



# e-CMR

## Czy jesteś gotowy?

L I S T O P A D 2 0 2 2



# e-CMR

## Czy jesteś gotowy?

**Autorzy:**

dr inż. Justyna Świeboda (red.) | Polski Instytut Transportu Drogowego

Łukasz Chwalczuk | Iuridica Kancelaria Prawna

Agata Horzela | GS1 Polska

Martyna Jemiołek | Polski Instytut Transportu Drogowego

Yaroslav Kushta | Polski Instytut Transportu Drogowego

Anna Majowicz | Polski Instytut Transportu Drogowego

Kamil Zając | Polski Instytut Transportu Drogowego

**Redakcja:**

Anna Majowicz | Polski Instytut Transportu Drogowego

Kamil Zając | Polski Instytut Transportu Drogowego

**Oprawa graficzna:**

Tomasz Michalik

**Kontakt:**

[instytut@pitd.org.pl](mailto:instytut@pitd.org.pl)

Raport został przygotowany przez PITD na zlecenie GS1 Polska

Wydawca:

Partner wydania:



Patroni medialni:

**etransport.pl**

**transport**  
manager

**trans.iNFO**  
transport, trucking & logistics news

**Łukasiewicz**  
Poznański Instytut Technologiczny

**LaJ.PL**  
LOGISTYKA A JAKOŚĆ O L I E

**logistics**  
manager

**LOGISTYKA**  
portal czasopismo podcast książki

**globkurier.pl**  
Profesjonalny Operator Logistyczny

**LOG24**  
SUPPLY CHAIN & MORE

**MEDIA GROUP**  
**EURO LOGISTICS**

**nowoczesny**  
**magazyn**

**Obserwator**  
Logistyczny

## Spis treści

|                                                                            |           |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Wprowadzenie</b>                                                     | <b>5</b>  |
| 1.1 CMR vs e-CMR                                                           | 7         |
| <b>2. e-CMR w świetle przepisów prawa</b>                                  | <b>9</b>  |
| 2.1 Rozporządzenie e-FTI                                                   | 10        |
| 2.2 Platforma e-FTI                                                        | 12        |
| 2.3 Bariery prawne w Polsce                                                | 14        |
| 2.4 Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury                                 | 15        |
| 2.5 Stanowisko Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego                  | 16        |
| <b>3. Korzyści z wprowadzenia e-CMR</b>                                    | <b>17</b> |
| 3.1 Zalety elektronicznego listu przewozowego                              | 18        |
| 3.2 Wady listów papierowych                                                | 20        |
| 3.3 Porównanie dokumentów papierowych z cyfrowymi                          | 22        |
| <b>4. Obecne wykorzystanie e-CMR i analiza gotowości do jego wdrożenia</b> | <b>23</b> |
| 4.1 Badanie w liczbach                                                     | 23        |
| 4.2 Sposób wypełniania listów przewozowych i pojawiające się problemy      | 26        |
| 4.3 Bariery we wdrażaniu e-CMR i potencjalne korzyści                      | 28        |
| 4.4 Wiedza o rozporządzeniu e-FTI                                          | 31        |
| <b>5. E-CMR w opinii ekspertów</b>                                         | <b>33</b> |
| <b>6. Dostawcy usług w zakresie e-CMR</b>                                  | <b>41</b> |
| <b>7. Znaczenie standardów identyfikacyjnych i komunikacyjnych GS1</b>     | <b>45</b> |
| <b>8. Podsumowanie</b>                                                     | <b>47</b> |



## 1. Wprowadzenie

W rozmowach o transporcie drogowym Elektroniczny Międzynarodowy List Przewozowy e-CMR przewija się od dawna. Na znaczeniu przybrał szczególnie w 2020 roku, kiedy to obowiązywały różne obostrzenia i restrykcje wynikające z pandemii COVID-19. Wtedy cyfryzacja i usprawnienie elektronicznego obiegu dokumentów w biznesie stały się kluczowe w drodze do ulepszenia procesów i dostosowania się do nowej rzeczywistości. Wtedy też wśród przedstawicieli branży transportowej okazało się, że dokumentacja papierowa nie jest tak niezbędna, a odebranie paczki i potwierdzenie tego faktu można było dokonać np. za pomocą kodu podanego w SMS lub podpisu na tablecie.[1]

Koresponduje to z badaniami przeprowadzonymi przez Polski Instytut Transportu Drogowego, z których wynika, że w ciągu najbliższych 10 lat, najważniejszymi priorytetami dla firm z branży TSL będzie zastosowanie na szeroką skalę nowoczesnych technologii, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie przedsiębiorstwem. Na czele wysunęła się między innymi automatyzacja procesów, zapewnienie firmom niezbędnego poziomu cyberbezpieczeństwa, posiadanie przeszkolonego personelu w zakresie umiejętności cyfrowych, a także integracja narzędzi z giełdami i platformami cyfrowymi.[8]

Już w 2019 roku Polska ratyfikowała protokół dodatkowy do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczący elektronicznego listu przewozowego. Na chwilę obecną protokół został przyjęty już w 31 krajach: Białoruś, Belgia, Bułgaria, Dania, Czechy, Estonia, Finlandia, Francja, Niemcy, Iran, Łotwa, Litwa, Luxemburg, Holandia, Norwegia, Oman, Mołdawia, Polska, Portugalia, Rosja, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Hiszpania, Szwajcaria, Turcja, Tadżykistan, Ukraina, Wielka Brytania, Irlandia Północna, Uzbekistan. Warto zaznaczyć, że przystąpienie przez Polskę do omawianego protokołu nie oznacza automatycznie możliwości zastosowania w naszym kraju elektronicznego listu przewozowego - w parze z tym muszą iść również przepisy krajowe.

Obecnie szacuje się, że elektroniczna wersja dokumentu stanowi niecały 1% wszystkich listów przewozowych w samej UE. Korzyści ze stosowania e-CMR są niezaprzeczalne. Optymalizacja procesu obsługi dokumentu, obniżenie kosztów zużycia papieru, wyeliminowanie błędów w dokumentacji – to tylko niektóre. Jednym z najważniejszych powodów, dla którego branża czeka tak niecierpliwie, to przyspieszenie płatności za wykonanie przewozu. Obecnie średni czas płatności w transporcie to od 45 dni do nawet 60 dni.[1]

Aktualnie jesteśmy na etapie powstawania różnych inicjatyw krajowych i międzynarodowych, które starają się podnosić istniejące problemy i szukać odpowiednich rozwiązań. W Polsce powstała grupa robocza przy organizacji GS1 Polska, (do której przynależy również Polski Instytut Transportu Drogowego), w której trwają prace nad zmianą przepisów prawa, pozwalających na swobodne korzystanie z e-CMR. Pojawiają się nowe rozwiązania technologiczne, ale napotykają na bariery wynikające chociażby z braku powszechności stosowania rozwiązania lub braku zaufania, czy zwykłych nawyków. Istotnym elementem jest również kwestia przechowywania danych, na którą próbują odpowiedzieć firmy pracujące nad rozwiązaniami opartymi o technologie rozproszonych baz danych, ze szczególnym uwzględnieniem technologii DLT/Blockchain, zakładając współpracę, z wieloma dostawcami rozwiązań e-CMR.[1]

Niestety poza sprzymierzeńcami wdrożenia rozwiązania e-CMR, ciągle niezmiennie znajdują się również jego przeciwnicy. Swoją niechęć, poza jednostkami administracji państwowej i publicznej, prezentuje sektor małych i średnich spedycji. Obsługa papierowych dokumentów w tym przypadku pozwala również na swego rodzaju wydłużenie terminów płatności za fracht, oraz częste, miejmy nadzieję nieumyślne, błędy w dokumentacji, dotyczące np. liczby, czy masy ładunku. Z drugiej strony, wdrożenie ujednoliconego formatu dokumentu e-CMR, wymusi konieczność dostosowania systemu do jego obiegu. To z kolei przełoży się na konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów inwestycji przez wszystkich uczestników łańcucha dostaw.

Celem niniejszego raportu jest wsparcie polskiej branży TSL oraz innych uczestników łańcucha dostaw, w świadomym procesie modernizacji i przechodzenia na elektroniczne listy przewozowe. Zgodnie z unijnym rozporządzeniem e-FTI, elektroniczna informacja o transporcie drogowym (np. w postaci elektronicznego listu przewozowego) będzie obowiązywała w całej UE. Rozporządzenie ma wejść w życie 21 sierpnia 2024 r., a rok później (w sierpniu 2025 r) ma nastąpić już pełne wdrożenie rozwiązań technologicznych.

Stosowne działania należy zatem wdrażać już dziś, zanim dokona tego zagraniczna konkurencja lub krajowe firmy zostaną do tego zmuszone w ostatniej chwili, często na warunkach dla nich niekorzystnych. Pragniemy dostarczyć niezbędnej wiedzy, wyjaśnić czym są elektroniczne dokumenty, jaki jest ich harmonogram wdrażania w Unii Europejskiej, a także wskażemy, jakie można uzyskać korzyści, wdrażając je we własnym przedsiębiorstwie. Jednocześnie dzięki przeprowadzonemu badaniu odpowiemy na pytania, gdzie leżą największe problemy, czy dylematy w szybkim wdrożeniu elektronicznej dokumentacji. Porównamy również największych dostawców cyfrowych platform e-CMR, wraz z poszczególnymi opcjami dostarczanych przez nich systemów. Zapraszamy do lektury niniejszego raportu.

## 1.1 CMR vs e-CMR

CMR (Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route), oznacza Międzynarodowy List Przewozowy, który jest najważniejszym dokumentem potwierdzającym zawarcie umowy o przewóz ładunku. Wynika on z zawartej w 1956 roku w Genewie, międzynarodowej umowy, regulującej przewóz towarów. CMR ma zastosowanie do zarobkowego przewozu drogowego, o międzynarodowym charakterze, w sytuacji kiedy przyjęcie i odbiór towaru są w dwóch odmiennych państwach. W chwili obecnej nadal powszechnie się stosuje CMR. Co więcej, przyjęty w CMR wzór druku często wykorzystuje się w przewozach krajowych, jako krajowy list przewozowy. Przy czym w przypadku wewnątrz krajowych przewozów nie jest on dokumentem obowiązkowym.[4]

e-CMR to Elektroniczny Międzynarodowy List Przewozowy. Docelowo ma on zastąpić jego, papierową formę i stać się pełnoprawnym dokumentem wykorzystywanym przez firmy, zarówno w Unii Europejskiej, jak i poza nią. Zgodnie z unijnym rozporządzeniem e-FTI (Electronic Freight Transport Information) przedstawiciele wszystkich krajów członkowskich mają mieć możliwość odbierania informacji dotyczących transportu towarowego w postaci elektronicznej. Elektroniczny List Przewozowy ma działać w oparciu o certyfikowane platformy e-FTI, które mają być gwarantem bezpieczeństwa przechowywania danych i ich dostępności. Wynika

to ze specyfiki dokumentu CMR. Tradycyjne dokumenty (np. faktura VAT) można wymieniać bezpośrednio między kontrahentami. Informację o transporcie trzeba dzielić pomiędzy nadawcę, przewoźnika i odbiorcę. Za pośrednictwem platformy e-FTI zainteresowane podmioty będą przysyłały do systemu, niezbędne do przewozu dane. Na wszystkich etapach podróży ładunku, poszczególni przedstawiciele łańcucha dostaw, będą posiadali do nich wgląd oraz mieli możliwość ich aktualizacji w razie konieczności. Zgodnie z przyjętym modelem, elektroniczny list przewozowy nie ma być jedynie elektroniczną wersją papierowego dokumentu, tylko zapisem wymaganych danych na cyfrowej platformie, które mają być dostępne na potrzeby kontroli. Zatem zewnętrzna platforma będzie służyła do przekazywania i aktualizowania tych danych.

Wystawiony list przewozowy jest dowodem zawarcia i treści umowy przewozu. W przewozach międzynarodowych jest dokumentem obligatoryjnym. Dodatkowo może pełnić funkcję dowodową, tzn. stanowić dowód zarówno samego zawarcia umowy pomiędzy nadawcą i przewoźnikiem, jak i również jej konkretnych warunków. Pełni także funkcję dowodową przyjęcia przesyłki przez przewoźnika oraz określenia jej stanu w momencie przyjęcia, a później odbioru u końcowego partnera. List przewozowy jest wreszcie dowodem wydania przesyłki odbiorcy.



## 2. e-CMR w świetle przepisów prawa

Podstawowym dokumentem regulującym zasady wprowadzenia elektronicznej informacji na temat przewozu realizowanego na obszarze Unii Europejskiej jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego – Electronic Freight Transport Information eFTI. Rozporządzenie e-FTI będzie miało zastosowanie od dnia 21 sierpnia 2024 roku we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Z treści unijnego rozporządzenia jednoznacznie wynika kilka kryteriów, jakie wiążą się z wprowadzeniem elektronicznych informacji

**e-FTI w całej  
Unii Europejskiej  
od 21 sierpnia 2024**

## 2.1 Rozporządzenie e-FTI



Wszystkie organy publiczne w Unii Europejskiej, we wszystkich państwach będą musiały uznawać elektroniczną informację dotyczącą transportu towarowego



Elektroniczne listy przewozowe w jednolity sposób będą uznawane na obszarze całej UE



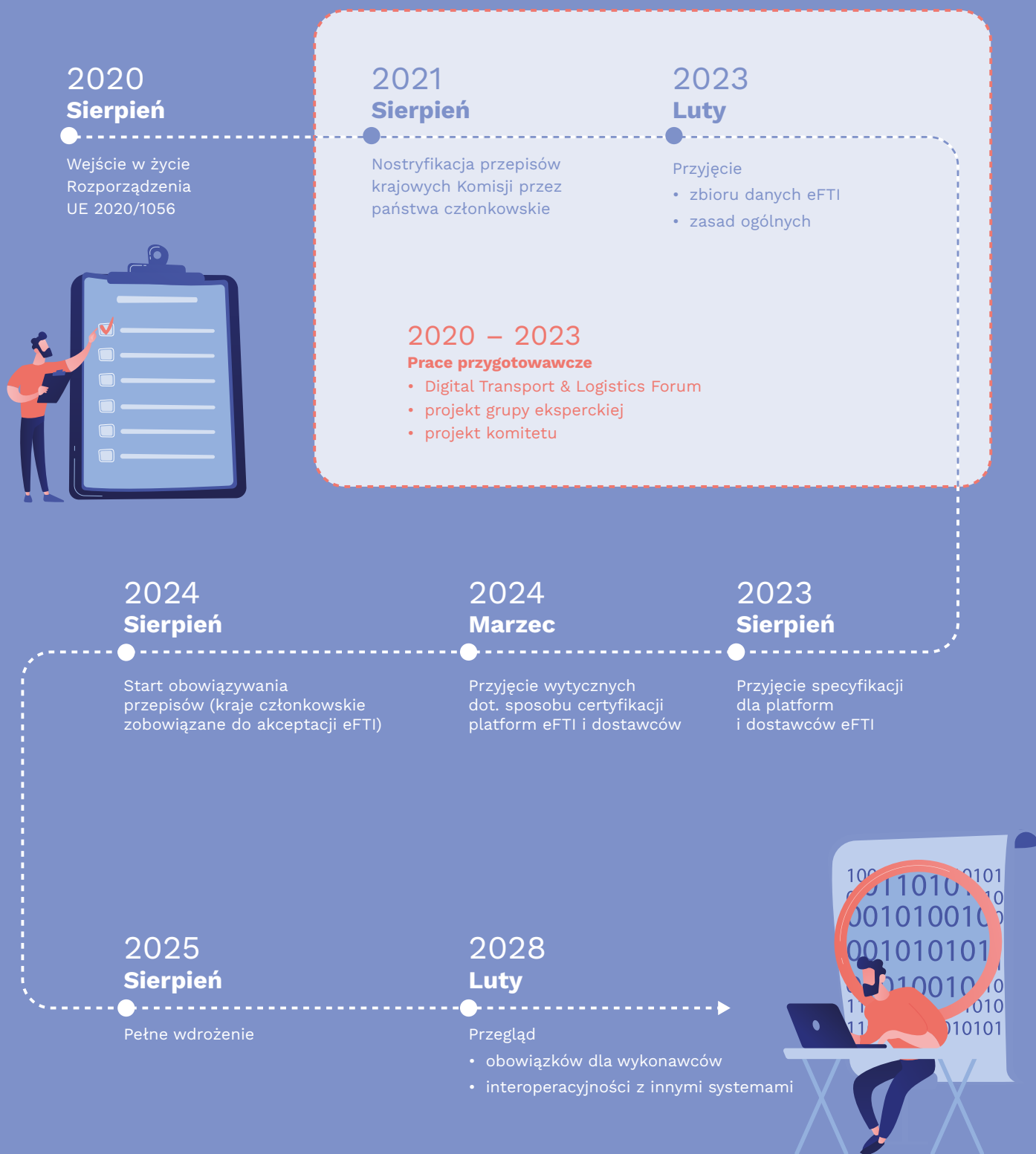
Platformy e-FTI mają być interoperacyjne, w szczególności do przekazywania informacji regulacyjnych między przedsiębiorstwami a administracją publiczną (B2A).[6]

Celem niniejszego rozporządzenia jest zachęcenie do cyfryzacji transportu towarowego i logistyki, w celu zmniejszenia kosztów administracyjnych, poprawy zdolności właściwych organów w zakresie egzekwowania oraz zwiększenia efektywności i zrównoważonego charakteru transportu. Rozporządzenie e-FTI ma na celu ułatwienie i wspieranie dostarczania informacji pomiędzy podmiotami gospodarczymi a właściwymi organami, drogą elektroniczną.

**Zgodnie z rozporządzeniem „Zarówno podmioty gospodarcze, jak i właściwe organy musiałyby podjąć niezbędne działania by umożliwić wymianę elektroniczną informacji regulacyjnych o transporcie towarowym (e-FTI) w formie nadającym się do odczytu maszynowego za pośrednictwem platform opartych na technologiach informacyjno-komunikacyjnych (platform e-FTI) ...” Zainteresowane podmioty gospodarcze powinny jednak pozostać odpowiedzialne za dostarczanie informacji w formie nadającym się do odczytu przez człowieka, ilekroć właściwe organy się o to konkretnie zwrócą, tak aby umożliwić wykonywanie ich obowiązków, w przypadku gdy dostęp do platformy e-FTI nie jest możliwy.”**

Należy mieć w świadomości fakt, iż rozporządzenie e-FTI reguluje konieczność uznawania informacji dotyczących transportu towarowego udostępnianych drogą elektroniczną przez właściwe organy państwowe. Rozporządzenie nie reguluje sposobu przekazywania informacji między poszczególnymi podmiotami gospodarczymi w ramach UE.

Rys. 2.1 Terminarz wejścia w życie poszczególnych etapów rozporządzenia eFTI.



## 2.2 Platforma e-FTI

Zgodnie z artykułem 3, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 2020/1056: „platformy e-FTI oznaczają zbiór elementów danych przetwarzanych z użyciem środków elektronicznych do celów wymiany informacji między zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi i między zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi a właściwymi organami”. [5] Oznacza to, że platforma, zapisująca informacje w formacie nadającym się do odczytu maszynowego, staje się repozytorium danych i pośrednikiem w wymianie informacji, zarówno między firmami, jak i właściwymi organami administracji publicznej (np. Inspektorem Transportu Drogowego lub jego odpowiednikami w innych krajach). Na platformie zostaną umieszczone wszystkie dane, pozwalające w razie potrzeby, dochodzić roszczeń, jak i uzyskać określone ubezpieczenie ładunku i przewozu. [6]

**Cyfrowa platforma e-FTI funkcjonalnym repozytorium danych przewozowych**

**Rys. 2.2 Rola platform e-FTI w łańcuchu dostaw**



Elektroniczny dokument, w świetle przyjętych regulacji, jest to [cyfrowy] „zapis danych przetwarzanych na certyfikowanej platformie e-FTI oraz, w stosownych przypadkach, przez certyfikowanego dostawcę usług e-FTI. Informacje regulacyjne udostępnia się w formacie nadającym się do odczytu maszynowego oraz na żądanie właściwego organu, w formacie nadającym się do odczytu przez człowieka”. Wedle powyższej definicji dokumentem elektronicznym może być np. komunikat EDI, czy też dane przekazywane przez interfejsy API. Nie jest to natomiast zeskanowany papierowy druk w formacie pdf, skan dokumentu, czy docx, ponieważ nie jest możliwe jego przetwarzanie maszynowe, czyli „przy pomocy lub bez pomocy środków zautomatyzowanych, np. zbieranie, utrwalanie, organizowanie, porządkowanie, przechowywanie, adaptacja lub modyfikacja, pobieranie, uzyskiwanie wglądu, wykorzystywanie, ujawnianie przez przekazanie, rozpowszechnianie lub udostępnianie w inny sposób, dopasowywanie lub łączenie, ograniczanie, usuwanie lub niszczenie”.[6]

Dostawcy rozwiązań IT w zakresie generowania e-CMR, chcąc stać się certyfikowanymi platformami w rozumieniu unijnego rozporządzenia e-FTI będą musieli przejść proces certyfikacji, który zostanie przeprowadzony przez organ będący tzw. „jednostką oceniającą zgodność” z niniejszym rozporządzeniem. W chwili tworzenia niniejszego raportu, na poziomie grup roboczych Parlamentu Europejskiego trwają prace, mające określić dla dostawców usług, wytyczne jakie powinny spełniać platformy. Każdy kraj członkowski będzie musiał wyznaczyć dodatkowo organ certyfikujący. Na ten moment nie ma dokładnych informacji, kto będzie taką funkcję pełnił w naszym kraju oraz czy proces certyfikacji pozwoli wszystkim dostawcom e-CMR pełnić funkcję platformy zgodnej z wymogami e-FTI. **Nad wytycznymi pracuje DTLF (Digital Transport and Logistics Forum)** i będą one przedstawione w formie aktu wykonawczego w sierpniu 2023 roku.

Wprowadzenie e-CMR wyeliminuje fizyczne zastosowanie papierowej dokumentacji, opatrzonej podpisem. Wprowadzanie danych do systemu będzie możliwe jedynie przez uprzednio zarejestrowanych w systemie użytkowników. W celu ułatwienia kontroli, dane na platformie e-FTI, udostępniane będą np. poprzez podanie adresu strony internetowej (np. w formie kodu QR), kierującego bezpośrednio do statusu danego przewozu. Kierowca lub przedsiębiorca okazywałby go właściwym organom podczas kontroli. Te z kolei, przy użyciu właściwej aplikacji i uprzednim zeskanowaniu kodu (lub wpisaniu linka), miałyby dostęp do wszystkich potrzebnych im informacji, pozwalających na jednoznaczną identyfikację danego podmiotu. Obecnie na rynku funkcjonuje szereg cyfrowych platform, służących między innymi do generowania e-CMR, które docelowo po przejściu stosownej certyfikacji mogą stać się platformami e-FTI. Jednakże ciągły brak podstawy prawnej w Polsce, powoduje, że stają się one jedynie narzędziami fakultatywnymi, a nie eliminującymi ostatecznie papierową dokumentację.

## 2.3 Bariery prawne w Polsce

Polskie prawo nie jest spójne w zakresie możliwości stosowania elektronicznych listów przewozowych. Problematiczna pozostaje też kwestia formy i obowiązku podpisania listu przewozowego przez nadawcę. Przepis art. 38 ust. 2 pkt 1 prawo przewozowe przewiduje, że „elementem obligatoryjnym listu przewozowego jest m.in. podpis nadawcy (...)”[5]

Z kolei obowiązująca od 1995 roku treść art. 47 ust. 3 ustawy prawo przewozowe przewiduje możliwość stosowania listów przewozowych – którym może być przekaz elektroniczny, wydruk komputerowy lub inny dokument zawierający dane określone w art. 38 prawa przewozowego, jako sposobu na udowodnienie zawarcia umowy przewozu. Powstaje zatem rozbieżność pomiędzy treścią art. 38 ust. 2 pkt 1 a treścią art. 47 ust. 3 ustawy prawo przewozowe. Ostatnie zdanie art. 47 ust. 3 także utrudnia jednoznacznie określenie możliwości stosowania elektronicznych listów przewozowych, albowiem stanowi, iż jeden egzemplarz listu przewozowego otrzymuje nadawca. W przypadku elektronicznych listów przewozowych trudno jest bowiem określić czym jest „egzemplarz” nadawcy.

Na domiar złego prawo przewozowe stoi w sprzeczności z ustawą o transporcie drogowym w kwestii wykorzystania elektronicznych listów przewozowych na potrzeby kontroli drogowych. Zgodnie z art. 87 ustawy o transporcie drogowym w trakcie kontroli kierujący ma obowiązek przedstawić m.in. „dokumenty związane z przewożonym ładunkiem”. Powstaje zatem wątpliwość, czy takim dokumentem może być np. dokument elektroniczny, który nie posiada podpisu nadawcy w rozumieniu art. 38 ustawy prawo przewozowe.

Dodatkowo nowelizacja rozporządzenia nr 1072/2009 do Ustawy o transporcie drogowym dopuszcza możliwość stosowania elektronicznych listów, w zakresie przewozów kabotażowych już od 21.02.2022 roku. Wskazana niespójność może mieć dla przewoźników bolesne konsekwencje, ponieważ, w przypadku sporu z kontrahentami, nie ma jasności co do podstawy prawnej. Możliwe staje się kwestionowanie zawartych polis ubezpieczeniowych, a każdy spór może się zakończyć, ze względu na różnice w orzecznictwie, odmiennym rozstrzygnięciem na wokandzie.

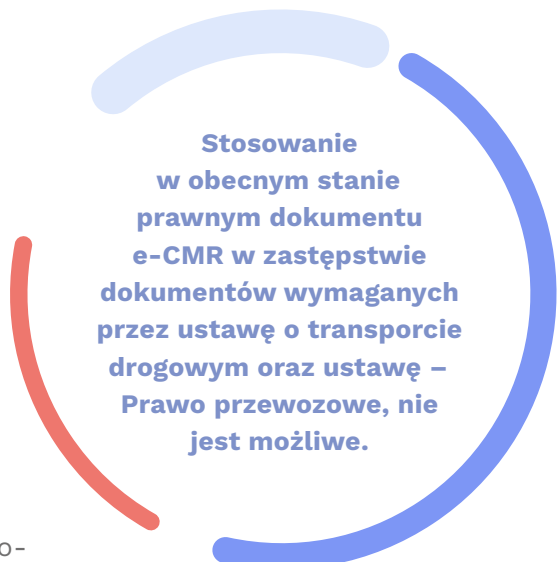


**Prawo przewozowe  
stoi w sprzeczności  
z ustawą o transporcie  
drogowym w kwestii  
obowiązku zamieszczenia  
podpisu**

Ponadto dochodzi do dyskryminacji polskich przewoźników, którzy w transporcie krajowym powinni posiadać papierowe wersje listów przewozowych, a ich zagraniczni koledzy, świadczący usługi kabotażu w Polsce, zgodnie z rozporządzeniem 1072/2009, mogą legitymować się elektronicznymi listami przewozowymi.[2];[5]

## 2.4 Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury

W celu wyjaśnienia wątpliwości, związanych z praktycznym funkcjonowaniem elektronicznego listu przewozowego, w świetle polskich przepisów, na wniosek Forum e-CMR koordynowanym przez organizację GS1 Polska, Posłowie na Sejm RP złożyli interpelację nr 34619 do Ministra Infrastruktury. Przedmiotem niniejszej sprawy była potrzeba pilnego wdrożenia do polskiego systemu prawnego elektronicznych dokumentów transportowych.



**Stosowanie  
w obecnym stanie  
prawnym dokumentu  
e-CMR w zastępstwie  
dokumentów wymaganych  
przez ustawę o transporcie  
drogowym oraz ustawę –  
Prawo przewozowe, nie  
jest możliwe.**

W odpowiedzi udzielonej przez ministra Rafała Webera – Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury z dnia 31.08.2022 r. znalazła się interpretacja: „Jeżeli przepisy prawa dotyczące wymaganych elementów danego dokumentu wprost przewidują wymóg opatrzenia go podpisem, to należy przez to rozumieć podpis własnoręczny (forma pisemna) albo kwalifikowany podpis elektroniczny (forma elektroniczna). Przywołany w interpelacji art. 77<sup>2</sup> Kodeksu cywilnego nie dotyczy obowiązku złożenia podpisu w jednej z powyżej wskazanych form, lecz określa wymogi zachowania dokumentowej formy czynności prawnej (oświadczenia woli). Do złożenia oświadczenia woli w formie dokumentu nie jest konieczne, aby dokument był opatrzony podpisem osoby składającej oświadczenie woli, gdyż można je złożyć w jakiegokolwiek formie i utrwalić na jakimkolwiek nośniku, byleby istniała możliwość zapoznania się z jego treścią.

Jednakże wszędzie tam, gdzie przepis szczególny wymaga, aby dokument był opatrzony podpisem składającego oświadczenie woli, to wymóg ten dotyczy podpisu własnoręcznego albo kwalifikowanego podpisu elektronicznego. Niezależnie od powyższego, w ocenie Ministra Infrastruktury, **stosowanie w obecnym stanie prawnym dokumentu e-CMR w zastępstwie dokumentów wymaganych przez ustawę o transporcie drogowym oraz ustawę – Prawo przewozowe, nie jest możliwe**”.[9]

## 2.5 Stanowisko Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego

Główny Inspektor Transportu Drogowego, którego również poproszono o stanowisko w sprawie możliwości stosowania e-CMR, zaznacza w oficjalnej odpowiedzi, że w swoim zakresie działania nie jest upoważniony do udzielania wiążącej interpretacji prawnej. Opinie wydawane przez niniejszy organ posiadają jedynie informacyjny charakter. Jednakże, stanowisko GITD jest zbliżone do Ministerstwa Infrastruktury. Problematyczny jest fakt, że rozporządzenie WE zawiera konieczność przedstawienia dowodu, potwierdzającego wszystkie przewozy wykonane w danym okresie, zawierającego: podpis nadawcy, podpis przewoźnika, podpis odbiorcy oraz datę dostawy rzeczy.

„Przepis art. 8 ust. 4a rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 przewiduje możliwość stosowania przy wykonywaniu przewozów kabotażowych, elektronicznego listu przewozowego e-CMR, jednocześnie wskazując, jakie elementy powinien zawierać dokument stanowiący dowód potwierdzający wykonanie poprzedniego przewozu międzynarodowego oraz każdego kolejnego przewozu kabotażowego przez przewoźnika wykonującego krajowe przewozy drogowe rzeczy w przyjmującym państwie członkowskim, niemającego siedziby w tym państwie.

**Niezależnie od powyższego w ocenie organu ustawowo uprawnionego do dokonywania kontroli drogowych w zakresie przestrzegania przepisów z zakresu transportu, stosowanie w obecnym stanie prawnym dokumentu e-CMR w zastępstwie dokumentów wymaganych przez utd i ustawę Prawo przewozowe może wiązać się z zastosowaniem sankcji wobec podmiotów określonych w art. 92a ust. 1 i następujących utd.”[10]**

Prawo nie nadąża za możliwościami, jakie daje nam cyfryzacja oraz Internet. W praktyce stosowane przez firmy kurierskie elektroniczne listy przewozowe mogą stać się nowym zarzewiem problemów w ustaleniu odpowiedzialności za ewentualne szkody w transporcie. Jest to także pożywka do licznych odmów wypłaty odszkodowań przez towarzystwa ubezpieczeniowe, które uzależniają swoją odpowiedzialność od posiadania pełnoprawnego listu przewozowego. Należy także mieć na uwadze zaawansowane prace na poziomie europejskim w ramach projektu e-FTI, które trzeba będzie implementować w ciągu 2 lat. Polska, jako istotny kraj tranzytowy oraz zapewniający ogromną ilość pojazdów w transporcie międzynarodowym powinna już teraz przystąpić do niezbędnych prac legislacyjnych, mających na celu dostosowanie polskiego prawa do aktualnych możliwości oraz potrzeb – mec. Łukasz Chwalczuk.



3

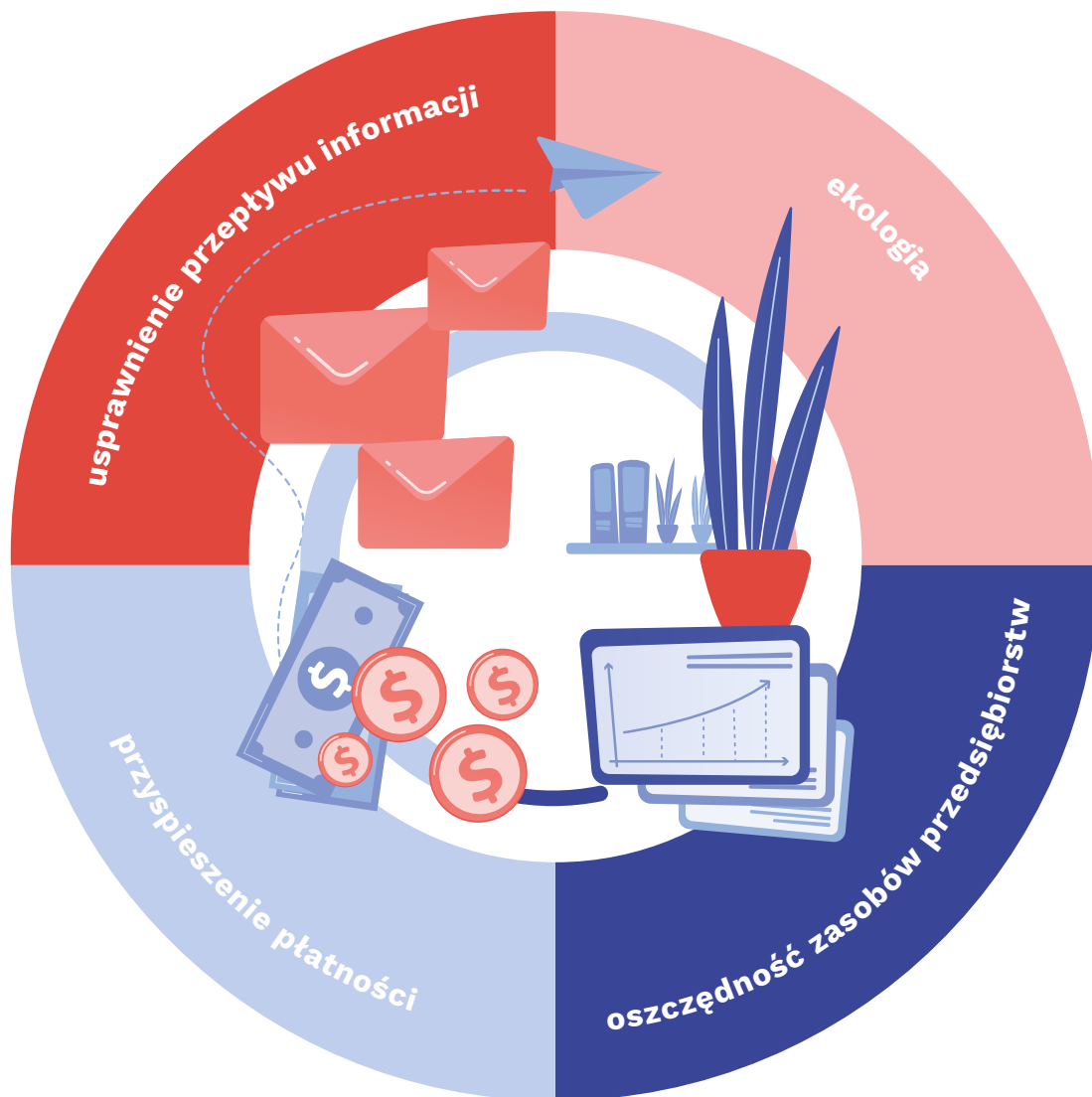
### 3. Korzyści z wprowadzenia e-CMR

Elektroniczny list przewozowy jest przede wszystkim uproszczeniem procedur i przyspieszeniem obiegu dokumentacji pomiędzy zainteresowanymi podmiotami. Według szacunków Unii Europejskiej, wprowadzenie cyfrowych rozwiązań pozwoli zaoszczędzić rocznie, w latach 2019-2040, około 75-102 mln godzin w całej wspólnocie. Wszystko to przekłada się na wzrost efektywności firm i redukcję ich kosztów operacyjnych. Unijni eksperci prognozują zaoszczędzenie około 60% kosztów, ponoszonych na działania administracyjne w całej branży transportowej.[6]

**Digitalizacja dokumentacji to szybszy przepływ informacji, ocalone drzewa i zaoszczędzenie kosztów działań administracyjnych o 60%.**

### 3.1 Zalety elektronicznego listu przewozowego

Eksperti z branży TSL wskazują 4 główne grupy korzyści, jakie generuje zastosowanie cyfrowych platform:



Przepływ informacji posiada ogromne znaczenie dla całego procesu fakturowania, a także czasu, niezbędnego na dokonanie płatności za wykonaną usługę. Zastosowanie platformy e-CMR pozwala na rozpoczęcie procesu fakturowania, zaraz po zakończonym transporcie. Eliminuje to konieczność oczekiwania na otrzymanie dokumentów zwrotnych od odbiorcy ładunku. W tradycyjnej formie, najczęściej wiązało się to z fizycznym powrotem kierowcy do bazy i dostarczeniem podpisanego dokumentu do księgowości. Ewentualnie wymagało dostarczenia dokumentów za pośrednictwem firmy pocztowej. Zdarzało się, że czas od wykonania transportu do realnej płatności dochodził nawet do 111 dni.[3]

Rys. 3.1 Zalety e-CMR

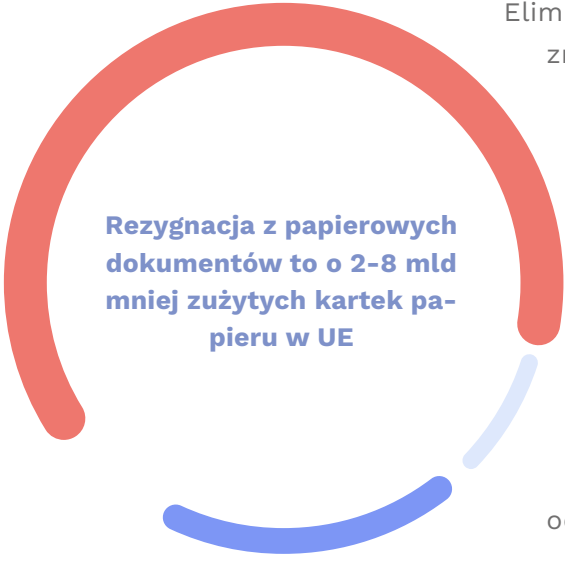


- ✓ dostęp do dokumentacji elektronicznej w systemie dla uczestników łańcucha dostaw
- ✓ dostęp do dokumentacji elektronicznej w systemie dla organów administracji
- ✓ szybki i bezpieczny dostęp
- ✓ niskie ryzyko kar i mandatów za braki w dokumentacji
- ✓ eliminacja błędów
- ✓ bezpieczne dane w szyfrowanej chmurze
- ✓ eliminacja wynajmu powierzchni na archiwum dokumentów

Dodatkowo w wielu umowach przewozowych zapisuje się kary za zbyt późne dostarczenie dokumentacji. Problemy na trasie, dodatkowe frachty w trakcie wykonywania przewozu, czy wypadki na drogach, narażały firmy transportowe na niezawinione konsekwencje finansowe. Zaletą cyfrowego zapisu na platformie jest fakt, że dane pozostają w każdej chwili do wglądu, przez wszystkie strony umowy transportowej, a także właściwe organy administracyjne, uprawnione do kontroli. Eliminuje to ryzyko błędów, gdyż można je korygować na bieżąco. Dodatkowo zmniejsza się ryzyko otrzymania kary lub mandatu, za potencjalne braki dokumentacji, np. podczas kontroli kierowcy w trasie.

**Papierowy obieg dokumentów to płatność nawet do 111 dni dniach i ryzyko kar umownych**

Istotną zaletą platform e-FTI jest szybki i bezpieczny dostęp do umieszczonych na nich informacji. Są one uszeregowane w folderach zapisanych w chmurze. Istnieje wiele opcji szybkiego przeszukiwania ich zawartości. Co więcej, w widoczny sposób można odnaleźć adnotacje do konkretnego frachtu. Zastosowanie chmury, oprócz bezpieczeństwa przechowywanych w niej danych, pozwala na eliminację fizycznej przestrzeni, niezbędnej na ciągle rosnące firmowe archiwum. Przepisy wymagają, aby listy przewozowe były przechowywane przez co najmniej 5 lat. Ich digitalizacja, spełnia prawny wymóg czasu przechowywania, jednocześnie eliminując potrzebę dużego archiwum, a tym samym konieczności najmu lub zakupu dodatkowych przestrzeni biurowych.



**Rezygnacja z papierowych dokumentów to o 2-8 mld mniej zużytych kartek papieru w UE**

Eliminacja papierowej dokumentacji to oczywiste zmniejszenie zapotrzebowania na papier i tusz do drukarek. Komisja Europejska szacuje, że średnio jeden list przewozowy zawiera od 1-5 stron kopii. Rezygnacja z fizycznej dokumentacji wygenerowałaby na obszarze UE oszczędność rzędu 2-8 miliarda kartek papieru rocznie.[2] Wynika to z tego, że klasyczny – papierowy list przewozowy, wystawia się w co najmniej trzech egzemplarzach. Posiada go nadawca i przewoźnik. Jeden z egzemplarzy dołączany jest do samej przesyłki, gdzie ostatecznie trafia do finalnego odbiorcy towaru.

### 3.2 Wady listów papierowych

Jedną z większych bolączek papierowych listów przewozowych jest wysokie prawdopodobieństwo pomyłek, które mogą skutkować wysokimi karami. Na podstawie badań PITD z 2021 roku stwierdzono, że zaledwie 15% listów przewozowych nie zawiera błędów. Tylko 10% listów przewozowych jest kompletnych a 25% jest czytelnych. Niestety tylko 22% listów przewozowych zawiera aktualne dane. Częstym problemem, który uwidocznił się we wcześniejszych badaniach jest praktyka wypełniania ich przez kierowców. Trzeba jasno podkreślić, że nie należy to do obowiązków kierowców, tylko załadowców. Na 10 kierowców, sześciu otrzymuje list przewozowy od załadowców, a dwóch wypełnia go samodzielnie. Wprowadzenie listu e-CMR zmniejszy liczbę popełnianych błędów, a także skróci czas obsługi. Błędy powstają również z powodu braku wiedzy kierowców, o tym w jaki sposób poprawnie wypełnić list przewozowy, a także z powodu problemów językowych.[1]

**Tab. 3.1 Porównanie papierowych i cyfrowych listów przewozowych**

|  <b>Tradycyjny – papierowy CMR</b> |  <b>Elektroniczny – e-CMR</b> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Czas od wykonania transportu do płatności dochodzi nawet do 111 dni!                                                | Rozpoczęcie procesu fakturowania zaraz po zakończonym transporcie                                               |
| Długi czas oczekiwania na dokumenty zwrotne                                                                         | Dokumenty są od razu widoczne u uprawnionego kontrahenta                                                        |
| Generowany dodatkowy czas na odnalezienie danego dokumentu                                                          | Krótki czas niezbędny na odnalezienie danego zapisu                                                             |
| Koszty najmu powierzchni archiwizacyjnej                                                                            | Brak kosztów najmu powierzchni archiwizacyjnej                                                                  |
| Wysokie koszty generowania oraz przechowywania dokumentów przez 5 lat                                               | Koszty generowania oraz przechowywania dokumentów są 4 razy mniejsze niż w papierowej wersji                    |
| Ręczne wypełnianie każdego z dokumentów                                                                             | Możliwość edycji dokumentów w czasie, kopiowania danych z innych listów                                         |
| Wysokie zużycie papieru (5 stron na list)                                                                           | Brak zużycia papieru                                                                                            |
| Dodatkowy czas na odnalezienie dokumentów w archiwum                                                                | Łatwość odnalezienia dokumentów, poprzez grupowanie danych dotyczących poszczególnego transportu                |
| Wysokie ryzyko błędu                                                                                                | Niskie ryzyko błędu                                                                                             |
| Ryzyko utraty dokumentów skutkujące brakiem płatności                                                               | Bezpieczeństwo przechowywanych danych w chmurze                                                                 |
| Oczekiwanie kierowcy na podpis odbiorcy                                                                             | Eliminacja oczekiwania na podpis odbiorcy                                                                       |

źródło: GS1 Polska

### 3.3 Porównanie dokumentów papierowych z cyfrowymi

Jednym z największych zasobów przedsiębiorstwa są zatrudnieni w nim ludzie, a dokładniej optymalny przydział obowiązków i zadań. Papierowe listy przewozowe wymagają, aby każdorazowo wypełnił je pracownik firmy. Generuje to czas i koszty ponoszone na działania administracyjne. Według wyliczeń platformy GreenTransit, praca potrzebna na wygenerowanie papierowej dokumentacji, późniejsze jej przetwarzanie oraz fizyczne wysyłanie do zainteresowanych podmiotów, to około 23 minuty, przypadające na jeden list. Zastosowanie cyfrowej platformy pozwala skrócić ten czas do zaledwie 9 minut. Według danych GUS przeciętne wynagrodzenie w dziale transport i gospodarka magazynowa w pierwszym półroczu 2022 roku wyniosło 5 847,76 zł.[11] Przeliczając to na uśrednioną stawkę godzinową wyliczoną w oparciu o 160 godzin przypadających na etat w miesiącu, przeciętny koszt wynagrodzenia wyniósł w pierwszym półroczu 2022 roku 36,55 zł. Reasumując, digitalizacja procesu zredukowałaby koszty roboczo-godzinowe z 14,01 zł do 5,48 zł.

**Tab. 3.2 Dokumenty papierowe vs cyfrowe pod kątem zaangażowania pracowników i kosztów wynagrodzenia w firmie. Porównanie dla jednego listu przewozowego**

| Operacja |                                     | Osoba odpowiedzialna | Przeciętny koszt wynagrodzenia w I półroczu 2022 roku (1h) | Rodzaj dokumentacji |                    |                |                    |
|----------|-------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------|----------------|--------------------|
|          |                                     |                      |                                                            | Papierowa           |                    | Cyfrowa        |                    |
|          |                                     |                      |                                                            | Czas (min) (T)      | Koszt operacji (P) | Czas (min) (T) | Koszt operacji (P) |
| 1        | Wypełnienie i kontrola dokumentacji | Pracownik            | 36,55 zł                                                   | 5,0                 | 3,05 zł            | 0,0            | 0,00 zł            |
| 2        | Przygotowanie i druk dokumentacji   | Pracownik            | 36,55 zł                                                   | 1,0                 | 0,61 zł            | 0,0            | 0,00 zł            |
| 3        | Kontrola ładunku                    | Kierowca             | 36,55 zł                                                   | 4,0                 | 2,44 zł            | 4,0            | 2,44 zł            |
| 4        | Potwierdzenie odbioru ładunku       | Kierowca             | 36,55 zł                                                   | 0,5                 | 0,30 zł            | 0,5            | 0,30 zł            |
| 5        | Kontrola ładunku                    | Kierowca             | 36,55 zł                                                   | 4,0                 | 2,44 zł            | 4,0            | 2,44 zł            |
| 6        | Potwierdzenie odbioru ładunku       | Kierowca             | 36,55 zł                                                   | 0,5                 | 0,30 zł            | 0,5            | 0,30 zł            |
| 7        | Wysłanie dowodu                     | Pracownik            | 36,55 zł                                                   | 5,0                 | 3,05 zł            | 0,0            | 0,00 zł            |
| 8        | Archiwizacja dokumentacji           | Pracownik            | 36,55 zł                                                   | 3,0                 | 1,83 zł            | 0,0            | 0,00 zł            |
| Razem:   |                                     |                      |                                                            | 23                  | 14,01 zł           | 9              | 5,48 zł            |

Źródło: [3], [11]



## 4. Obecne wykorzystanie e-CMR i analiza gotowości do jego wdrożenia

W celu poznania gotowości polskich przedsiębiorstw do wykorzystywania i wdrożenia w swojej działalności operacyjnej, elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) Polski Instytut Transportu Drogowego wraz z GS1 Polska przygotował badanie ankietowe. Dodatkowo chciano poznać bariery wdrożeniowe, a także opinie, czy przedstawiciele firm byli świadomi zmian, jakie nadchodzą w zakresie e-CMR. Oprócz tego stworzono listę przedsiębiorstw, które planują uczestniczyć w projekcie pilotażowym wdrożenia e-CMR w Polsce.

### 4.1 Badanie w liczbach

Badanie zrealizowano metodą CAWI (Computer-Assisted Web Interview) na próbie 422 respondentów, w dniach 23.08-3.10.2022. Ankieta elektroniczna została przygotowana i dystrybuowana przez Polski Instytut Transportu Drogowego przy wsparciu wielu portali branżowych, a także GS1 Polska.

Blisko 4/10 respondentów było przedstawicielami branży transportowej i stanowili oni najliczniej reprezentowany sektor. Zważywszy na opcję wielokrotnego wyboru odpowiedzi, możliwe było jednoczesne wskazanie innych rodzajów działalności przedsiębiorstwa. Produkcją zajmowało się 145 badanych. Natomiast spedycję wskazało 118 osób. Działalnością dystrybucyjną legitymowało się 45 badanych. W kategorii inne (5 wskazań) znalazły się także firmy handlowe i edukacyjne.

W badaniu dominowały małe przedsiębiorstwa. Prawie 4/10 zatrudniało do 9 pracowników. Drugą co do wielkości grupą, bo liczącą 1/4 respondentów byli przedstawiciele firm w przedziale 10-50 osób. Należy wyróżnić jeszcze dwie kategorie ankietowanych podmiotów. Zatrudniające między 51-250 ludzi stanowiły 19% badanych. Z kolei, najmniej liczną kategorią, (17% badanych) były największe firmy, z personelem powyżej 250 pracowników.

**Osobą, która najczęściej wystawiała list przewozowy okazał się kierowca.** Było tak w 36% przebadanych firmach. W 1/4 podmiotów wystawianiem listów przewozowych zajmowali się szeroko rozumiani pracownicy magazynów. Co ciekawe, 13% respondentów nie wypełniało bezpośrednio listu przewozowego. W pozostałych przypadkach listy wystawiali głównie logistycy (14%) i spedytorzy (8%). Niecałe 1/10 wskazań stanowiły odpowiedzi inne. Wśród nich, u 10 podmiotów listy przewozowe wypełniał handlowiec, pięciokrotnie dokonywał tego osobiście właściciel, a 7 razy pracownik biura. Z kolei 3 firmy posiadały do tego stanowisko Export Managera.

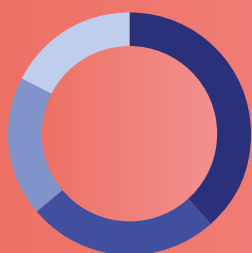
W toku badań okazało się, że 45% respondentów wystawia listy przewozowe zarówno dla krajowego, jak i międzynarodowego transportu. Działy one zatem aktywnie na obu kierunkach. Jedynie 15% realizowało list przewozowy na krajowej destynacji. Pozostałe 4/10 podmiotów generowało go tylko na kierunkach międzynarodowych.

# Próba 422 osób



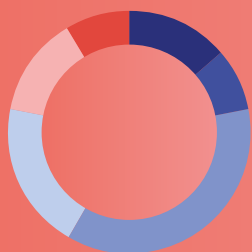
220

badanych reprezentowało branżę transportową



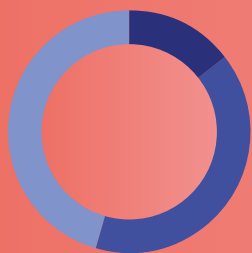
## Wielkość firmy

|      |                         |
|------|-------------------------|
| 38,6 | do 9 pracowników        |
| 25,4 | 10-50 pracowników       |
| 18,7 | 51-250 pracowników      |
| 17,3 | powyżej 250 pracowników |



## Osoba najczęściej wystawiająca list przewozowy

|      |                                                |
|------|------------------------------------------------|
| 13,7 | Logistyk                                       |
| 8,3  | Spedytor                                       |
| 36,5 | Kierowca                                       |
| 19,7 | Pracownik magazynu                             |
| 13,3 | Nie wypełniamy bezpośrednio listu przewozowego |
| 8,5  | Inne                                           |



## Główny cel wystawiania listu przewozowego

|      |                             |
|------|-----------------------------|
| 14,7 | Transportu krajowego        |
| 40   | Transportu międzynarodowego |
| 45,3 | Obu rodzajów transportu     |



39%

zatrudniało do 9 pracowników

36%

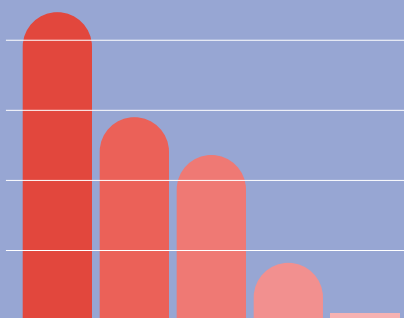
respondentów wskazało, że kierowca najczęściej wystawia list przewozowy

45%

respondentów wystawia listy przewozowe dla krajowego i międzynarodowego transportu

## Rodzaj firmy

|     |                |
|-----|----------------|
| 220 | Transportowej  |
| 145 | Produkcyjnej   |
| 118 | Spedycyjnej    |
| 41  | Dystrybucyjnej |
| 5   | Innej          |



## 4.2 Sposób wypełniania listów przewozowych i pojawiające się problemy

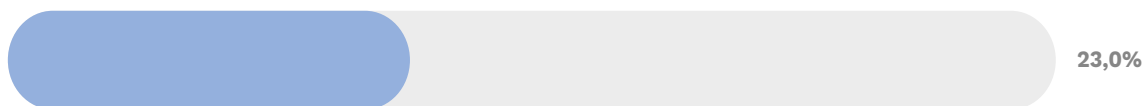
**Ponad połowa badanych nadal ręcznie wypełniała papierową wersję listu przewozowego.** Prawie 23% grupa generowała dokument na komputerze. Pozostałe, blisko 2/10 podmiotów, równolegle stosuje obie metody, zarówno wypisywanie odręczne, jak i generowanie PDFów.

**Rys. 4.1 Sposób wystawiania listu przewozowego**

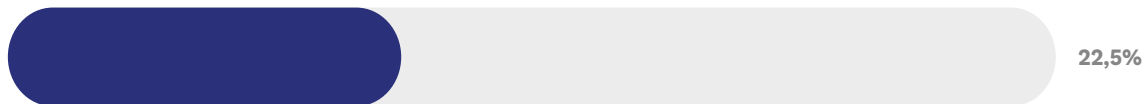
Ręcznie (papierowa wersja listu)



Na komputerze (wersja PDF)



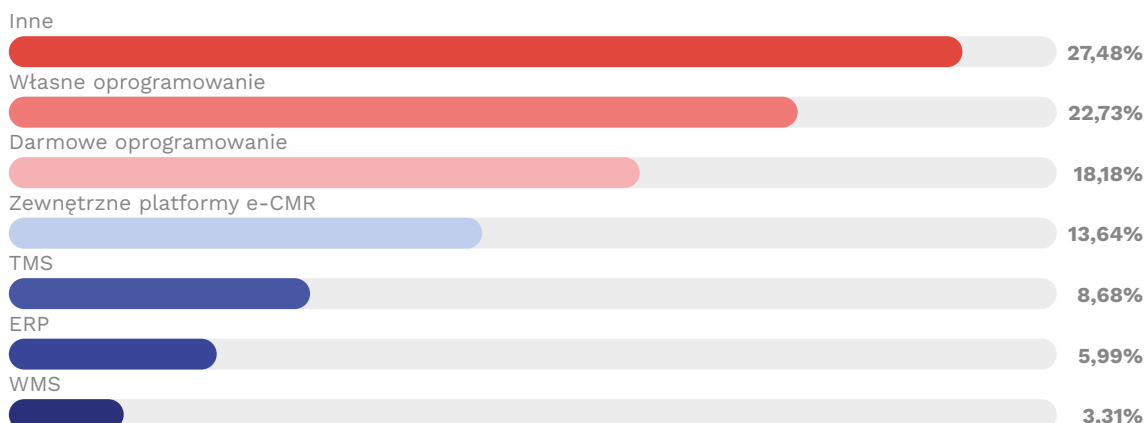
Oba powyższe sposoby



Badani najczęściej odpowiadali „inne” (133 odpowiedzi) na pytanie dotyczące używanego oprogramowania do wystawiania listów CMR. 36 badanych nie używa żadnego oprogramowania. Z kolei 58 nadal ręcznie wypełnia dokumentację. Co ciekawe, wielu użytkowników stosuje proste i szeroko dostępne programy z pakietu biurowego, takie jak excel lub word (22 wskazania). Spośród firm używających bardziej dedykowanego oprogramowania, dominują własne rozwiązania – ponad 1/4 wskazań. Bezpłatne programy także cieszą się popularnością, ustępując poprzedniej kategorii o zaledwie kilka procent. W tej chwili jedynie niecałe 14% badanych stosuje zewnętrzne platformy e-CMR. TMS, ERP, WMS cieszyły się znacznie mniejszą popularnością. Mniej niż 1/10 używała tych rozwiązań.

**Jedynie niecałe 14% badanych stosuje zewnętrzne platformy e-CMR**

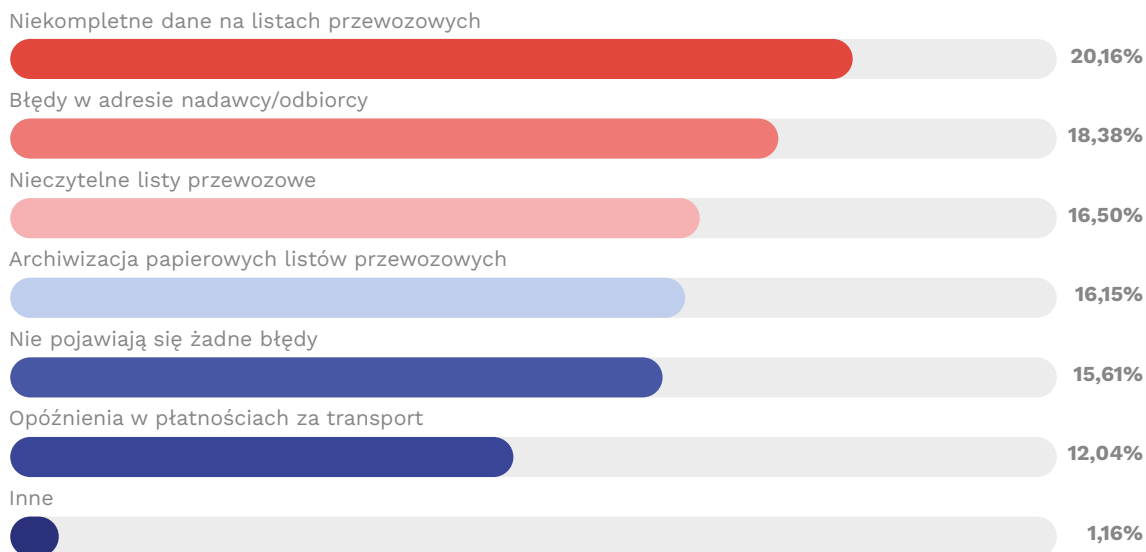
**Rys. 4.2 Oprogramowanie do wystawiania listu przewozowego**



**2/10 badanych skarży się na niekompletne dane na tradycyjnych listach przewozowych**

Dla 2/10 badanych największym problemem związanym z wypełnianiem i korzystaniem z papierowych listów przewozowych okazały się częste niekompletne dane na listach przewozowych. Pytanie miało możliwość wielokrotnego wyboru, zatem firmy wskazywały cały szereg problemów. Kolejną bolączką okazały się także pojawiające się błędy w adresach nadawców lub odbiorców. Było to ważne dla blisko 18% badanych. Tradycyjne listy przewozowe często wypełniane są szybko, w niezbyt dogodnych warunkach. Okazało się, że 16,5% posiadało trudności związane z nieczytelnością listów przewozowych. Podobną liczbę wskazań miała także konieczność archiwizacji papierowej dokumentacji. Co ciekawe, ponad 15% nie dostrzegło żadnych problemów podczas pracy z tradycyjną dokumentacją. Trzynastu badanych, którzy zaznaczyli odpowiedź „inne”, wskazywała na konieczność wydruku listu i naklejenia go na odpowiednią paczkę. Problematiczna była dla nich zmiana danych na liście, np. gabaryt automatów paczkowych lub adres dostawy. Zauważalna okazała się częsta konieczność wykonywania zdjęć, podpisanie listu i późniejsza wysyłka do klienta w formie MMS. Interesującą kategorią w odpowiedziach respondentów były opóźnienia w płatnościach za transport. 12% ze wszystkich 422 badanych zaznaczyło ten problem. Dodatkowo poszczególne rozwinięcia tego problemu w odpowiedzi „inne”, dostarczyły informacji, że „błędnie wypełniony CMR, traktowany jako dowód dostawy, często jest powodem wstrzymania płatności za zrealizowane zlecenie”. Co więcej, w przypadku kiedy kierowca zgubi CMR, to kontrahenci odmawiają płatności za transport. W odpowiedziach pojawił się argument długiego czasu dostarczenia oryginałów przez kierowcę do biura.

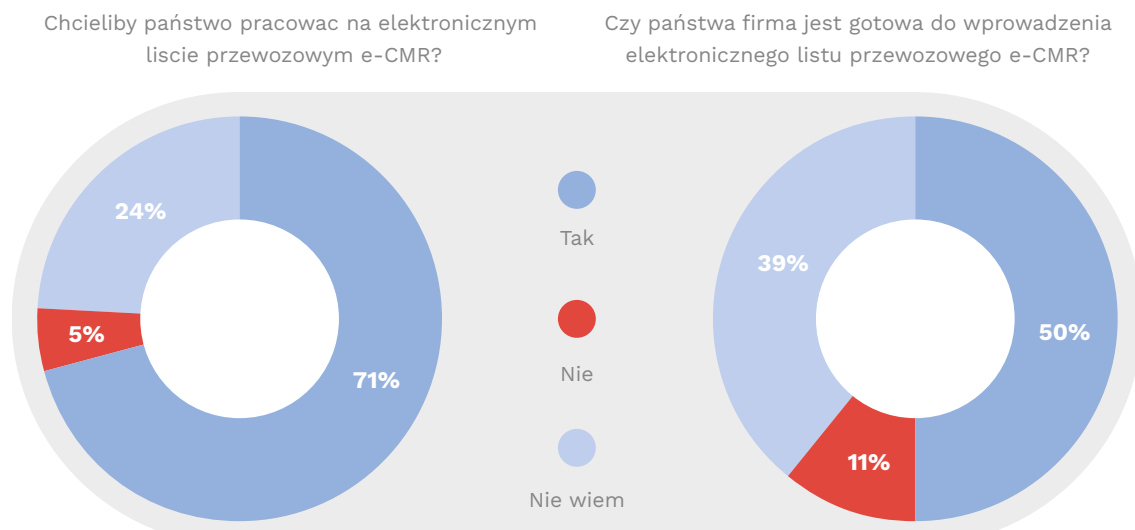
### Rys. 4.3 Problemy przy wystawianiu papierowych listów CMR



### 4.3 Bariery we wdrażaniu e-CMR i potencjalne korzyści

Ponad 2/3 badanych chciałoby na co dzień korzystać z elektronicznych listów przewozowych. Jedynie 5% nie jest do tego wyraźnie przekonana. Pozostała 1/4 nie ma jeszcze wyrobionej na ten temat opinii. Ważnym wnioskiem z badań jest, że blisko połowa przedsiębiorstw była już też gotowa do wprowadzenia elektronicznego listu przewozowego e-CMR. Tylko 12% zasygnalizowało nieprzygotowanie. Z kolei 39%, co stanowi dość liczny odsetek, dalej nie wie czy jest gotowa go u siebie wdrożyć. Istnieje zatem szerokie pole dla różnych kampanii promujących pilotażowe wdrożenie opisywanego dokumentu, czy wyjaśniających, jak to należy zrobić.

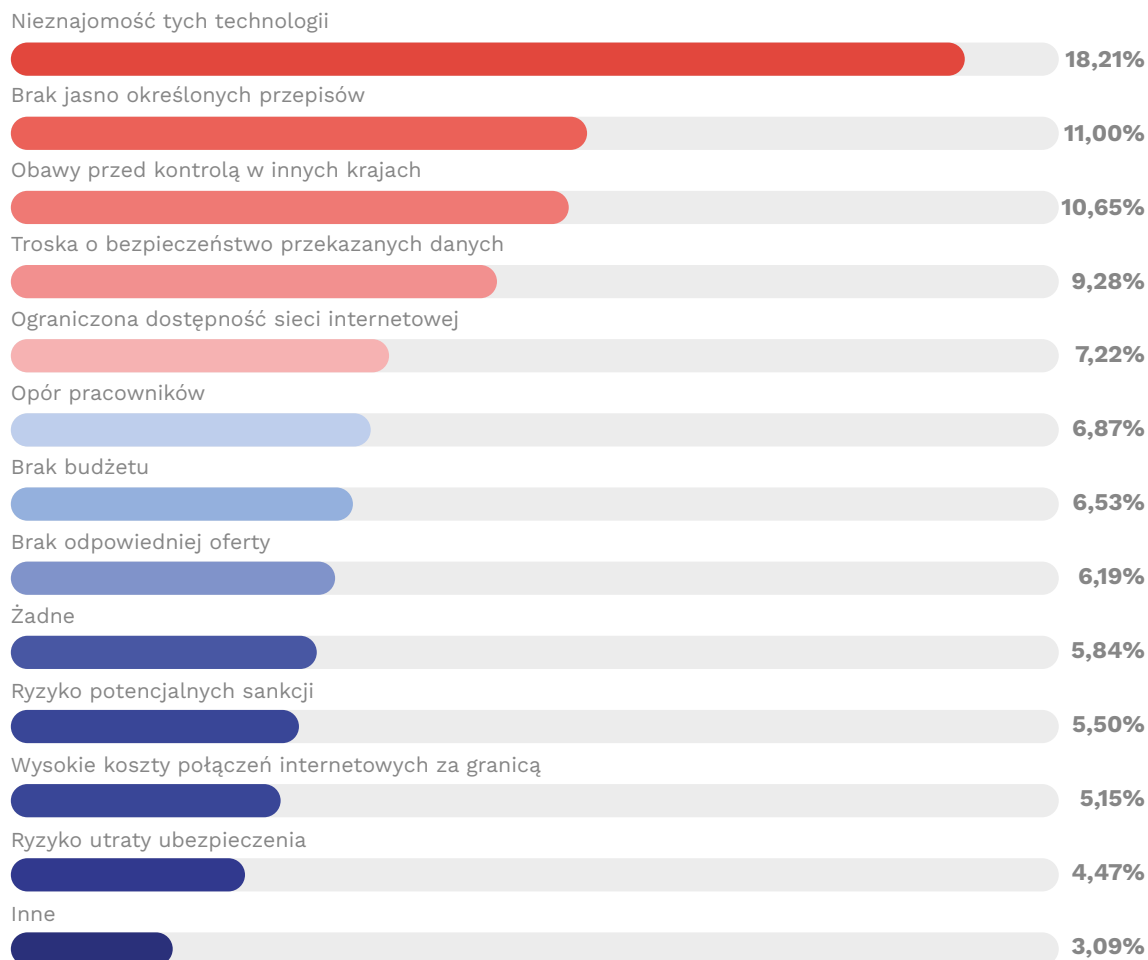
### Rys. 4.4 Praca na e-CMR



Firmy, które zadeklarowały, że nie chcą korzystać z e-CMR lub jeszcze nie mają na ten temat zdania (łącznie 123 badanych), zapytano, jakie są bariery zniechęcające je do stosowania tego rozwiązania. Pytanie charakteryzowało się możliwością wielokrotnego wyboru. Okazało się, że główną przyczyną odstraszącą od e-CMR była nieznanomość technologii wśród tej grupy respondentów. Wskazało tak blisko 18% badanych. Brak wyraźnej podstawy prawnej także okazał się dla 11% ważnym argumentem na nie. Dla blisko 1/10 respondentów obawa przed kontrolą w innych krajach, czy troska o bezpieczeństwo przekazanych danych, zniechęciły ich do przejścia na e-CMR. Co ciekawe, to nie brak środków w budżecie okazał się dla firm hamulcem. Wskazana kategoria, z ok. 6,5% wskazań znalazła się w środku zestawienia. Niecałe 6% nie widziało z kolei żadnych barier. Oznaczać, to mogło, że po prostu nie chcą wejść w nowe rozwiązanie. Dla niewiele większej grupy (6,9%) opór zatrudnionego personelu blokował u nich chęć działania na e-CMR. W odpowiedziach, w kategorii „inne”, pojawiły się też opisy, że: „kierowcy mają problem z prawidłowym wysłaniem zdjęcia CMR, a co dopiero z tworzeniem go za pomocą jakichś urządzeń”. Respondent wskazywał na bariery technologiczne u personelu. Z kolei inny badany dodał, że obawia się centralizacji danych przewozowych w „niepewnych rękach międzynarodowych korporacji”, w domyśle dostarczających bazy danych lub usługi. Pojawiały się też sugestie o kolizji z wymaganiami ze strony księgowości lub powoływało się na fakt nie bycia osobą decyzyjną w firmie w temacie podejmowania tak strategicznych decyzji, jak przejście na e-CMR.



**Blisko 2/10 firm, które nie chcą wdrożyć e-CMR wskazuje na nieznanomość wskazanych technologii**

**Rys. 4.5 Bariery zniechęcające firmy do stosowania e-CMR**

Spośród 299 przedsiębiorstw, które chciały wdrożyć e-CMR, około 15%, za największą jego zaletę uznało szybszy proces przekazywania informacji pomiędzy nadawcą a przewoźnikiem i odbiorcą. Krótszy i łatwiejszy proces wypełniania listu niewiele ustępował w liczbie wskazań z 13,5% wynikiem. Pozostałe zalety e-CMR cieszyły się podobnym zainteresowaniem u respondentów. Blisko 1/10 badanych uznała za ważne: możliwości elektronicznej archiwizacji wprowadzanych do systemu danych, zmniejszenie liczby błędów podczas wypełniania dokumentacji, kompletne informacje na liście przewozowym, ochronę środowiska dzięki wyeliminowaniu korzystania z papieru oraz efektywniejsze zarządzanie. Co ciekawe, najmniej wskazań miał szybszy proces uzyskania płatności od przewoźnika, gdyż odpowiedziało tak około 9,5%. Tylko 3 osoby w swoich ankietach wskazały na inne zalety e-CMR. Były to: brak ryzyka zagubienia dokumentów, brak dodatkowych procedur dla kierowcy, poprzez zmniejszenie liczby dokumentów tradycyjnych, a także skrócenie lead-time załadunku lub rozładunku oraz przyspieszenie rozstrzygnięcia potencjalnych spraw reklamacyjnych.

#### Rys. 4.6 Korzyści dla firm z wykorzystywania e-CMR

Szybszy proces przekazania informacji pomiędzy nadawcą a przewoźnikiem i odbiorcą



Krótszy i łatwiejszy proces wypełniania listu



Możliwości elektronicznej archiwizacji



Mniej błędów przy wypełnianiu dokumentacji



Kompletne informacje na liście przewozowym



Ochrona środowiska dzięki wyeliminowaniu zużycia papieru



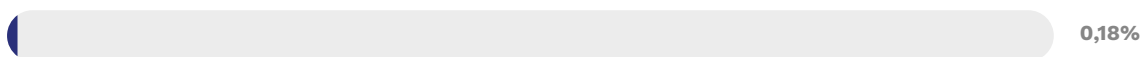
Efektywniejsze zarządzanie



Szybszy proces uzyskania płatności od przewoźnika

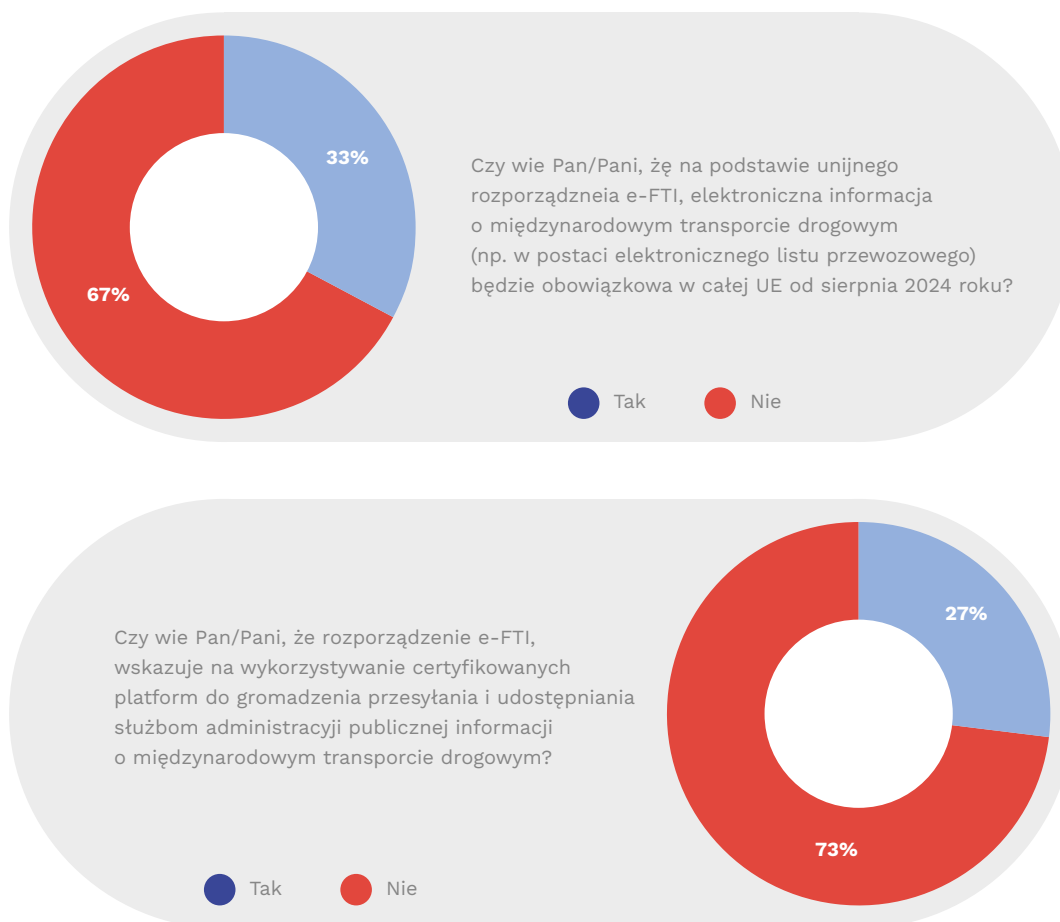


Inne



#### 4.4 Wiedza o rozporządzeniu e-FTI

Istotnym elementem badania było również sprawdzenie poziomu wiedzy o unijnym rozporządzeniu e-FTI. Większość respondentów, bo 2/3 nie wiedziała, że na podstawie unijnego rozporządzenia e-FTI, elektroniczna informacja o międzynarodowym transporcie drogowym, np. w postaci elektronicznego listu przewozowego, będzie obowiązywała w całej Unii Europejskiej od sierpnia 2024 roku. Z kolei blisko 3/4 badanych nie wiedziało, że rozporządzenie e-FTI wskazuje na wykorzystywanie certyfikowanych platform do gromadzenia, przesyłania i udostępniania służbom administracji publicznej informacji o międzynarodowym transporcie towarowym. Oznacza to dość niski poziom wiedzy na temat standardów, które wyznaczyło rozporządzenie e-FTI.

**Rys. 4.7 Bariery zniechęcające firmy do stosowania e-CMR**

Dobłą metodą zapoznania się z nowymi rozwiązaniami zawsze jest udział w pilotażu. W toku badań okazało się, że 198 przedstawicieli firm chciałoby wziąć udział w pilotażowych wdrożeniach elektronicznego listu przewozowego. Stanowiło to 46,8% całej próby. Pozostali ankietowani nie wskazali potrzeby swojego udziału w pilotażu





## 5. E-CMR w opinii ekspertów

W ramach niniejszego raportu przeprowadzono wywiady z przedstawicielami 8 firm reprezentujących różne ogniwa łańcucha dostaw. Celem wywiadów było znalezienie odpowiedzi na pytanie czy firmy w Polsce są gotowe na zmiany związane z wejściem w życie rozporządzenie eFTI oraz jakie obecnie stosują rozwiązania z zakresu digitalizacji dokumentów.

# EKSPERCI



**Adam Szlędak**  
Rohlig Suus



**Przemysław Bryk**  
Biedronka



**Sebastian Wiza**  
Colian Logistic



**Magdalena Szaroleta**  
Raben Transport



**Hubert Zaborowski**  
Green Transit



**Radosław Urbański**  
FM Logistic



**Jacek Karcz**  
Gruber Logistics



**Paweł Ziaja**  
Trans.eu



**Adrian Mirowski**  
Snarto

Elektroniczny obieg dokumentów, pod warunkiem właściwego wdrożenia i stworzenia odpowiedniego oprogramowania, jest w stanie usprawnić wiele procesów w firmie.

Kiedy kilka lat temu pracowałem jako spedytor, często borykałem się z problemem przepływu informacji. Pamiętam te setki połączeń o różnych porach dnia, niejednokrotnie późnych. Nie mogłem dodzwonić się do kierowcy, a klient nalegał. Elektroniczne dokumenty są rozwiązaniem na te problemy. Nie musimy już dzwonić czy wysyłać maili, bo wszystko mamy na jednej platformie, widzimy co się dzieje z przewozem, kiedy został załadowany i rozładowany, dane przesyłają się automatycznie - zaznacza Hubert Zaborski, współtwórca systemu GreenTransit, platformy do elektronicznej obsługi wszystkich dokumentów występujących w transporcie i logistyce, który zmierza do wyeliminowania dokumentacji papierowej w branży TSL.

Digitalizacja dokumentów transportowych pozwoli na znaczące oszczędności czasu. W momencie, gdy wszystkie strony przewozu korzystają z systemu, proces wypełniania i podpisywania dokumentów jest ograniczony do paru kliknięć.

Wypełnianie CMR w tradycyjnej formie jest bardzo czasochłonne. Przy ręcznym wprowadzaniu danych zdarzają się pomyłki, w związku z czym należy cały proces powtórzyć. Problematiczne są również sytuacje, w których Klient odbiera towar, a my dostajemy wyłącznie informacje o numerach rejestracyjnych auta. Nie mamy danych Kierowcy oraz firmy realizującej transport, do czasu kiedy nie pojawi się u nas w magazynie. Wówczas nie możemy sami uzupełnić CMR od A-Z. Uzupełnienie danych spoczywa na Kierowcy, który niejednokrotnie ma z tym problem. Ze względu na Covid, nie ma możliwości bezpośredniej weryfikacji/pomocy - wskazuje Sebastian Wiza, analityk systemów informatycznych Colian Logistic.

Korzystanie z elektronicznych dokumentów daje możliwość szybszego fakturowania.

W tym przypadku możemy skrócić dostarczenie dokumentu, co wiąże się też ze skróceniem terminu płatności. Możemy to zrobić w kilka minut, łącznie z wystawieniem faktury. Dla przewoźnika to dobre rozwiązanie, które może być oporne ze strony płatników - uważa Adrian Mirowski prezes Snarto, zintegrowanej platformy logistycznej wykorzystującej osiągnięcia sztucznej inteligencji do optymalizacji czasu i kosztów transportu zarówno po stronie przewoźnika, jak i zleceniodawcy.

W przypadku e-CMR proces fakturowania zaczyna się od razu po zakończonym procesie przewozu. Nie trzeba już czekać, aż kierowca wróci z trasy lub prześle dokumenty pocztą.

**Każda automatyzacja procesów jest dobra. Na ten moment nasz system TMS nie ma funkcjonalności pod e-CMR, ale mamy komputery pokładowe i skanowaną CMR, więc trochę ten proces przyspieszyliśmy - przyznaje Magdalena Szaroleta, dyrektor sprzedaży Raben Transport.**

Oszczędność czasu wiąże się także z redukcją kosztów.

**Obecnie jednym z najbardziej czasochłonnych procesów jest tworzenie dokumentacji oraz przepisywanie danych z papierowych dokumentów do systemów. Wykonywanie skanów może skrócić ten proces, ale z pewnością nie rozwiąże w pełni problemu. Wspólnie z GS1 Polska opracowaliśmy model działania platformy, który zakłada możliwość generowania oraz obsługi dokumentów e-CMR bez konieczności przełogowania się pomiędzy platformami. Dzięki integracji z innymi systemami TMS/WMS/ERP odpowiedzialność użytkowników za obsługę dokumentów ogranicza się jedynie do zebrania podpisów na urządzeniu mobilnym, bez konieczności zakupu dodatkowego sprzętu czy pobierania aplikacji. W ogólnym rozrachunku dzięki takiej operacji możemy zaoszczędzić nawet do 9 zł na kosztach obsługi jednego dokumentu - ocenia Hubert Zaborowski z Green Transit.**

Dochodzą również koszty zakupów

**Nie każdy zdaje sobie sprawę z tego, ile dziś kosztuje obsługa papierowego obiegu dokumentów. To dodatkowy czas pracowników, poświęcony na „papierologię”, ryzyko utraty danych, czy kwestia archiwizacji dokumentów przez 5 lat. Choć może się to wydawać prozaiczne, mamy w firmie specjalnie wydzielone przestrzenie w magazynach, którą służą tylko i wyłącznie do przechowywania dokumentów, a mogłyby być znacznie lepiej wykorzystane. Nie do przecenienia jest też kwestia ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko - - podkreśla Adam Szlędak, starszy manager ds. projektów Rohlig Suus.**

Wyeliminowanie zużycia papieru, to także troska o środowisko.

**Korzyści związane z wdrożeniem AI pozwalają nie tylko na redukcję negatywnego wpływu na środowisko, a także na optymalizację procesów operacyjnych przedsiębiorstwa. Biedronka zaangażowała się w rozwój projektu**

Paperless, który zakłada dążenie do eliminacji papieru z obiegu dokumentów. Pozwoli to m.in. na usprawnienie procesów obsługi kierowców w naszych centrach dystrybucyjnych. Dalszym krokiem będzie potencjalny rozwój dedykowanej aplikacji dla kierowców – przyznaje Przemysław Bryk, dyrektor Centrum Dystrybucyjnego sieci Biedronka w Stawigudzie.

Ekspert dodaje, że będzie to konieczne również ze względu na fakt, iż firma rozszerza działalność.

Do tej pory działaliśmy wyłącznie w ramach naszego kraju, natomiast zaczynamy obsługiwać również transport zagraniczny. W ramach naszych usług pierwsze jednostki wyruszyły z Warszawy do Portugalii – dyrektor Bryk.

Biedronka będzie współpracować z FM Logistic.

W ramach Paperless istnieje projekt digitalizacji dokumentów Delivery Note, czyli tzw. „WZ”. Razem z Jeronimo Martins spróbujemy zamienić „WZ” na elektroniczne dokumenty. Jesteśmy na etapie tworzenia komunikatu, niebawem możemy się spodziewać testów – podkreśla Radosław Urbański, manager projektu FM Logistic.

Firma posiada wewnętrzne rozwiązanie – „eWZ”.

Nasz klient generuje dokumenty przewozowe w postaci plików PDF. Są one drukowane w momencie dostawy. Dokument nie wychodzi od klienta, ale jest generowany na ostatniej mili – dodaje Radosław Urbański.

Autorską aplikację dla kierowców posiada Colian Logistic.

Nasz kierowca bez papierowych dokumentów jest już w trasie. Wybraliśmy operatora Trans Assist. Jesteśmy po kilku spotkaniach, mamy konta wirtualne, chcemy sprawdzić, czy to narzędzie jest szyte na miarę. Jeżeli testy wypadną pozytywnie, to być może zdecydujemy się na dalszą współpracę i interfejs – zaznacza Sebastian Wiza, analityk systemów informatycznych Colian Logistic.

Wdrożeniami e-CMR zajmuje się także Snarto.

Robiliśmy pilotaż m.in. dla Straży Granicznej w woj. Warmińsko – Mazurskim. Teraz projekt wdraża ok. 50 firm – podaje Adrian Mirowski.

Co ciekawe firma udostępniła swoje oprogramowanie Międzynarodowej Wyższej Szkole Logistyki i Transportu we Wrocławiu.

**Na naszym oprogramowaniu studenci uczą się robić e-CMR i kształcą się w tym temacie - dodaje prezes Snarto.**

Dzięki e-CMR dużo łatwiej o neutralizację dokumentów.

**Celem neutralizacji dokumentów jest to, aby odbiorca nie wiedział skąd jedzie jego towar, by nie pomijał pośrednika przy zakupie towaru bezpośrednio od nadawcy. Naszym zadaniem jest wystawienie dwóch CMR. Jedną wystawia się od miejsca załadunku do miejsca rozładunku, a drugą, którą podpisuje odbiorca, wystawia się od pośrednika do miejsca rozładunku. Niestety często zdarza się, że kierowcy, szczególnie ci z najkrótszym stażem, zawożą CMR, którą pobrali na załadunku do odbiorcy, dają ją do podpisu i zostawiają kopię, więc wiadomo, kto ją wystawił. W przypadku e-CMR jesteśmy w stanie perfekcyjnie to zneutralizować - wyjaśnia dr Jacek Karcz, dyrektor sprzedaży Gruber Logistics.**

Firma uruchomiła pilotażowy projekt, w którym dostarczyła ładunek z Niemiec do Triestu.

**Wszystko było zgodne z protokołem wdrożeniowym e-CMR, czyli oparte na blockchain z unijnymi wytycznymi. Kierowca nie miał fizycznie ze sobą żadnego dokumentu - podkreśla dr Jacek Karcz. Dodaje, że Gruber Logistics jest gotowy na wdrożenie e-CMR, ale nie ma takiej możliwości ze względu na brak wytycznych ze strony UE.**

Brak regulacji i aspekty prawne, to zdaniem ekspertów największe bariery przy wdrażaniu e-CMR.

**Prowadziliśmy już projekty pilotażowe z wykorzystaniem rozwiązań cyfrowych i byliśmy bardzo zadowoleni z efektów. Technologicznie jesteśmy w stanie poradzić sobie z e-CMR, ale jego wykorzystanie nie jest jasne w Polsce. Główny problem stanowi prawo przewozowe. Nie ma wskazań do tego, aby jeździć na elektronicznych dokumentach - ocenia Adam Szlędak, starszy manager ds. projektów Rohlig Suus.**

Firma od czasu pandemii i problemów z przekazywaniem papierowych dokumentów prętnie działa w temacie automatyzacji procesów.

Posiadamy autorskie rozwiązanie potwierdzenia dostawy kodem sms. Jest dużo lepsze od podpisu na papierze, który często bywał nieczytelny. Nie tylko ta metoda skraca i upraszcza proces, ale pozwala też ograniczyć zużycie papieru i upraszcza życie kierowcom realizującym dostawy - zaznacza ekspert Rohlig Suus Logistics.

Sebastian Wiza z Colian Logistic jest zdania, że wdrożenie e-CMR jest dużym wyzwaniem dla małych przewoźników.

Większość małych firm nie posiada oprogramowania w samochodach. Będą musieli wyposażyć się w aplikację i przeszkolić pracowników. Wdrożenie tej grupy docelowej jest największym wyzwaniem, gdyż jest najmniej rozwinięta technologicznie - uważa przedstawiciel Colian Logistic.

Podobnego zdania jest Radosław Urbański.

Nie wszyscy są na to gotowi, ponieważ wdrożenie e-CMR wymaga dużych nakładów informatycznych, zastosowania systemu zarówno po stronie operatora, klienta jak i odbiorcy. A to wiąże się ze sporymi kosztami - zaznacza manager projektu FM Logistic.

Ze skali trudności przy wdrożeniach procesów cyfryzacji CMR zdaje sobie sprawę Trans.eu.

Jako Trans.eu i CargoON jesteśmy w stałym kontakcie z dziesiątkami tysięcy naszych klientów - począwszy od producentów, poprzez spedycje, skończywszy na najważniejszej grupie kilkudziesięciu tysięcy mniejszych przewoźników. Dzięki temu świetnie zdajemy sobie sprawę ze skali trudności, jakie napotyka każdy kto próbuje wdrożyć dziś proces cyfryzacji CMR opierający się jedynie o cyfrowy dokument eCMR. Przede wszystkim, są to uzasadnione, olbrzymie obawy mniejszych przewoźników związane z tym, jak zachowa się funkcjonariusz zagranicznej służby kontroli. Bo mimo ratyfikowania Protokołu dodatkowego do konwencji CMR, w większości państw które go ratyfikowały mamy do czynienia z brakiem wypracowanej praktyki podczas kontroli służb na drodze. Przewoźnicy słusznie obawiają się, że funkcjonariusz służby kontroli w Niemczech, Austrii czy Francji może niekoniecznie znać treść Protokołu na tyle aby stwierdzić co jest, a co nie jest dokumentem eCMR, czy w ogóle wiedzieć o Protokole. W najlepszym razie taka kontrola z "jedynie cyfrowym" dokumentem eCMR może skończyć się wielogodzinnymi negocjacjami z zaangażowaniem tłumaczy i prawników, w najgorszym - zatrzymaniem auta do czasu opłacenia niesłusznie wystawionego mandatu od które-

go przewoźnik będzie musiał się odwoływać już po jego opłaceniu. Dlatego w naszym rozwiązaniu, opartym o blockchain, skupiliśmy się na maksymalnym uproszczeniu przejścia od świata cyfrowego, do tradycyjnego druku cmr, z jednoczesnym zachowaniem jego cyfrowej kopii i wszystkich korzyści z niej płynących (w tym zwiększenia bezpieczeństwa w zakresie wydania towaru uprawnionemu odbiorcy, poprzez zastosowanie systemu jednorazowych kodów). To co proponujemy, to zatem bardziej ewolucja, z możliwością stopniowego przejścia na pełną cyfryzację, niż rewolucja. Oczywiście, cała nasza platforma eCMR jest już dziś gotowa aby działać w pełni cyfrowo - podkreśla Paweł Ziaja, lider obszaru produktów końcowych w Trans.eu

Eksperti są zgodni co do tego, iż należy uświadamiać przewoźników, że wejście w życie elektronicznego listu przewozowego jest nieuniknione, dlatego warto zacząć wdrożenia jak najszybciej.



# 6

## 6. Dostawcy usług w zakresie e-CMR

Na rynku istnieje szereg firm dostarczających usługi e-CMR. Większość z nich to dynamicznie rozwijające się start-upy, które powstały, jako pokłosie rozporządzenia e-FTI, dając obecnie możliwość digitalizacji dokumentów transportowych. Docelowo dostawcy usług e-CMR mogą w przyszłości stać się certyfikowanymi platformami e-FTI.

W niniejszym raporcie postanowiono zestawić ze sobą i porównać funkcjonalności najpopularniejszych platform. Rozesłano do firm standaryzowaną ankietę z prośbą o uzupełnienie poszczególnych funkcjonalności, posiadanych standaryzacji, czy podstawowej charakterystyki ich produktów. Istotnymi elementami porównawczymi była możliwość integracji z telematyką oraz innymi systemami, czas potrzebny na wygenerowanie dokumentu, a także możliwe dokumenty do wygenerowania. Zapytano się dostawców o możliwość personalizacji, czas przechowywania danych, dodatkowe funkcjonalności. Znalazła się także informacja o koszcie wdrożenia platformy przez klienta. W zestawieniu ostatecznie znalazły się rozwiązania takich firm, jak: GreenTransit, Trans.eu Group, Trans Assist, Trimble Transportation, Logmap, czy Snarto.

42

RAPORT: E-CMR CZY JESTEŚ GOTOWY?

Tab. 6.1 Dostawcy platform e-CMR w Polsce cz.1

| Platforma e-CMR                                         |                                                                                                                                 |                                                                              |                                                                                                         |                                     |                                                       |                                   |                                |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
|                                                         | GREENTRANSIT                                                                                                                    | TRANS.EU GROUP S.A.                                                          | TRANS ASSIST SP. Z O.O.                                                                                 | TRIMBLE TRANSPORTATION              | E-CMR.PL<br>(FIRMA LOGMAP)                            | SNARTO.COM<br>(SNARTO SP. Z O.O.) | ECMR.PL<br>(SNARTO SP. Z O.O.) |
| Kraj                                                    | Polska                                                                                                                          | Polska                                                                       | Polska                                                                                                  | Polska (centrala Belgia)            | Polska                                                | Polska                            | Polska                         |
| Lata na rynku                                           | 3                                                                                                                               | 14                                                                           | 5                                                                                                       | 20                                  | 2                                                     | 2                                 | 2                              |
| Liczba przeprowadzanych wdrożeń e-CMR                   | 6                                                                                                                               | Kilka                                                                        | 15 wdrożeń oraz pow. 300 założonych kont firmowych                                                      | 5000                                | 1                                                     | 3                                 | 20                             |
| Możliwość integracji z telematyką oraz innymi systemami | Tak                                                                                                                             | Planujemy                                                                    | Tak                                                                                                     | Tak                                 | Planujemy                                             | Tak                               | Tak                            |
| Średni czas wdrożenia e-CMR                             | Dla firm nie korzystających z integracji systemów - 2-4h, przy integracji 2/3 miesiące                                          | 1h dla niekorzystających z integracji<br>32h dla korzystających z integracji | Do 3h bez dodatkowych integracji, do 30 dni z dedykowaną integracją                                     | W zależności od ilości pojazdów     | Dla e-cmr.eu wdrożenie trwało 1                       | 20h                               | 5h                             |
| Czas potrzebny na wygenerowanie dokumentu               | Po przeprowadzonej integracji systemów dokumentacja tworzy się automatycznie wystarczy podpisać, bez integracji - około 3 minut | 1 min                                                                        | Uzupełnienie danych przez użytkownika trwa do 7 min, natomiast wygenerowanie dokumentu trwa do 5 sekund | Zależny od dostawcy aplikacji e-CMR | dzień maksymalnie 2 min, a wygenerowanie listu pdf 1s | 0.1 min                           | 0.1 min                        |
| Możliwe dokumenty do wygenerowania                      |                                                                                                                                 |                                                                              |                                                                                                         |                                     |                                                       |                                   |                                |
| CMR                                                     | Tak                                                                                                                             | Tak                                                                          | Tak                                                                                                     | Tak                                 | Tak                                                   | Tak                               | Tak                            |
| list przewozowy krajowy                                 | Tak                                                                                                                             | Tak                                                                          | Możliwe przy dedykowanej integracji                                                                     | Nie                                 | Planujemy                                             | Tak                               | Tak                            |
| WZ                                                      | Tak                                                                                                                             | Planujemy                                                                    | Możliwe przy dedykowanej integracji                                                                     | Nie                                 | Planujemy                                             | Planujemy                         | Planujemy                      |
| protokół szkody                                         | Tak                                                                                                                             | Nie, jedynie informacja o tym czy szkoda wystąpiła                           | Możliwe przy dedykowanej integracji                                                                     | Nie                                 | Planujemy                                             | Planujemy                         | Planujemy                      |
| kwit paletowy                                           | Tak                                                                                                                             | Planujemy                                                                    | Możliwe przy dedykowanej integracji                                                                     | Nie                                 | Planujemy                                             | Planujemy                         | Planujemy                      |
| wzory indywidualne                                      | Tak                                                                                                                             | Nie                                                                          | Możliwe przy dedykowanej integracji                                                                     | Nie                                 | Nie                                                   | Etykieta zg. z standardem GS1     | Etykieta zg. z standardem GS1  |

Tab. 6.1 Dostawcy platform e-CMR w Polsce cz.2

| Funkcjonalności platform e-CMR    |                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                     |                                                                           |                                                                |                                                                                  |                                                                                  |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
|                                   | GREENTRANSIT                                                                                                                               | TRANS.EU GROUP S.A.                                                                                                                                                                                            | TRANS ASSIST SP. Z O.O.                                                                                                                                                             | TRIMBLE TRANSPORTATION                                                    | E-CMR.PL<br>(FIRMA LOGMAP)                                     | SNARTO.COM<br>(SNARTO SP. Z O.O.)                                                | ECMR.PL<br>(SNARTO SP. Z O.O.)                                                   |
| Możliwość personalizacji          | Tak, zarówno funkcjonalności jak i dokumentów                                                                                              | Planujemy                                                                                                                                                                                                      | Import, eksport danych poprzez API, połączenie z telematyką, dedykowane dokumenty firmowe, automatyczne statusowanie transportu.                                                    | Integracja z programami TMS, możliwość wdrażania indywidualnych rozwiązań | Planujemy wprowadzenie dodania swojego znaku wodnego na liście | Dostosowanie graficzne oraz procesowe.                                           | Dostosowanie graficzne oraz procesowe.                                           |
| Czas przechowywania dokumentów    | 5 lat z możliwością przedłużenia                                                                                                           | Minimum 10 lat                                                                                                                                                                                                 | 5 lat                                                                                                                                                                               | Zależny od dostawcy e-CMR                                                 | 5 lat                                                          | 10 lat                                                                           | 10 lat                                                                           |
| Metody podpisu e-CMR              | Za pomocą kodu PIN, SMS lub on-screen                                                                                                      | Autoryzacja własna eCMR, Autoryzacja Trans.eu Autoryzacja kodami jednorazowymi                                                                                                                                 | Podpis biometryczny wraz z otwartym weryfikatorem                                                                                                                                   | Podpis na terminalu / tablecie kierowcy                                   | Planujemy                                                      | Biometryczny/SMS                                                                 | Biometryczny/SMS                                                                 |
| Poziom integracji łańcucha dostaw | Każda firma biorąca udział w przewozie ma dostęp do dokumentów i możliwość ich podpisania, nie ma konieczności zakładania konta w systemie | Wysoki; możliwość natychmiastowej autoryzacji dla ponad 40.000 podmiotów posiadających autoryzację na Platformie Trans.eu. Ponad 200 działających integracji, umożliwiających łatwe utworzenie dokumentu eCMR. | Pełna integracja na każdym etapie transportu: Nadawca – Spedytor – Dyspozytor – Kierowca - Odbiorca                                                                                 | Możliwość pełnej integracji                                               | II poziom wewnętrzna doskonałość według Ch.C. Poiriera         | Zastosowanie standardów GS1 umożliwia uniwersalną komunikację z innymi systemami | Zastosowanie standardów GS1 umożliwia uniwersalną komunikację z innymi systemami |
| Model płatności                   | 0,80 zł za wygenerowany lub wgrany dokument, bez dodatkowych opłat                                                                         | Płatność za transakcję (za 1 dokument eCMR), możliwość wykupienia pakietu.                                                                                                                                     | Model subskrypcyjny od 9,90€/miesiąc                                                                                                                                                | Raty                                                                      | Planujemy                                                      | Abonament per pojazd                                                             | Bezpłatne                                                                        |
| Zasięg działania                  | Unia Europejska, kraje które podpisały Konwencje CMR                                                                                       | Cała Europa                                                                                                                                                                                                    | System funkcjonuje w 24 językach, dzięki czemu zasięg nie zatrzymuje się na samej Unii Europejskiej. Natomiast system najlepiej funkcjonuje w krajach które podpisały Konwencje CMR | Cała UE                                                                   | Kraje Konwencji CMR                                            | Cała UE                                                                          | Cała UE                                                                          |

Tab. 6.1 Dostawcy platform e-CMR w Polsce cz.3

| Funkcjonalności platform e-CMR          |                                                                            |                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                     |                                                                                      |                                                                                                                                                                                    |                                                                   |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
|                                         | GREENTRANSIT                                                               | TRANS.EU GROUP S.A.                                                                                                                                                                                              | TRANS ASSIST SP. Z O.O.                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | TRIMBLE TRANSPORTATION                                              | E-CMR.PL<br>(FIRMA LOGMAP)                                                           | SNARTO.COM<br>(SNARTO SP. Z O.O.)                                                                                                                                                  | ECMR.PL<br>(SNARTO SP. Z O.O.)                                    |
| Możliwość działania offline             | Tak                                                                        | Nie                                                                                                                                                                                                              | Tak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Nie                                                                 | Planujemy                                                                            | Tak (aplikacja mobilna)                                                                                                                                                            | Tak (aplikacja mobilna)                                           |
| Dodatkowe funkcjonalności               | Prosty TMS, CRM, śledzenie pojazdów po integracji z dostawcą telematyki    | Dane przechowywane bezpiecznie – Blockchain, dla partnerów możliwość postawienia własnego węzła Blockchain, możliwość eksportu dokumentu PDF na każdym etapie, integracja z kontami Trans.eu (ponad 40.000 firm) | Komunikacja poprzez predefiniowane wiadomości w 24 językach,<br>Podgląd aktualnej pozycji transportu,<br>Automatyczne statusowanie transportu,<br>Możliwość działania w trybie offline,<br>Weryfikacja poprzez otwarty weryfikator e-CMR.eu,<br>Możliwość współpracy z kontrahentami, którzy nie posiadają systemu Trans Assist | Telematyka, wideorejestracja, możliwość integracji z TMS, e-CMR ... | System wiadomości między użytkownikami, system informowania o załadunku i rozładunku | Optymalizacja zleceń, Sztuczna inteligencja zarządzająca pojazdami, rozliczenia, faktoring, giełda kierowców, zarządzanie kierowcami, zarządzanie flotą, śledzenie pojazdów po GPS | Dodawanie kontrahentów, Zarządzanie pracownikami, Historia zleceń |
| Okres próbny                            | 1 miesiąc, korzystanie z platformy bez generowania dokumentów jest darmowe | Nadal istnieje możliwość darmowego udziału w pilotażach (3 miesiące).                                                                                                                                            | 30 dni                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 3 miesiące                                                          | Brak - system jest na razie darmowy                                                  | 3 miesiące                                                                                                                                                                         | Bezpłatne                                                         |
| Na jakich urządzeniach działa platforma | Telefon, komputer, tablet - bez konieczności zakupu dodatkowego sprzętu    | Jest to rozwiązanie webowe, oparte o blockchain - zatem każdy sprzęt z przeglądarką www. Komputery stacjonarne, tablety, dedykowana aplikacja na platformy mobilne (Android, iOS)                                | Przeglądarki, urządzenia mobilne iOS oraz Android                                                                                                                                                                                                                                                                               | Komputer pokładowy + terminal kierowcy / tablet                     | Mobilnie i Stacjonarnie                                                              | Windows/Linux Android                                                                                                                                                              | Windows/Linux Android                                             |
| Koszt wdrożenia                         | Bez integracji - 0 zł, integracja wycena indywidualna                      | 0 zł                                                                                                                                                                                                             | Od 9,90 €                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Ustalany indywidualnie                                              | 0                                                                                    | Okolo 100 zł / pojazd                                                                                                                                                              | Brak                                                              |
| Standaryzacja formatu dokumentu e-CMR   | Wdrożone standardy GS1 – e-CMR UN/CEFACT                                   | Nie                                                                                                                                                                                                              | Tak – e-CMR UN/CEFACT                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | -                                                                   | Planujemy                                                                            | Tak, Standardy GS1                                                                                                                                                                 | Tak, standardy GS1 - Standaryzacja formatu dokumentu e-CMR        |

Źródło: opracowanie własne na podstawie ankiet wypełnianych przez dostawców usług



## 7. Znaczenie standardów identyfikacyjnych i komunikacyjnych GS1

Digitalizacja dokumentów papierowych to obecnie podstawowy aspekt transformacji cyfrowej każdej organizacji. Biorąc pod uwagę fakt, że w procesach digitalizacji przekształcamy tradycyjne dokumenty papierowe na ich cyfrowe odpowiedniki, należy wziąć pod uwagę kwestie standardowej i jednoznacznej identyfikacji poszczególnych elementów znajdujących się na danym dokumencie np. lokalizacji nadawcy i odbiorcy, czy chociażby przewożonych towarów. Dodatkowo kwestia standardowego sposobu wymiany danych jest tu kluczowa, dlatego GS1 jako globalna jednostka zajmująca się standaryzacją, opracowała standard elektronicznego listu przewozowego (w specyfikacji UN/CEFACT) i obecnie prowadzi prace nad możliwością wykorzystania go w Polsce i na świecie.

Co więcej, w obliczu rozporządzenia e-FTI i nadchodzących zmian, GS1 Polska w ramach przeprowadzonego projektu badawczo-rozwojowego „Paperless” dostosowała modelowe rozwiązanie przepływu danych w łańcuchu dostaw do wymogów unijnych. Opracowany model uwzględnia poza elektronicznymi komunikatami handlowymi, również komunikaty transportowe, w tym komunikat EDI e-CMR UN/CEFACT, którego wdrożenie pozwoli na pełną digitalizację listu przewozowego z uwzględnieniem warunków zapisanych w rozporządzeniu e-FTI.

Standardowy format komunikatu e-CMR jest gwarancją efektywnej współpracy nie tylko nadawcy, przewoźnika i odbiorcy, ale również poszczególnych cyfrowych platform e-FTI, które w ramach UE (i nie tylko) będą musiały „komunikować się”, przekazując między sobą istotne dane dotyczące transportu. Zastosowanie jednolitego formatu danych zapewni zatem interoperacyjności między wszystkimi podmiotami w międzynarodowym łańcuchu dostaw.



# 8

## 8. Podsumowanie

Niniejsza publikacja, stworzona przez Polski Instytut Transportu Drogowego wraz z GS1 Polska jest próbą odpowiedzi na pytanie, w jakim stopniu polskie firmy są gotowe na wdrożenie elektronicznego listu przewozowego e-CMR. Dokonano przeglądu istniejącej podstawy prawnej i przede wszystkim zwrócono uwagę na fakt, iż stoimy w przeddzień sporych zmian w zakresie możliwości wykorzystania e-CMR, które będą musiały być odzwierciedlone w polskim prawie.

Istotnym elementem niniejszego raportu były badania ankietowe, w ramach których poznano gotowość do wdrożenia i obawy przejawiane przez biznes. Dodatkowo szereg ekspertów i praktyków łańcucha dostaw, podzieliło się swoim zdaniem i doświadczeniem z wdrażania konkretnych rozwiązań w praktyce. Porównano też ze sobą platformy oferowane przez różnych dostawców usług e-CMR



Rozporządzenie e-FTI – elektroniczna informacja o międzynarodowym transporcie towarowym (np. w postaci elektronicznego listu przewozowego) będzie obowiązywała w całej UE od **21 sierpnia 2024** roku.



Rozporządzenie wskazuje na korzystanie z certyfikowanych platform eFTI, które mają zagwarantować bezpieczeństwo danych oraz ich dostępność.

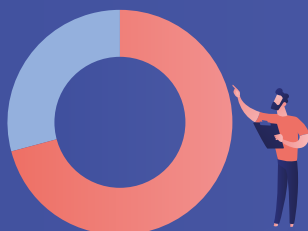


Aktualnie w Polsce brakuje odpowiedniej podstawy prawnej umożliwiającej korzystanie z elektronicznych listów przewozowych.

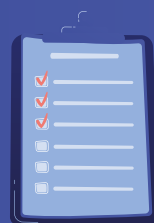


Rezygnacja z papierowych dokumentów to o **2-8 mld** mniej zużytych kartek papieru w UE.

**Za największą zaletę e-CMR uznano szybszy proces przekazywania informacji pomiędzy nadawcą a przewoźnikiem i odbiorcą**



**71%**  
badanych firm chciałoby  
pracować na e-CMR



**Prawie połowa badanych  
przedstawicieli firm chce wziąć  
udział w pilotażu e-CMR**

„Organizacja GS1 Polska jest mocno zaangażowana w prace na rzecz możliwości wykorzystywania elektronicznego listu przewozowego w Polsce. Prowadzimy zarówno działania zmierzające do wypracowania konkretnych propozycji nowelizacji obowiązujących przepisów prawa, które pozwolą na stosowanie elektronicznych listów przewozowych w transporcie krajowym i międzynarodowym, jak i zachęcamy do pilotażowych wdrożeń. Chcemy, żeby jak najwięcej firm działających w Polsce było przygotowanych na nadchodzące zmiany i zaznajomionych z istotnymi zapisami rozporządzenia eFTI. Bardzo cieszy nas tak liczna grupa przedsiębiorstw, która wyraziła chęć, by wziąć udział w projekcie pilotażowym e-CMR. Dzięki współpracy GS1 Polska z dostawcami e-CMR, takie pilotaże możemy realizować już dziś. Proponujemy formę pilotażu, która z jednej strony pozwoli firmom na przetestowanie docelowego modelu wdrożenia e-CMR – bazującego na zewnętrznej platformie, a z drugiej będzie zgodna z obowiązującym prawem. Zapraszamy wszystkich zainteresowanych do kontaktu z nami i testów. O korzyściach chyba nie muszę już wspominać...”

Agata Horzela,  
Menedżer ds. standardów GS1 w TSL / T&L Manager

## Bibliografia

- [1] Karcz J., Kushta Y., Świeboda J., Wolak M., *Elektroniczny list przewozowy e-CMR, badanie ankietowe*, Wrocław 2021.
- [2] Horzela A., Jadczyk D., Chwalczuk Ł., *Spotkanie Członków FORUM w zakresie podjęcia działań na rzecz zmian przepisów prawa związanych z eCMR w transporcie drogowym*, GS1 Polska 2021.
- [3] GreenTransit, O systemie, <https://greentransit.pl/o-systemie/> [dostęp: 26.06.2022].
- [4] International Road Transport Union (IRU), *CMR – Frequently Asked Questions*, <https://www.iru.org/sites/default/files/2017-03/cmr-faq-en.pdf> [dostęp: 1.06.2022].
- [5] Judek P., *Prawne aspekty stosowania elektronicznych listów przewozowych w krajowych i międzynarodowych przewozach drogowych*, Poznań 2021.
- [6] Komisja Europejska, *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego*, Bruksela 2018.
- [7] Świeboda J., Majowicz A., Zając K., Kushta Y., *Mobility 2032. Czy jesteś gotowy?*, Wrocław 2022.
- [8] Chwalczuk Ł., *List przewozowy CMR*, <https://iuridica.com.pl/list-przewozowy-cmr/> [dostęp: 1.08.2022].
- [9] Minister Infrastruktury, *Odpowiedź na interpelację nr 34619*, <http://orka2.sejm.gov.pl/INT9.nsf/klucz/ATTCHUH9Y/%24FILE/i34619-o1.pdf> [dostęp: 21.09.2022].
- [10] Bartold K., *Odpowiedź Głównego Inspektoratu Transportu drogowego nr: BP 033-62-2022, z dnia 17.06.2022 r., na pismo GS1 Polska z dnia 25.04.2022, zasoby własne GS1 Polska*.
- [11] GUS, *Przeciętne zatrudnienie i wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw w lipcu 2022 roku*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/pracujacy-zatrudnieni-wynagrodzenia-koszty-pracy/zatrudnienie-i-wynagrodzenia-w-gospodarce-narodowej-w-pierwszym-polroczu-2022-roku,1,47.html> [dostęp: 5.10.2022].

