

**Bolesław Milewski,**  
przewodniczący Ogólnopolskiego  
Związku Pracodawców Transportu  
Drogowego

# Dość analiz, czas na działanie!

**R**zesze analityków sprawdzają jak kryzys wpływa na poszczególne dziedziny życia, w tym na transport drogowy. Kolorowe wykresy, dziesiątki danych, setki cyfr. To wszystko jednak nie zastąpi realnych działań, o które w Parlamencie Europejskim apelowali prominentni działacze IRU.

Niestety także i tych działań brakuje w polskich realiach. Rząd w dalszym ciągu traktuje sektor transportowy jako niewyczerpane źródło dochodów budżetu. Tymczasem sytuacja w tym sektorze staje się coraz bardziej dramatyczna. Spadek zleceń o 50-60 proc. jest powodem bankructw wielu firm i zwolnień pracowników.

Mimo alarmistycznych danych w dalszym ciągu nic się nie robi, chociażby w kierunku zmniejszenia liczby obciążeń finansowych przewoźników. Nieokleśniona zachłanność fiskusa, która przejawia się w postaci 20 różnych podatków i opłat urzędowych, jakie muszą płacić przedsiębiorcy realizujący transport drogowy, jest typowym przykładem topienia jednej z najbardziej dochodowych gałęzi gospodarki. Mało tego, mnożenie opłat to także domena unijnych urzędników. Niebawem transport po prostu umrze pod prężeniem obowiązkowych obciążeń finansowych.

Dlatego całkowicie zgadzam się z Pere Pedrosą, który postuluje redukcję kosztów transportu, czy to poprzez zmniejszenie opłat środowiskowych, czy też obniżanie obciążeń akcyzowych np. w paliwie. Jednocześnie, jak myślę, trzeba wprowadzać zachęty dla przedsiębiorców, aby ci wymieniali tabor na nowszy, bardziej ekologiczny i ekonomiczny. Do tego jednak jest potrzebna olbrzymia pomoc państwa, w postaci zachęt finansowych przy kupnie nowych pojazdów, budowy infrastruktury pozwalającej na szybkie i bezpiecznie wykonywanie transportu.

**BOLESŁAW MILEWSKI**



**Bolesław Milewski,**  
przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego



# Mocne słowa w Brukseli

**Delegacja OZPTD w Parlamencie Europejskim** Transport drogowy potrzebuje więcej niż tylko samych analiz, by pomóc gospodarce wydostać się z kryzysu. Komisja Europejska zorganizowała spotkanie na temat wpływu kryzysu ekonomicznego na transport drogowy. Brała w nim udział delegacja Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego.

Z ostatnio opublikowanych analiz Komisji Europejskiej widać, jak boleśnie recesja uderzyła w firmy transportu drogowego. Teraz jest oczywiste, że polityka zawierania umów po najniższych stawkach, zamrażanie kredytów i wzrost kosztów operacyjnych doprowadziły do niespotykanej fali bankructw i zwolnień z pracy, które grożą nie tylko przyszłości sektora, ale też sprawności unijnej dystrybucji dóbr i mobilności.

– W sytuacjach, gdy transport ma problemy trzeba zmniejszać podatki. Ktoś w Brukseli powiedział ok, ale wtedy nie będą miały z czego żyć budżety. Więc jest pytanie – czy potrzeba tyle urzędników – mówi Roman Miłkowski, przewoźnik i wiceprzewodniczący OZPTD. – Podczas wizyty w Brukseli słyszeliśmy, że jesienią gospodarka osiągnie dno, nastąpi przesilenie kryzysu i już dzisiaj musimy zacząć inwestycje. Podawali przykład Amerykanów, którzy w czasie kryzysu inwestowali w infrastrukturę, tak samo jak Niemcy – dodaje Miłkowski.

**Skład delegacji OZPTD na obradach w Brukseli: Edward Krupa, Roman Miłkowski, Eugenia Siebistyńska, Stanisław Sieńko**

– Czas na analizy i debaty minął. IRU wystosowało szereg propozycji do instytucji europejskich i rządów narodowych, by złagodzić działanie kryzysu. To czego teraz potrzebujemy, to skoordynowany plan odnowy z komisji i konkretne dane od człon-

## IRU apeluje do kompetentnych władz o:

- a) zabezpieczenie wolnego rynku i przyjęcie norm WTO
- b) zintensyfikowanie wysiłków w celu wyeliminowania neoprotekcyjnych barier w międzynarodowym transporcie drogowym
- c) wymierzenie na nowo i zredukowanie podatków
- d) zaprzestanie tworzenia nowych opłat i podatków, a zwłaszcza zatrzymanie decyzji o 3. dyrektywie na temat eurowiniet i wszelkich implementacji opłat dyskryminujących użytkowników drogowych gdziekolwiek, jeśli zagrażają rozwojowi ekonomicznemu i rywalizacji wolnorynkowej
- e) zatrzymanie lub zmiana niepotrzebnych i restrykcyjnych przepisów środowiskowych, które zwalniają rozwój transportu drogowego
- f) zmianę przepisów niewypłacalności, by wzmocnić prawa kompanii transportu drogowego w niesprzyjającej sytuacji ekonomicznej by zezwolić im na dostosowanie się do instrumentów niewypłacalności, aby zredukować ich wydajność i kontynuować przynoszący zyski biznes niż likwidować całą firmę
- g) nakłonienie instytucji finansowych do zapewnienia adekwatnych linii kredytowych tak aby operatorzy transportowi mogli finansować ich inwestycje i operacje
- h) nakłonienie instytucji finansowych - poprzez banki centralne - do wprowadzenia moratorium na długi i pożyczki leasingowe
- i) zapewnienie pobudzenia biznesowego dla przewoźników aby pozwolić im na inwestowanie w innowacyjne i czyste wehikuly
- j) użycie ekonomicznych pakietów stymulujących do szybkiego inwestowania w nową infrastrukturę drogową by zredukować zatory w ruchu drogowym i związane z tym koszty
- k) powzięcie badań prewencyjnych by uniknąć powtarzania czekania na przejściach granicznych, gdzie procedury przepustowości po niskich kosztach mogą przynieść ważne korzyści ekonomiczne w tych trudnych czasach poprzez implementację Aneksu 8 z Konwencji Narodów Zjednoczonych o harmonizacji kontroli granicznych
- l) rozpoznanie autobusów, busów i taksówek jako ekonomicznych i przyjaznych środowisku środków transportu oraz kluczowych części ogólnego trwałego łańcucha komunikacyjnego
- m) stworzenie prawnego i administracyjnego schematu pracy, który pozwoli przemysłowi transportu drogowego na przeniesienie wykwalifikowanego personelu na status „nieaktywnych”, zamiast ich zwalniać, aby utrzymać wykwalifikowanych pracowników w branży





**Pere Pedrosa:**

**– Sektor staje naprzeciw niespotykanym ekonomicznym wyzwaniom, które stara się pokonać. Transport drogowy musi mieć centralne miejsce w globalnym planie odnowy gospodarczej ponieważ każde obciążenie nałożone na ten sektor będzie spowalniać proces wychodzenia z kryzysu. Natomiast każde wspomóżenie transportu drogowego będzie przyspieszało tempo odnowy gospodarczej. Banki otrzymały ogromne wsparcie finansowe, gdyż są uważane za kluczowe dla ekonomii. Ale jeśli banki przestaną istnieć, handel będzie trwał nadal. Jeśli transport drogowy miałby przestać istnieć, handel i ekonomia mogłyby dojść do miażdżącego zastoju!**

ków UE, by pomóc w rozwiązaniu kryzysu w transporcie drogowym – mówił Michael Nielsen, główny delegat IRU przy UE.

6-punktowy plan odnowy sektora transportowego przedstawił Pere Pedrosa, wiceprezes IRU i prezes Rady Środków Transportu na spotkaniu z urzędnikami wysokiego szczebla w Komisji Europejskiej. – *Wszyscy potrzebujemy planu wyjścia z kryzysu dla branży transportu drogowego. I tu nie tylko chodzi o pracę i biznes w sektorze przewozów, ale także pozostałą część gospodarki europejskiej, która potrzebuje naszych usług, aby na nowo ruszyła* – mówił Pere Pedrosa. – *Przewiduje się, że w 2012 r. redukcja kosztów transportu w Europie powinna wynieść 15 proc., abyśmy mogli spełnić wymagania naszych klientów. To się będzie wiązało z innym paliwem, innymi silnikami. Również z możliwością korzystania z większych lub dłuższych zestawów. Po prostu więcej trzeba będzie przewieźć* – dodaje Miłkowski.

IRU reprezentująca przewoźników towarowych, osobowych, i korporacje taksówkowe, skupiająca 180 członków w 74 krajach na 5 kontynentach, uważa, że w dzisiejszej zglobalizowanej ekonomii, profesjonalny transport drogowy nie jest jedynie sposobem transportu, ale kluczowym narzędziem dla transportu dóbr i turystyki, łączącym każdy biznes z całym światem i zapewniającym bezpieczny, przyjazny środowisku i przystępny transport dla każdego.

W związku z poważnym kryzysem finansowym, który zaczął zmieniać się w kryzys gospodarczy, zapotrzebowanie na niezwykle ważne usługi przewozowe w transporcie drogowym spadło dramatycznie, a tempo spadku wciąż wzrasta. Porównanie sytuacji z końca 2007 roku i danych z

ostatniego kwartału 2008, pozyskanych od stowarzyszeń przewoźników drogowych i danych rządowych, wskazuje na zmniejszenie aktywności w przewozie drogowym nawet o 50%, podwojenie liczby bankructw, dramatyczny wzrost bezrobocia (trwałego i tymczasowego), które już osiągnęło 140 tys. w UE, 120 tys. w krajach byłego Związku Radzieckiego i 200 tys. w Ameryce Płn. – My, jako Polska mamy największe obciążenie transportu różnymi kosztami pozapłacowymi. Mamy ponad 20 różnego rodzaju obciążeń. Transport dla gospodarki jest jednym z elementów gospodarki, a nie 5 kołem u wozu. Padło tam bardzo mocne określenie, że największym przestępcą Europy są państwa członkowskie, które nie wypełniają tego, pod czym się podpisały. Jednym z ustaleń jest równość podmiotów gospodarczych – dodaje Miłkowski.

Prognozy dla transportu na rok 2009 są niezwykle niepokojące. Spadające stawki frachtów mogą spowodować bankructwo nawet 20 proc. europejskich firm przewozowych.

Nawiązując do rynku turystycznego, ta sama niepokojąca sytuacja ma miejsce z przewoźnikami osobowymi. Sektor taksówkowy odnotował 20-proc. spadek w kursach z lotnisk.

M. MAZUR

**Pere Pedrosa zaproponował 6-punktowy plan odnowy i nalegał, aby UE i władze państwowe powzięły następujące kroki:**

1. Redukcja kosztów poprzez nietworzenie nowych podatków i opłat środowiskowych, takich jak zaproponowana 3. dyrektywa o eurowinietach i poprzez redukcję aktualnych opłat i akcyz paliwowych.
2. Odnowienie kredytów poprzez zachęcanie instytucji finansowych do ponownego otwarcia transzy kredytowych dla firm przewozowych i zezwolenia na moratoria na długi.
3. Zrewidowanie zasad niewypłacalności, by pozwolić na redukcję wydajności zamiast bankructw firm transportowych.
4. Ochrona wolnego przepływu dóbr i zabezpieczenie usług na wewnętrznych rynkach UE oraz ułatwić transport z krajami trzecimi poprzez Aneks 8. Konwencji Narodów Zjednoczonych o harmonizacji granicznych kontroli towarów, poprzez implementację przez władzę systemu IRU TIR Electronic Pre-declaration (EPD) i Border Waiting Times Observatory (BWTO).
5. Ochrona pracowników poprzez zapewnienie, że wszystkie rządy krajów UE wprowadzą model „ekonomicznego bezrobocia”, który umożliwi wykwalifikowanym pracownikom przejść do stanu „nieaktywności” niż utraty pracy.
6. Inwestowanie w infrastrukturę drogową, by zredukować niepotrzebne koszty i zachęcić finansowo firmy przewozowe, by te zainwestowały w nowe, bezpieczne i czyste technologie transportu.

# Sami sobie rujnujemy rynek



**Stanisław Lorenc,**  
członek Zarządu OZPTD

**Redakcja:** W związku odpowiada Pan za kontakty ze Wschodem. Jak w Pana opinii kształtuje się obecnie sytuacja polskich przewoźników na wschodnich kierunkach?

**Stanisław Lorenc:** Pracujemy nad przygotowaniem posiedzenia Komisji polsko-ukraińskiej, która ma się zebrać na początku maja w Krakowie. Pod koniec ubiegłego roku Ukraińcy zgłosili wiele zastrzeżeń do funkcjonującego obecnie podziału zezwoleń. Postulowali wprowadzenie dodatkowego rodzaju zezwoleń Ukraina – kraje trzecie na wzór funkcjonujących obecnie pomiędzy Polską a Rosją. Podczas prac roboczej podkomisji, która odbyła się w połowie kwietnia w Przemyślu, zdecydowanie sprzeciwiliśmy się temu rozwiązaniu. Strona ukraińska przedstawiła nam bardzo mylące dane, ponieważ w statystyce przewozów do i z krajów trzecich wzięli po uwagę przewozy opierające się na zezwoleniach EKMT. Finalizacji tych rozmów spodziewam się na posiedzeniu Komisji Mieszanej ds. Transportu w Krakowie. Na obecną chwilę ani polskim, ani ukraińskim przewoźnikom nie brakuje zezwoleń, co wynika z malejącego rynku, mniejszej liczby zleceń przewozowych. Ton wzajemnych rozmów z Ukraincami się zaostrzył i – niestety – nasi są-

siedzi odeszli od pomysłu liberalizacji rynku wzajemnych przewozów. Chciałbym, by na komisji w Krakowie omawiane były też inne problemy np. dotyczące użytkowania pojazdów będących w leasingu. Zaświadczenia, umowy wydawane przewoźnikom przez towarzystwa leasingowe są przez służby ukraińskie różnie interpretowane. W tej kwestii mamy konkretne rozwiązania, opracowaliśmy pewne wzory, które jestem przekonany, że komisja mieszana zaakceptuje.

Jesteśmy po burzliwych debatach ze stroną rosyjską. W ich wyniku mamy 160 tys. zezwoleń dwustronnych i 30 tys. Rosja-kraje trzecie. Z tych ostatnich 26 tys. jest przewidziane na limity, a na wolny rynek zostaje niespełna 4 tys. Ich podział jest przedmiotem prac komisji przy BOTM i na tę chwilę bardzo intensywnie nad tym pracujemy, żeby w jak najbardziej sprawiedliwy sposób te zezwolenia podzielić. Białoruś z kolei na tę chwilę nie przewiduje zwiększenia limitu jakichkolwiek zezwoleń i nie podejmuje rozmów w tym zakresie. Z tego co mi wiadomo, odpowiednie instytucje w Ministerstwie Infrastruktury intensywnie nad tym pracują, kontaktują się ze stroną białoruską i chcą doprowadzić do zorganizowania komisji roboczej i docelowo komisji mieszanej, dzięki której uda nam się jakąś część nowych zezwoleń pozyskać.

**Redakcja:** Jaka jest recepta na przetrwanie transportu w warunkach kryzysu?

**Stanisław Lorenc:** Wielu przewoźników, również ja, zadaje sobie to pytanie. Uważam, że potrzebna jest pilna konsolidacja polskich przewoźników a środowisko powinno mówić w miarę jednym głosem. To jest droga do przetrwania. Na pewno doraźnym rozwiązaniem może być przewóz towarów drobnicowych. Tutaj pojawiają się w miarę rentowne stawki. Są firmy, które na tym rynku dobrze sobie radzą. Na Podkarpaciu funkcjonuje Grupa GT Podkarpacie, którą miałem przyjemność zakładać. W 2002 roku udało się stworzyć konsorcjum 16 firm. Grupa zaczęła działać w lutym 2003. Od początku powstania konsorcjum przechodziło różne etapy, także trudne czasy niedostatecznej konsolidacji i braku zrozumienia. Nie zawsze członkowie mówili jednym głosem,

choć muszę przyznać, teraz nie jest najgorzej. Taka grupa może zapewnić większą liczbę zleceń. Na przykład moja firma otrzymuje ok. 30-40 % zleceń z grupy GT. Posiadam jednak duże rezerwy i być może sytuacja kryzysowa zmusi udziałowców do większego zaangażowania się w działalność grupy.

Ubolewam nad brakiem konsolidacji polskiego środowiska przewoźników. Sytuacja jest bardzo ciężka, a z analizy rynku wynika, że może być jeszcze gorzej.

**Redakcja:** Działa Pan także na Słowacji. Jaka ta działalność wygląda w ogólnym bilansie Pana firmy?

**Stanisław Lorenc:** Występuje tam wiele udogodnień dla przedsiębiorców. Na Słowacji zdecydowanie łatwiej się prowadzi firmę, dzięki np. podatkowi liniowemu, możliwości odroczenia terminów płatności podatków od środków transportu, wydłużeniu terminu rozliczenia podatków. Podatek roczny mogę rozliczyć w tym roku do końca czerwca, a nie jak dotychczas do 30 marca. Jest to bardzo logiczne rozwiązanie, biorąc pod uwagę obecny kryzys. Na Słowacji działają bardzo elastyczne firmy leasingowe, które same wychodzą naprzeciw środowisku i proponują

---

## Ubolewam nad brakiem konsolidacji polskiego środowiska przewoźników

---

pomniejszanie rat. Frachty na Słowacji rozliczane są w euro, więc nie ma wahań kursowych.

Chciałbym podzielić się też moimi negatywnymi spostrzeżeniami w ocenie przez Słowaków polskich przewoźników. Znam wiele przykładów, że spedycje słowackie nie zaproponują pewnej stawki Słowakowi, bo się wstydzą, ale wiedzą, że Polak weźmie. Słowakowi wołają powiedzieć, że nie ma ładunku, a Polak i tak pojedzie za śmieszną kwotę. Tak to niestety wygląda. Uważam, że sami sobie rujnujemy rynek.

**ROZMAWIAŁ:**  
**ZBIGNIEW WITAMBORSKI**

# Siła tkwi w zaangażowaniu

**Lubuski Region OZPTD** To już czwarta kadencja zarządu i prawie 10 lat działalności Lubuskiego Regionu OZPTD, którego pierwszym przewodniczącym był Józef Czerwiński. Dziś w regionie skupionych jest ok 30 firm. Dość powiedzieć, że zebrania regionu cieszą się niemal 100-procentową frekwencją.

– Muszę powiedzieć, że aktywność członków związku z naszego regionu jest duża. Analizują prawo, stawiają pytania i wymagają od zarządu pracy. Przychodzą na spotkania, mówią co trzeba załatwić, ale nie zachowują się wyłącznie roszczeniowo – podkreśla z dumą obecny przewodniczący regionu Janusz Trojanowski.

Interesująca jest specyfika firm transportowych w Lubuskiem. Poza kilkoma, bardzo wielkimi firmami, dominują te małe, z 2-3 samochodami, które rozwinęły się w okresie, kiedy do Niemiec jeździło się bez zezwoleń pojazdami poniżej 12 ton DMC. Dziś również takie firmy profitują, ponieważ korzystają ze zwolnień w opłatach drogowych. – W czasie boomu na zakładanie firm dysponujących lżejszym taborem woziłem bardzo dużo mebli. Ci „drobni przedsiębiorcy” odebrali nam wówczas 80 proc. zleceń – wspomina ten okres Janusz Trojanowski.

**Nastawieni na Niemców.** Bliskość granicy niemieckiej powoduje że większość lubuskich firm jest nastawiona na ten właśnie rynek.

Oferta regionu dla członków jest bardzo bogata. Być może liczba organizowanych zebrań nie jest imponująca, za to do każdej zgłaszanej sprawy przewodniczący podchodzi indywidualnie. Nierzadko odwiedza firmy i na „miejscu”, indywidualnie rozwiązywane są palące problemy. – Stawiam na osobiste spotkania. Ktoś dzwoni, ma problem, to staramy się go wspólnie rozwiązać. Jest to często najskuteczniejsza forma pomocy. Nierzadko występują problemy z ITD, w takiej sytuacji korzystamy z naszego doświadczenia i pomagamy pisać odwołania od konkretnych decyzji administracyjnych – tłumaczy Trojanowski.

**Szkolenia, szkolenia, szkolenia...** Ważną dziedziną pracy regionu jest organizowa-

nie szkoleń. Szkolenia te obejmują na razie kierowców, ale planowane są również seminaria dla przedsiębiorców. Być może znajdują się na to fundusze unijne. Zdaniem Trojanowskiego, jeżeli kadra nie będzie znana określonych wykładni prawnych funkcjonujących np. we Francji, Anglii czy Niemczech, takie przedsiębiorstwo nie będzie mogło sprawnie funkcjonować.

– Mamy dobrych spedytorów, często mówiących w 2-3 językach, ale brakuje im wiedzy fachowej. By zachęcić ich do edukowania, często działam zgodnie ze swoim nazwiskiem, jak koń trojański – podkreśla z humorem Trojanowski, który posiada ponad 10-letni staż jako manager w jednej z dużych niemieckich firm transportowych.

**Zawód: kierowca.** Kierowca w firmie powinien czuć się bezpiecznie, by lepiej mógł wykonywać swoje obowiązki. – Zawód kierowcy staje się z dnia na dzień coraz mniej atrakcyjny. Dla mnie głównymi powodami, dla których tak się dzieje to wejście przepisów AETR i rozporządzenie 561. Kierowca będąc 2-3 godziny

jazdy od domu zmuszony jest czekać po kilkanaście godzin, by kontynuować dalszą jazdę. Tworzy to niepotrzebne nerwowe sytuacje i wpływa na dyskomfort pracy – narzeka wiceprzewodniczący OZPTD, a zarazem współwłaściciel zielonogórskiej firmy Anneberg, Roman Miłkowski. Polscy przewoźnicy, zdaniem Miłkowskiego, zżerają się nawzajem, konkurując między sobą cenami frachtów. Występują w transporcie również duże nadużycia ze strony firm wykonujących transport na potrzeby własne. Takim praktykom, zdaniem Miłkowskiego, należy się twardo sprzeciwić.

Podkreślając zaangażowanie w działalność OZPTD Zarządu Regionu Lubuskiego, nie można pominąć, że byli oni inicjatorami szkoleń z zakresu mocowania ładunków organizowanych wspólnie z TÜV Rheinland. W regionie członkowie mogą liczyć na zniżki w opłatach na prowadzone tu szkolenia. Trwają również prace nad szkoleniami – kwalifikacją wstępną i okresową dla kierowców. Kto będzie je finansował – przedsiębiorca, czy kierowca? To następna sprawa którą, zdaniem Romana Miłkowskiego, należy wyjaśnić.

ZBIGNIEW WITAMBORSKI



Roman Miłkowski,  
I wiceprzewodniczący OZPTD

– Zawód kierowcy staje się z dnia na dzień coraz mniej atrakcyjny. Dla mnie głównymi powodami, dla których tak się dzieje to wejście przepisów AETR i dyrektywa 261.



Janusz Trojanowski,  
przewodniczący regionu

– Stawiam na osobiste spotkania. Ktoś dzwoni, ma problem, to staramy się go wspólnie rozwiązać. Jest to często najskuteczniejsza forma pomocy.

**O**prócz oczywistych spraw takich, jak samochód i kierowca, będzie potrzebne ubezpieczenie OC Przewoźnika Drogowego. Ubezpieczenie to, w naszym kraju jest dobrowolne, częstokroć wielu przewoźników posiada je tylko dlatego, że wymaga go załadowca, nie zdając sobie sprawy z wagi tego ubezpieczenia. Dopiero szkody w przewożonym towarze wskazują, gdzie popełniono błąd przy jego zawieraniu. Ale dzisiaj nie o tym. Wróćmy do kabotażu. Niemcy z mocy swojego prawa wymagają od przewoźnika polisy OCPD. Polisa ta jest w Niemczech obowiązkowa. W innych krajach wymagana przez załadowcę, a nie przez prawo. Kontrola drogowa w Niemczech prowadzona przez BAG lub policję zażąda okazania takiego ubezpieczenia od kierowcy.

**Co powinna zawierać taka polisa oprócz standardowych zapisów?** Suma gwarancyjna na wszystkie zdarzenia musi być nie mniejsza niż 600000 euro (jeżeli jest na każde zdarzenie, to tylko lepiej). W każdym samochodzie musi być certyfikat ubezpieczenia w oryginale z tłumaczeniem na język niemiecki, nie może być to kserokopia. Polisa musi być notyfikowana w Urzędzie Dozoru Ubezpieczeniowego w Niemczech, skąd będzie dostępna dla BAG w formie elektronicznej. Wszystkie wymagania są zamieszczone w Paragrafie 7a GuKG.

W paragrafie 17a uregulowane jest prowadzenie kabotażu na terenie Niemiec. Tu zaczyna się problem. Na 30 kwietnia 2009 tylko jedna ubezpieczalnia podejmowała się wystawić taką polisę. Kosztuje ona 600 euro na pierwszy i drugi samochód, 540 euro na każdy kolejny lub po przekroczeniu obrotów 1 miliona euro odpowiedni procent. Suma gwarancyjna jest odpowiednia, bo wynosi 1000000 euro. Sądem właściwym do rozpatrywania spraw spornych jest sąd w Wiedniu i działa ona w oparciu o prawo austriackie. Jak może wyglądać dochodzenie swoich roszczeń? Nie wiadomo, może się to wiązać z częstym odwiedzaniem stolicy Austrii, skądinąd bardzo atrakcyjnej, znanej z walców oraz opery. A zatem warto się zastanowić, czy warto być bywalcami wiedeńskich balów? Oczywiście to tylko czarny scenariusz, którego nikomu nie można życzyć.

**Jak robić kabotaż?** Najrozsądniejszą radą jest chwilę poczekać. Wszystkie ubezpieczalnie pracują nad takim produktem, jak OCPD „kabotażowe”. W niektórych jest

**Czy na pewno od 1 maja będzie możliwe bezstresowe wykonywanie kabotażu?**

# Schody zaczną się z pierwszym frachtem

Wszelkie znaki na niebie i ziemi wskazują, że tak, ale nie wszystko wygląda tak różowo, jak się wcześniej wydawało. Zastanówmy się, co będzie potrzebne do wykonywania małego kabotażu, czyli jazdy wewnątrz danego kraju.



już gotowy. OCPD zawarte jako aneks do aktualnego ubezpieczenia będą dużo tańsze i taniej egzekwowalne, bo w kraju. Choć nie wiadomo, czy polscy prawnicy są tańsi od austriackich...

W ramach OZPTD trwają prace i rozmowy z ubezpieczalnią na temat kompleksowego ubezpieczenia OCPD. Myślę, że niedługo prace te zakończą się i będzie można członkom OZPTD przedstawić wyniki negocjacji. Na dzisiaj kilkanaście firm już zawarło ubezpieczenia OCPD w

ramach tworzonego programu. Warto zatem do występowania o polisy OCPD OCS i CARGO przez struktury OZPTD, bo wtedy możemy negocjować lepsze warunki zarówno z zakresu ubezpieczenia, jak i jego ceny.

Zainteresowanych tematem kabotażu i ubezpieczeń prosimy o kontakt z Leszkiem Ludą – tel. 0 603 603 700, który koordynuje ten program.

INFORMACJA ZE STRONY  
[WWW.OZPTD.PL](http://WWW.OZPTD.PL)

# Anneberg, czyli Polak – Duńczyk dwa bratanki

**Portret firmy** Firma Anneberg powstała trochę z konieczności, trochę w celu obniżenia kosztów i trochę przez związki zawodowe. Teraz polsko-duńska firma pracuje aż miło. Nie ma tylko związków zawodowych.

**Historia zatoczyła koło.** Na pomysł założenia firmy wpadli Duńczycy z firmy Anneberg, której nazwa wprost pochodzi od nazwiska głównego udziałowca i właściciela firmy. Przedsiębiorstwo od 1925 roku funkcjonuje na duńskim rynku specjalizującym się w przewozach materiałów chemicznych i bitumicznych. Anneberg z Polski do Danii woził bardzo dużo towarów o wysokiej temperaturze 200-250 stopni. Zielona Góra leżała na trasie. – *Duńczycy wpadli na po-*

*szych wytwórców sprzętu AGD. Akurat mieliśmy tutaj w Świebodzinie firmę Elmax, która importowała ten sprzęt w ogromnych ilościach – 60-80 kursów tygodniowo. Mieliśmy tylko 8 samochodów, dlatego wynajmowaliśmy podwykonawców. Obliczyliśmy, na podstawie CMR, że przewieźliśmy ok 800 tys. lodówek i zamrażarek. Jeździło się non stop, w podwójnej obsadzie. Wspominam ten czas z rozrzwiniem, jak wszyscy, którzy rozpoczynali działalność gospodarczą na początku lat 90. Po półtora roku było 21 samochodów, po przeszło dwóch latach 40 samochodów. Przeszliśmy z mas bitumicznych na plandeki, potem jednocześnie zaczęliśmy wchodzić powoli z cysternami na rynek przewozów chemicznych, wróciliśmy do bitumów – dodaje Jacek Miłkowski. Dzisiaj 60% taboru firmy to przewozy plandekowe, a 40% materiałów chemicznych i bitumicznych. Anneberg specjalizuje się w przewozach materiałów niebezpiecznych, zarówno plandekami, jak i cysternami. W tej chwili firma posiada 78 pojazdów, z czego 33 to cysterny.*

**Plandeki – cysterny – na czym się zarabia?** Przewozy specjalistyczne zawsze przynosiły większy dochód. – *Dzisiaj na przewozach ogólnych nie zarabia się, na specjalistycznych zysk jest niewielki lub wychodzi na zero. Jestem członkiem Polskiej Izby Przemysłu Chemicznego. Poproszono mnie o wyrażenie opinii, jak jest w branży transportowej, szczególnie w zakresie przewozów chemicznych. Powiedziałem, że branża transportowa jest na etapie bankructwa i wszyscy jesteśmy na etapie „zjadania własnego ogona i w momencie kiedy dojdziemy do miękkiej tkanki to będzie już źle”. Zależy, kto jakiej długości ma ogon – dodaje Jacek Miłkowski.*

Anneberg oprócz transportu ma drobne, wspomagające działalności warsztatowe oraz handluje paliwem. W Annebergu pracuje blisko 130 osób, z czego ponad osiemdziesiąt to kierowcy, a 12 zajmuje się spedycją.

– W tej chwili odczuwamy 15-procen-

**Od 2002 Anneberg kupuje tylko Renault Premium. 35 pojazdów spełnia normy Euro 5**

*myśl, aby obniżyć koszty, zorganizowania spółki w Polsce. Na początku współpracowali z zielonogórskim Transbudem. Zaproponowali tej firmie spółkę. Transbud postawił ostre wymagania, ale nic nie chciał dać, ale za to żądał większości udziałów. Związki zawodowe postawiły takie warunki, że były one nie do przyjęcia przez Duńczyków. W tym czasie szefem Transbudu był mój ojciec, który po nieudanych rozmowach z Duńczykami odszedł na emeryturę. Skoro Transbud odrzucił ofertę Duńczyków, to my weszliśmy w tę spółkę. Za pół roku byliśmy już tak przeciążeni robotą, że do pracy w firmie musiał przyjść mój brat – mówi Jacek Miłkowski, prezes i współwłaściciel firmy.*

Firma zaczynała od 3 samochodów specjalistycznych, system do przewozu materiałów bitumicznych. Potem ten rynek siadł, bo kolej wyparła transport samochodowy. Anneberg szybko przerzucił się na transport „plandekami”. – *Byliśmy jedynym przewoźnikiem duń-*



Roman i Jacek Miłkowsky z dumą opowiadają o swojej firmie

towy spadek obrotów w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego – dodaje Miłkowski.

**Problemy.** Firma postrzega główne zagrożenia w szeroko pojętej nieuczciwej konkurencji, dumpingu. Chodzi nie tylko o „plan-deki”, bo analogiczna sytuacja jest w przewozach specjalistycznych. – *Najważniejsze jest bezpieczeństwo ładunku i terminowość, to jest to z czym możemy walczyć, a nie z kosztami. Wszędzie są krótkie terminy, bo nikt nie chce robić zapasów. Z drugiej strony mądrzy tego świata mówią, że formuła „just in time” jest najgłupszą formułą świata, bo żeby dotrzymać terminu, to robimy wszystko, aby tylko dojechać. Implikacja tych wymagań, to większe niebezpieczeństwo na drodze* – tłumaczy Jacek Miłkowski.

**Kierowców szkolą sami.** W firmie działa ośrodek szkolenia kierowców. W zakresie BBS (Best Behavior Safety) w firmie są regularnie prowadzone kursy dla kierowców. „Najlepsze Bezpieczne Zachowanie” – to jest element atestu SQAS, wymaganego dla przemysłu chemicznego. – *Od 3 lat mamy instruktora, naszego byłego kierowcę, który już przestał jeździć zawodowo. Nasz instruktor ma szkolenia w zakresie BBS, ADR, mocowania ładunków, ukończone i potwierdzone niemieckim certyfikatem. Świeżo przyjęty kierowca musi odbyć test teoretyczny, bo świadectwo kwalifikacji i prawo jazdy to dla nas za mało. Robi mu się test z zakresu techniki jazdy, znajomości przepisów, znajomości ADR i ewentualnie się go dokształca. Później jadą sobie w trasę i nasz instruktor sprawdza, co człowiek umie. Kierowców zatrudniamy tylko na umowę o pracę* – dodaje Roman Miłkowski, wiceprezes i współwłaściciel firmy.

W grudniu minionego roku firma wprowadziła duży program reorganizacji, w celu zaangażowania wszystkich we wszystko, co się dzieje w firmie. – *Cały czas trwają szkolenia, zajęcia własne, z trenerem zewnętrznym. Cięcie kosztów zaczęliśmy od siebie, od swoich pensji, to był pierwszy krok, wykonany jeszcze w ubiegłym roku. Wydaliśmy też walkę ze zużyciem paliwa – mówimy o ekonomicznej jeździe, o zmniejszeniu wypadkowości, minimalizacji „pustych” kilometrów* – dodaje Jacek Miłkowski, który dostrzega szansę dla polskiej spółki Anneberg w kabotażu, który od 1 maja mogą świadczyć polskie firmy transportowe.

ZBIGNIEW WITAMBORSKI



Anneberg oprócz transportu ma drobne, wspomagające działalności warsztatowe oraz handluje paliwem



Spedycja - serce firmy

# Zarząd w pełnym składzie

**Region Podkarpacki** Pod koniec kwietnia odbyło się zebranie wyborcze Regionu Podkarpackiego OZPTD. Członkowie wybrali nowego przewodniczącego oraz członka zarządu regionu, w związku z powołaniem Edwarda Krupy i Stanisława Lorenca do Zarządu Głównego OZPTD

Spotkanie było także okazją do dyskusji nad problemami aktualnie trapiącymi przewoźników. Edward Krupa przedstawił pokrótce zagadnienia poruszane podczas spotkania Komisji Par-

lamentu Europejskiego, w którym uczestniczył 20 kwietnia. W Brukseli omawiano m.in. potrzebę ograniczenia liczby taboru, pozbycia się sprzętu starego oraz inwestycji w pojazdy ekologiczne. Uczest-

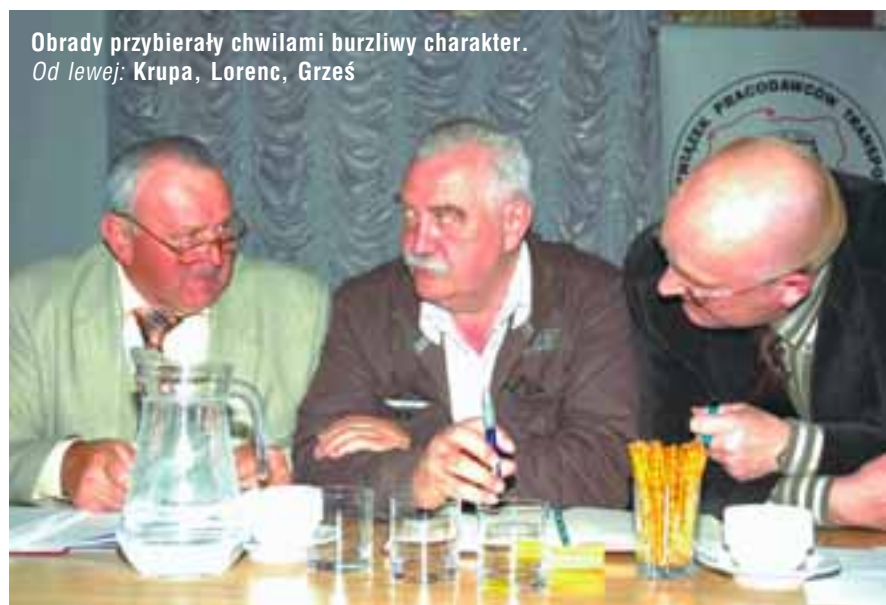
niczący w obradach komisji nie pozostawili żadnych złudzeń. W najbliższym czasie należy liczyć się z 40% spadkiem liczby frachtów, w wyniku czego 20% firm transportowych funkcjonujących na rynku eu-

Spotkanie było także okazją do dyskusji nad problemami aktualnie trapiącymi przewoźników.



Dyrektor Miejskiego Biura Dróg i Zieleni w Rzeszowie Grzegorz Dyś przedstawił zebraniem plan inwestycji infrastrukturalnych

Obrady przybierały chwilami burzliwy charakter. Od lewej: Krupa, Lorenc, Grześ



Ze strony Mariusza Tywoniuka padła propozycja, by OZPTD zajęli się kwalifikowanym tłumaczeniem aktów prawnych regulujących transport

ropejskim musi upaść. Mówił także o konieczności uzdrowienia kontaktów pomiędzy firmami. Temu miałyby służyć, podobnie jak to ma miejsce np. we Francji, zobligowanie płatników do nieprzekraczalnego terminu 30 dni na realizację płatności. Poruszany był również problem wprowadzenia eurowiniety. Spotkał się jednak z krytyką ze strony przedstawicieli Irlandii i Polski. W imieniu przewoźników z naszego kraju, głos zabrał Jan Buczek, prezes ZMPD, który na posiedzeniu komisji ostro skrytykował projekt, mówiąc, że w Polsce nie ma dróg, za które należałoby uiszczać opłaty ze względu na ich słaby stan. Innym tematem, który zdominował spotkanie była sprawa kabotażu w krajach wewnątrzunijnych, który możliwy jest od 1 maja 2009.

Chcący wykonywać ten rodzaj transportu przewoźnicy, muszą jednak, zdaniem Stanisława Lorenca, liczyć się z faktem konieczności dostosowania się do regulacji prawnych występujących w kraju gdzie dokonywany jest kabotaż. W przypadku Niemiec np. oprócz limitu wykonania 3 frachtów w tygodniu pojazd może maksymalnie przebywać 7 dni na terenie tego kraju.

Dla kabotażu wymagane będą specjalne rodzaje ubezpieczeń towaru, a przewoźnicy muszą się liczyć ze wzmocnionymi kontrolami BAG. Nie inaczej będzie prawdopodobnie we Francji, gdzie występują silne organizacje związkowe. Kierowca wykonujący tam transport będzie musiał być tak samo uposażony, jak

kierowca francuski. Ze strony jednego z uczestników zebrania, Mariusza Tywniuka padła propozycja, by OZPTD zajął się kwalifikowanym tłumaczeniem aktów prawnych regulujących transport w poszczególnych krajach, by przewoźnik, znając obowiązujące prawo łatwiej mógł wykonywać przewozy kabotażowe. Zaproszony na zebranie dyrektor Miejskiego Biura Dróg i Zieleni w Rzeszowie Grzegorz Dyś przedstawił zebrany plan inwestycji infrastrukturalnych, jakich dokonuje się w Rzeszowie i okolicach. Nowym przewodniczącym regionu został Adam Łobaza, zarząd uzupełnił Marian Myćka.

ZBIGNIEW WITAMBORSKI



Edward Krupa przedstawił pokrótce zagadnienia poruszane podczas spotkania Komisji Parlamentu Europejskiego



W zebraniu uczestniczyło ponad 30 przewoźników



Adam Łobaza, nowy przewodniczący regionu



Nowym przewodniczącym regionu został Adam Łobaza, zarząd uzupełnił Marian Myćka (z lewej)