

Bolesław Milewski,
przewodniczący OZPTD i wiceprezes ZMPD

Przygotujmy się na fontannę obietnic

W 2012 roku Inkowie przewidzieli koniec świata. W Polsce nastąpi to szybciej, bo w tym roku będziemy wybierać prezydenta. A tymczasem problemy zwykłych ludzi znowu pójdą w odstawkę pod ciężarem kampanii wyborczych. Partie zewrą szyki i ruszą do kampanii, rozdając na prawo i lewo obietnice, recepty na poprawę naszego kraju.

Spodziewam się, że branża transportowa, jako znaczący w łącznej sile głos wyborczy, znowu będzie mamiona obietnicami. Ponad pół roku trwały prace nad ustawą antykrzysową. I to nie koniec, bo pomimo że 8 grudnia Sejm przyjął wspólnie wypracowany tekst, to jednak w dalszym ciągu są kontrowersje związane z niektórymi zapisami, choćby trzyletnim okresem przejściowym związanym z zawieszeniem realizacji prawa jazdy w warunkach specjalnych. Już wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz zgłosił w Sejmie zastrzeżenia do tego zapisu.

W kampanii wyborczej każdy głos jest na wagę złota, dlatego myślę, że pozostałe zapisy, jak możliwość czasowego wycofania pojazdu z ruchu na 2 lata i obniżenie kosztów związanych z wycofaniem, możliwość wypłacania diet kierowcom za pracę poza siedzibą przedsiębiorcy i inne przejdą bez większych przeszkód. Pytanie tylko, jak szybko skończy się procedowanie nad „ustawą antykrzysową”.

Wracając do zbliżającej się kampanii wyborczej, to mam kilka podpowiedzi. Może minister Sikorski obieca załatwić sprawę mafii autostradowej nękającej polskich przewoźników w Niemczech, może Ministerstwo Infrastruktury skutecznie wypracuje na długie lata mechanizm rozdziału kontyngentu zezwoleń, może w końcu będziemy jeździć po dobrych drogach, może ITD życiowo podejdzie do kwestii przewozu materiałów sypkich, może... to będzie nieistotne w 2012. W końcu w Polsce będzie Euro. Czy to przewidzieli Inkowie?



Bolesław Milewski,
przewodniczący OZPTD
i wiceprezes ZMPD

BOLESŁAW MILEWSKI



Stobno, dnia 15.01.2010 r.
Pan Radosław Sikorski
Minister Spraw Zagranicznych
Al. J. Ch. Szucha 23 00-580 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze!

W imieniu Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego zwracam się do Pana Ministra z prośbą o podjęcie zdecydowanej interwencji w sprawie, która od długiego czasu nie znajduje skutecznego rozwiązania.

Bardzo częstą praktyką niemieckiej Policji jest zatrzymywanie polskich pojazdów wykonujących transport drogowy i dokonywanie kontroli pod kątem stanu technicznego pojazdu. Nagminnie przy tym dochodzi do ewidentnych nadużyć, gdzie policjanci po pobieżnej kontroli pojazdu wskazują na występujące rysy na tarczach hamulcowych pojazdu, które są zjawiskiem normalnym i powstają na skutek działania wysokich temperatur. W wielu przypadkach są to pojazdy w doskonałym stanie technicznym i tego typu rysy nie mają żadnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Z naszych obserwacji i informacji wynika wprost, że jest to proceder celowy i polega na kierowaniu zatrzymanego pojazdu do „zaprzyjaźnionego” warsztatu celem usunięcia usterki. Policjanci przekazują dokumenty pojazdu właścicielowi warsztatu i w ten sposób naruszają prawo. W przypadku gdy kierowca wybierze serwis na własną rękę, dokumenty zatrzymuje policja. Jest to niezwykle zastanawiające. Oczywiście koszty pokrywa polski przedsiębiorca, a właściciel warsztatu „odwdzięcza” się policjantom za naganianie klientów. Nosi to znamiona celowej działalności i już niejednokrotnie polscy przewoźnicy doświadczyli tego typu szykan. Od lat mówi się o „mafii” policyjno-warsztatowej na terenie Niemiec. Z podobną sytuacją nie spotykamy się w żadnym innym państwie europejskim.

Zwracam się zatem do pana ministra o podjęcie stosownej interwencji w tej sprawie. Nie może być tak, że polscy przewoźnicy, którzy w Europie szcycą się posiadaniem najnowocześniejszego sprzętu transportowego, będą w ten sposób traktowani. Odczytujemy te działania jako wprost skierowane na „nabijanie” kieszeni nieuczciwych policjantów i właścicieli warsztatów.

Z poważaniem

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego
Bolesław Milewski

OPINIA MIROSŁAWA WÓJCICKA, SZEFA FIRMY „DRAGON” Z PIŁY

Mafia z „płaszczkiem porządku”

Czy spotkał się pan z sytuacją, że policja niemiecka skierowała pojazd sprawny do „zaprzyjaźnionego” warsztatu?



Mirosław Wójcik,
szef firmy „Dragon”
z Piły

– W Niemczech istnieje tzw. mafia autostradowa – policja, która ściągą na konkretną stację serwisową celem usunięcia błahej usterki. Jaka jest skala tego proceduru, świadczy fakt, że niemieccy policjanci mają uwagi np. do mikropęknięć tarczy hamulcowej, które są efektem zużycia eksploatacyjnego, jednym słowem normalnym zjawiskiem. Taka tarcza mogła pęknąć 5 min przed kontrolą. A kary są naprawdę dotkliwe. Podobne rzeczy, jak w Niemczech dzieją się w Austrii. Dobrze rozwiązana jest ta sytuacja w Anglii, gdzie przy wjeździe na wyspę sprawdzane są wybrane samochody. Po diagnostyce przewoźnik jest informowany, co ma naprawić i jeżeli te usterki nie zostaną usunięte, następnym razem zapłaci się mandat.

[ZW]

Nie chcesz płacić, przestrzegaj prawa

Czas pracy kierowców Państwowa Inspekcja Pracy będzie coraz częściej kontrolować czas pracy kierowców, zatrudnionych w ramach umowy o pracę. W tym celu powoływane są specjalne zespoły w okręgowych inspektoratach pracy. Głównym celem tych kontroli jest znalezienie niezapłaconych nadgodzin kierowcy.



Ab ovo, czyli co to jest czas pracy kierowcy. Na czas pracy kierowcy składa się prowadzenie pojazdu, nadzór nad załadunkiem i rozładunkiem, czynności spedycyjne, codzienna obsługa pojazdów i przyczep, niezbędne formalności administracyjne oraz inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego, jak i nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym.

Do czasu pracy kierowców wlicza się także czas, w którym kierowca pozostaje na miejscu, gotowy do kierowania pojazdem np. czas oczekiwania na załadunek lub rozładunek oraz 15-minutową przerwę w pracy, jeśli wymiar czasu pracy wynosi co najmniej 6 godzin.

Z kolei do czasu pracy kierowcy nie wlicza się czasu dyżuru, gdyż nie jest on uznawany za świadczenie pracy. Trzeba jednak pamiętać, że za czas dyżuru przysługuje czas wolny od pracy. Wynosi on tyle samo, ile

czas dyżuru. Natomiast jeśli nie można go udzielić, to kierowcy przysługuje wynagrodzenie, płatne według stawki godzinowej lub miesięcznej w wysokości 50% stawki osobistego zaszerogowania.

Trzeba także pamiętać, że do czasu pracy kierowcy nie mogą być wliczane nieuzasadnione postoje podczas pracy, dobowy nieprzerwany odpoczynek oraz przerwy podczas jazdy, w przerwany systemie czasu pracy.

Jak to widzi PIP? Podstawowy system czasu pracy kierowcy na pozór nie budzi zastrzeżeń. Mówi on, że czas pracy nie może przekroczyć 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym. Tygodniowy czas pracy, łącznie z godzinami nadliczbowymi, nie może przekroczyć 48 godzin w maksymalnie 4-miesięcznym

okresie rozliczeniowym (powyższa norma obowiązuje nawet wtedy, gdy kierowca jest zatrudniony u więcej niż jednego pracodawcy). Natomiast w każdej dobie pracy kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Co jednak z tym zapisem robi PIP?

Kodeks Pracy art. 128 § 3 pkt.1 określa czas trwania doby pracownika. Jest to zapis istniejący tylko w polskim prawodawstwie. Przez dobę należy zrozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę. Jest to zasadnicza różnica pomiędzy „dobą kierowcy”, którą definiujemy na podstawie Rozporządzenia WE 561/2006. Podstawowa sprzeczność polega na tym, że gdy kierowca zgodnie z Rozporządzeniem WE 561/2006 zakończy swoją „dobę kierowcy” i rozpocznie nową, to ta różnica w godzinach w stosunku do „doby pracowniczej” będzie nadgodzinami.

Praca w przerwany systemie pracy odbywa się z jedną przerwą (maksymalnie 5-godzinną) w czasie pracy. Przykładowo: Kierowca zaczyna pracę o 7 rano, pracuje do 12, następnie nie wykonuje pracy do 17 i kontynuuje pracę od 17 do 20. Od 20 do 7 rano realizuje prawo do nieprzerwanego dobowego odpoczynku. Za czas tej przerwy przysługuje prawo do wynagrodzenia w wysokości 50% stawki zaszerogowania. Jeżeli jej nie ustalono, to może ono być płatne według systemu jak za dyżur, czyli 60% stawki najniższego wynagrodzenia. W przewozach regularnych przerwa ta może wynosić nawet 6 godzin, jednak dobowy wymiar czasu pracy nie może przekroczyć 7 godzin.

Jest złoty środek. Złotym środkiem zatrudniania kierowców w firmach transportowych jest zastosowanie równoważnego systemu czasu. Dlaczego? Może on tylko dotyczyć firm prowadzących działalność jako „przewoźnik”. W tym systemie czas pracy przedłużony w poszczególnych dniach jest równoważny ze skróconym czasem pracy w innych dniach lub z dniami wolnymi od pracy. Oznacza to, że za każdorazowe przedłużenie czasu pracy, kierowcy przysługuje proporcjonalna ilość czasu wolnego lub krótszy czas pracy w dniu kolejnym.

Czas pracy kierowcy w tym systemie może trwać maksymalnie do 10 godzin na dobę. Przy „przewozach na potrzeby własne” nawet do 12 godzin na dobę. Okres rozliczeniowy czasu pracy kierowcy może wynosić 1 miesiąc z możliwością jego przedłużenia do 3 miesięcy. Jeżeli pracujemy w zależności od pory roku lub warunków atmosferycznych, okres rozliczeniowy może być przedłużony do 4 miesięcy. Musimy pamiętać, że w okresie rozliczeniowym czas ten nie może przekroczyć przeciętnie 40 godzin na tydzień. Wprowadzając okres rozliczeniowy dłuższy niż 1 miesiąc musimy o tym fakcie poinformować właściwego inspektora pracy. W tym systemie nie mamy obowiązku tworzenia harmonogramów czasu pracy kierowcy (tzw. grafików). Wyłączenie to dotyczy firm zajmujących się przewozem rzeczy.

Godziny nadliczbowe. Praca w godzinach nadliczbowych jest to praca wykonywana ponad normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad dobowy przedłużony wymiar czasu pracy. Należy ją rekompensować dodatkowym wynagrodzeniem lub czasem wolnym.

Limity nadgodzin wynoszą:

- 260 godz. – rocznie – szczególnie potrzeby pracodawcy, w regulaminie pracy liczbę tę można ustalić do 416 godzin w roku kalendarzowym;

- 8 godz. przeciętnie na tydzień w okresie rozliczeniowym, czyli razem 48 liczonych jako nominalny czas pracy łącznie z pracą w godzinach nadliczbowych.

Tygodniowy czas pracy może być przedłużony do 60 godz. Wg art. 20 ustawy o czasie pracy kierowcy, praca w godzinach nadliczbowych jest dopuszczalna w razie szczególnych potrzeb pracodawcy. W firmie transportowej kierowca nie może odmówić pracy w godzinach nadliczbowych.

Czas wolny za nadgodziny można otrzymać na pisemny wniosek pracownika „godzina za godzinę”. Bez wniosku pracownika pracodawca udziela pracownikowi o 50 proc. więcej czasu wolnego, niż trwała praca w godzinach nadliczbowych. „Oddanie wolnego” powinno nastąpić do końca danego okresu rozliczeniowego. Dodatki za pracę w godzinach nadliczbowych to 50 proc. za pracę ponad normę w dniu wyznaczonym dla pracownika jako roboczy, 100 proc. za pracę w godzinach nadliczbowych w porze nocnej, w niedzielę lub święto niebędące dla pracownika dniem pracy, w dniu który miał być wolny za pracę w niedzielę lub święto oraz 100 proc. za pracę ponad normę średniotygodniową.

Pilnuj prawa. Aby być w zgodzie z tymi wszystkimi zasadami, głównie w zakresie wynagradzania kierowcy należy skupić się na prawidłowo przygotowanej umowie o pracę razem z załącznikiem do umowy, będącym zryczałtowanym wynagrodzeniem z tytułu dodatków. Poprawnie musi być też prowadzona ewidencja czasu pracy kierowcy. Jak wynika z art. 25 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, wg stanu obowiązującego od dnia 28 czerwca 2009 r. pracodawca

Do kontroli w tym zakresie PIP uprawnia art. 89.1 pkt 6. Ustawy o transporcie drogowym, a załączony do niej taryfikator może być podstawą do nakładania kar.

proceedzi ewidencję czasu pracy kierowców w formie zapisów na wykresówkach, wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego, plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego lub innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności, rejestrów opracowanych na podstawie wyżej wymienionych dokumentów.

Ponadto w piśmie (powstałym z inicjatywy OZPTD) Głównego Inspektora Pracy i Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 16 lipca 2009 roku przedłożono wykładnię celowościową i funkcjonalną, w której między innymi czytamy „nie ma potrzeby, aby pracodawca dublował ewidencję

Czas pracy kierowcy regulowany jest przez następujące podstawy prawne:

- ustawa z dnia 16.04.2004 o czasie pracy kierowców/Dz.U. Nr 92, poz. 879 ze zm.
- kodeks pracy
- umowa europejska AETR z dnia 01.07.1970 r.
- rozporządzenie WE Nr 561/06 z dnia 15.03.2006 r. /obowiązuje od dnia 11.04.2007 r./;
- rozporządzenie EWG Nr 3821/85 z dnia 20.12.1985 r.

czasu pracy i równolegle wykazywał te same dane w różnych formach w sposób ciągły. Żaden akt prawny nie określa wzoru karty ewidencji czasu pracy, pozostawiając w tym zakresie pełną swobodę pracodawcom (może mieć formę elektroniczną). Ewidencję mamy obowiązek przechowywać przez okres 3 lat (co jednak nie znaczy, że przez 3 lata przechowujemy również wykresówki). Brak prowadzenia ewidencji jest wykroczeniem, co niesie za sobą określone konsekwencje, ale błędne prowadzenie ewidencji nie jest karalne”.

Ponadto należy posiadać opracowany Regulamin Pracy, opracowany Regulamin Wynagradzania, oświadczenie kierowcy na piśmie o ewentualnym zatrudnieniu u innego pracodawcy – z podaniem wymiaru tego zatrudnienia oraz przedłożyć kierowcy informację o podstawowych warunkach zatrudnienia. Na tablicy ogłoszeń trzeba wywiesić obwieszczenia w sprawie systemów, rozkładów czasu pracy i okresów rozliczeniowych. Należy podpisać porozumienie w sprawie stosowania indywidualnych rozkładów czasu pracy, a co roku uzyskiwać od kierowcy oświadczenia, że w minionym roku nie dopuścił się popełnienia przestępstwa umyślnego.

Przedstawione przepisy Kodeksu Pracy i Ustawy o czasie pracy kierowców stosuje się wyłącznie do kierowców zatrudnionych w ramach stosunku pracy.

Jeżeli zatrudniamy kierowcę na podstawie umowy cywilnoprawnej lub prowadzi on własną działalność to przedstawione zasady nie znajdują zastosowania.

**RYSZARD STODOLNY
OZPTD**

0 ustawie i nie tylko

Zebranie małopolskiego OZPTD W podkrakowskich Jerzmanowicach spotkali się członkowie Regionu Małopolskiego OZPTD.



W spotkaniu wzięło udział ok. 70 przewoźników oraz władze OZPTD w osobach Bolesława Milewskiego, przewodniczącego OZPTD, Stanisława Sieńko, przewodniczącego Regionu Małopolskiego OZPTD, wójta Jerzmanowic. Spotkanie poprowadził wiceprzewodniczący Regionu Małopolskiego Tomasz Ziaja.

W trakcie spotkania Ryszard Stodolny przeprowadził szkolenie z zakresu rozliczania czasu pracy dotyczącego wszystkich przewoźników. Omówił przepisy dotyczące zatrudnienia i czasu pracy kierowców zgodnie z najnowszymi uregulowaniami Kodeksu Pracy. Dyrektor Stodolny zapoznał zebranych z prowadzeniem dokumentacji zatrudnionych kierowców w firmie transportowej pod kątem ewentualnych kontroli PIP.

Bolesław Milewski, przewodniczący OZPTD, dokonał krótkiego podsumowania

prac związku w ubiegłym roku, sytuacji na rynku przewozów oraz najnowszych zmian prawnych. Do sukcesów związku należy zaliczyć m.in. ustalone na spotkaniu z wiceministrem MSWiA Adamem Rapackim działania policji w zakresie bezpieczeństwa

W roku 2009 nie zabrakło niespodzianek. Dotkliwym okazał się wyrok Sądu Najwyższego, mówiący o tym, że kierowcy nie należy się dieta.

przewozów i ograniczenia procedury okradania firm przez nieuczciwych kierowców z paliwa i palet. Przewodniczący zrelacjonował także przebieg jesiennego spotkania w Gostyniu z przedstawicielami Komendy

Wojewódzkiej Policji w Poznaniu i z przedstawicielami Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Saksonii.

W roku 2009 nie zabrakło niespodzianek. Dotkliwym okazał się wyrok Sądu Najwyższego, mówiący o tym, że kierowcy nie należy się dieta.

Obecnie związek skupia swoje prace na ustawie o przewozach ponadnormatywnych. Dyrektor Wroński opracował stosowny projekt ustawy, który jest obecnie przedmiotem szeroko zakrojonej dyskusji. Sukcesem związku jest także zapis o możliwości wyrejestrowania pojazdu na 2 lata, z możliwością przedłużenia do 48 miesięcy. Od tego pojazdu będzie płacone tylko 5 proc. od składki podstawowej OC.

Przewodniczący Milewski pozytywnie odniósł się do planowanych od października 2011 roku zmian dla firm transportowych, obejmujących obowiązek posiadania bazy eksploatacyjnej i obowiązku złożenia rocznego sprawozdanie finansowego. Projekt zakłada również prowadzenie centralnego rejestru firm. Związek postuluje wprowadzenie zmian w rozporządzeniu 561w zakresie przesunięcia sztywnych dni odpoczynku, tak by kierowca mógł z trasy zjechać do domu. Inicjatywa znalazła uznanie europośła Bogusława Liberadzkiego.

OZPTD bierze aktywny udział w komisjach mieszanych: rosyjsko-polskich, ukraińsko-polskich. Szczególnie aktywnie działacze związku zaangażowali się w rozmowy z Rosjanami, którzy chcą dać tylko 5 tys. zezwoleń na przewóz do/z krajów trzecich. Są to propozycje na które związek nie może się zgodzić.

Na zakończenie spotkania prezes stowarzyszenia „Galicja” Piotr Litwiński przedstawił zebranym sprawozdanie z planowanych zmian legislacyjnych, zawartych w projekcie zmienianej „Ustawy o transporcie drogowym”.

ZBIGNIEW WITAMBORSKI

W Rzeszowie o bieżących sprawach

Zebranie podkarpackiego OZPTD 7 stycznia w Rzeszowie spotkali się delegaci Podkarpackiego Regionu OZPTD.

W spotkaniu wzięli udział: Bolesław Milewski, przewodniczący OZPTD, Ryszard Stodolny, dyrektor ds. szkoleń OZPTD, Zdzisław Sudoł, naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Rzeszowie, Janusz Trzeciak, naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Rzeszowie, Łukasz Tur, Podkarpacki Inspektor Transportu Drogowego w Rzeszowie, Paweł Miąsik, naczelnik Inspekcji Transportu Drogowego w Rzeszowie, Krzysztof Wadiak, dyrektor Wydziału Komunikacji Urzędu Miejskiego w Rzeszowie.

Do przeprowadzenia kwalifikacji dla kierowców firm należących do OZPTD związek jest w pełni przygotowany

Obradom przewodniczył Adam Łobaza, przewodniczący regionu podkarpackiego. Dyrektor Stodolny podczas swojego wystąpienia zwrócił uwagę na poprawność dokumentacji przy zatrudnianiu kierowców w firmie transportowej. Przestrzegł także przed najczęściej występującymi w firmie błędami w tym zakresie, niestety wykorzystywanymi bezwzględnie w przypadku kontroli PIP.

Przewodniczący Bolesław Milewski zwrócił zebranym uwagę na ostatnie dokonania związku, szczególnie podkreślając rolę w przygotowanej zmianie do Ustawy o transporcie drogowym. Naczelnik Miśiak z WITD w Rzeszowie przekonywał zebranych, że inspekcja stara się także dostosowywać do sytuacji kryzysowej, która dotknęła przewoźników. Główny Inspektor przekazywał wytyczne do wszystkich wojewódzkich inspektoratów, by w ramach



obecnie obowiązujących przepisów sporne sprawy rozstrzygać na korzyść przewoźników. Dopiero trwają prace dotyczące zmian przepisów dotyczących kontroli z zakresu nacisków osi i masy pojazdów. Zdaniem Miąsika nie można mieć pretensji do inspekcji, że obecnie nakłada kary zgodnie z obowiązującym prawem. W tym roku przewiduje się zmianę systemu komputerowego, w którym będzie dokonywana kontrola. Zostanie stworzony dostęp on-line do Centralnej Bazy Naruszeń.

Janusz Trzeciak przedstawił zebranym informacje o działaniach policji. Nie zawsze wszystkie działania spotykają się z uznaniem ze strony przewoźników i kierowców, jednak służą poprawie bezpie-

czeństwa na drogach. Dyrektor Wydziału Komunikacji Krzysztof Wadiak zapewnił, że w urzędzie miasta nie będzie problemów z wymianą prawa jazdy w związku z nowymi wzorami tych dokumentów. Koszty badań, wymiany dokumentu i kwalifikacji okresowej, jego zdaniem, spadną jednak na pracodawcę. Do przeprowadzenia kwalifikacji dla kierowców firm należących do OZPTD związek jest w pełni przygotowany. Dyrektor Stodolny poinformował, że w tym zakresie współpracuje z ponad 100 ośrodkami szkoleń na terenie całego kraju. W zebraniu wzięło udział ponad 70 przewoźników.

ZBIGNIEW WITAMBORSKI



Twarde negocjacje o zezwolenie

Posiedzenie polsko-rosyjskiej komisji Podczas grudniowych negocjacji nie udało się stronie polskiej i rosyjskiej uzgodnić kontyngentu zezwoleń na rok 2010. Negocjacje utknęły na sprawie zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich.

Delegacje spotkały w dniach 22 - 23 grudnia w Warszawie, gdzie odbyło się posiedzenie polsko-rosyjskiej komisji mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych. Stronie polskiej przewodniczył Andrzej Bogdanowicz, dyrektor Departamentu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury. Ze strony rosyjskiej delegacji przewodził Aleksander Szerstniow, zastępca dyrektora Departamentu Polityki Państwowej w obszarze transportu drogowego i miejskiego pasażerskiego, Ministerstwa Transportu Federacji Rosyjskiej. Ogólnopolskie Zrzeszenie Pracodawców Transportu Drogowego reprezentował Ireneusz Prudzyński.

W pierwszej fazie rozmów strony zapoznały się z wynikiem i przebiegiem rozmów w Moskwie pomiędzy przedstawicielami przewoźników polskich i rosyjskich, do których doszło pod koniec listopada minionego roku. Po tym punkcie przywiązano do właściwych negocjacji.

Głównym celem spotkania było ustalenie kontyngentu zezwoleń na 2010 rok. Strona rosyjska zaproponowała 145 tys. zezwoleń na przewozy dwustronne i 5 tys. zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich, natomiast strona polska 100 tys. zezwoleń dwustronnych i 50 tys. zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich. Niestety nie doszło do porozumienia. Mimo że strona polska powoływała się na porozumienie zawarte w 2003 roku, w Sankt Petersburgu, zgodnie z którym należy przestrzegać podziału procentowego kontyngentu, według którego 33 proc. kontyngentu muszą stanowić zezwolenia do/z krajów trzecich, to jednak strona rosyjska twarde podtrzymywała swoje stanowisko. Rosjanie stali przy swoim, twierdząc że podział zaproponowany przez stronę polską narusza interesy rosyjskich przewoźników. Dodatkowo Rosjanie uznali za bezpodstawne łączenie liczby zezwoleń do/z krajów trzecich ze zgodą na swobodny tran-

zyt. Polacy ripostowali, że rozmowy o swobodnym transzycie mogą być wznowione dopiero po zmianie międzyrządowej o międzynarodowych przewozach drogowych z 1996 roku i ustaleniu trzech kategorii zezwoleń.

W toku rozmów Rosjanie jednak trochę złagodźli swoje stanowisko, deklarując gotowość do rozpatrzenia możliwości przekazania stronie polskiej większej niż 5000 liczby zezwoleń, pod warunkiem wypełnienia ustaleń podjętych w sprawach transportu drogowego podczas posiedzenia Polsko-Rosyjskiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Gospodarczej z marca 2009 roku.

Delegacja polska podtrzymała gotowość kontynuowania rozmów na temat trzech rodzajów zezwoleń, w odpowiedzi na rosyjski postulat nie-limitowania zezwoleń na przewozy tranzytowe. Polacy poszli o krok dalej, informując, że należy prowadzić rozmowy w sprawie nie-limitowania wszystkich rodzajów zezwoleń.

Strona polska poinformowała także o zwiększeniu limitu wwozu paliwa do 600 litrów. Na podstawie protokołu ze Swietłogorska strona polska oczekuje pisemnej deklaracji od Rosjan w kwestii limitów wywozu paliwa z terytorium Federacji Rosyjskiej przez polskich kierowców.

Poruszono także kwestię nakładania przez rosyjskie służby celne wewnętrznej procedury celnej, polegającej na wykupieniu przez przewoźnika dodatkowej i bardzo drogiej gwarancji celnej. Zdaniem strony polskiej jest to niezgodne z postanowieniami Konwencji TIR. Sprawą mają się zająć organy przestrzegające stosowania tej konwencji.

Delegacje uzgodniły jedynie, że zezwolenia z kontyngentu na 2009 rok zachowają ważność do 1 marca 2010 r. W związku z brakiem uzyskania porozumienia ustalono, że rozmowy będą kontynuowane na przełomie stycznia i lutego 2010 r.

M. MAZUR

Działająca od 1990 roku piłska firma „DRAGON” świadczy profesjonalne usługi w zakresie przewozów chłodniczych i spedycyjnych. Dysponuje 28 samochodami, głównie marki Volvo i Scania, oraz naczepami Schmitz. Pytany o specyfikę tego rodzaju transportu, Mirosław Wójcik, właściciel firmy, wskazuje na wysoki koszt zakupu pojazdów chłodniczych, terminowość i jakość świadczonych usług. Firma obsługuje frachty do każdego zakątka Europy, działa również na rynku krajowym. Jak na prawdziwego „dragona” przystało firma jest bardzo elastyczna i mobilna. Dotyczy to nie tylko charakteru wykonywanego transportu, lecz i napraw pojazdów. Wszelkie przeglądy i naprawy pogwarancyjne wykonywane są we własnym nowoczesnym, pięciostanowiskowym warsztacie. Oprócz tego przedsiębiorstwo może pochwalić się także własnym samochodem warsztatowym mogącym dojechać do każdego miejsca w Europie. Te usługi oferowane są też innym przewoźnikom.

Przy obecnych uwarunkowaniach prawnych w Polsce niełatwo prowadzi się firmę transportową. Państwo nie pomaga w rozwoju transportu drogowego, który, zdaniem Wójcika, jest jednym z motorów gospodarki. Wykonywaniu transportu nie sprzyjają także wahania kursu euro – waluty stosowanej w rozliczeniach za frachty. – Im „mniejsze” euro, tym mniejszy nasz zarobek – żali się szef „Dragonu”.

W kwestii planowanych na 2011 rok zmian w dostępie do zawodu przewoźnika, Wójcik odnosi się z rezerwą. – Na rynku jest miejsce zarówno dla dużych firm prze-



wozowych, jak i małych firm rodzinnych, dysponujących dwoma, trzema pojazdami. Rynek sam weryfikuje przewoźników – dodaje nasz rozmówca. Konkurencja będzie zawsze, a blokowanie dojazdu do zawodu nic nie daje. Największy bałagan w branży robią firmy wykonujące transport na potrzeby własne, zaniżając stawki na ładunki powrotne. Szefa „Dragon” razi też inny problem – nieuczciwi spedytorzy. Pracownik odchodzący z firmy, zakłada swój własny interes i zabiera kontrahentów.

Dragon w zakresie spedycji korzysta z zaprzyjaźnionej firmy spedycyjnej, której pan Mirosław jest współdziałowcem. Zakładała ją zresztą z jednym z pilskich przewoźników. Dziś obaj panowie chwalą ten krok – mniejszy koszt prowadzenia, a firma sama się finansuje dostarczając ciekawych zleceń.

Zdaniem prezesa Wójcika wiele do życzenia pozostawia morale kierowców i wdrażany obecnie system ich kwalifikacji wstępnej i okresowej. Liczba planowanych godzin tych szkoleń jest zbyt duża. Kwestią sporną pozostaje sprawa finansowania szkoleń okresowych, która ma spocząć na pracodawcy. – Co mam zrobić w sytuacji, kiedy wyszkoli się kierowcę i po 2 tygodniach odchodzi? Jeśli ktoś kilka razy w roku zmienia firmę, nasyłając na byłych pracodawców kontrole PIP, nie świadczy dobrze o nim. Dobry kierowca będzie się trzymał dobrej firmy – dodaje szef firmy „Dragon”. W tego typu problemach i innych pomocne okazuje się OZPTD, którego pan Mirosław jest długoletnim członkiem. Szef „Dragon” chwali wiele inicjatyw związku, np. zwrócenie ostatnio uwagi Ministerstwu Spraw Zagranicznych



Pilska dragonia zawsze dmucha na zimne

DRAGON Specjalizują się w transporcie chłodniczym. Ich fachowość chwalą sobie klienci z całej Europy. A jest to ciężki kawałek chleba, bo sprzęt potrzebny do realizacji zleceń jest niezwykle drogi.



na traktowanie polskich przewoźników przez niemiecką policję autostradową, która zabiera dowody rejestracyjne i kieruje zestawy do znajomych warsztatów. A warto dodać, że polskie ciężarówki jeżdżące na Zachód są w bardzo dobrym stanie technicznym. Niemiecka policja po prostu poluje na Polaków, bo jak inaczej nazwać działania policjanta, który ma zastrzeżenia do mikropęknięć na tarczach hamulcowych, które nie mają żadnego wpływu na drogę hamowania i są normalnym zjawiskiem technologicznym.

*Dragonii – żołnierze formacji wojskowej zwanej dragonią, „wynalezionej” przez Henryka IV, króla Francji w końcu XVI w., którzy walczyli piechotą (rodzaj piechoty), a poruszali się wierzchem (konno). Dragonii używali broni palnej i białej. Od XVIII w. regimenty dragonii coraz częściej walczyły również konno.



Najważniejsze regulacje dla transportu mogą wejść w życie już w marcu (część I)

Ustawa antykryzysowa tuż za progiem

8 stycznia Sejm uchwalił tzw. ustawę antykryzysową, powstałą w oparciu o postulaty środowiska przewoźników drogowych.

Tym samym ustawa powinna wejść w życie najpóźniej w marcu br., po ewentualnym przyjęciu poprawek Senatu, po podpisaniu ustawy przez prezydenta i następnie po jej opublikowaniu w Dzienniku Ustaw.

Dużym sukcesem z punktu widzenia każdego poważnego pracodawcy jest uregulowanie w uchwalonej ustawie statusu kierowcy wyjeżdżającego w trasę. W tym celu ustawa antykryzysowa wprowadziła w ustawie o czasie pracy kierowców definicję „podróż służbowej”. Zgodnie z nią, podróżą służbową ma być każde zadanie służbowe, polegające na wykonywaniu przewozu drogowego poza miejscowość, w której znajduje się siedziba, filia, przedstawicielstwo lub oddział pracodawcy. Podróżą służbową ma być także wyjazd poza tę miejscowość w celu wykonania przewozu drogowego, czyli np. dojazd kierowcy do miejsca, gdzie czeka na niego pojazd. W ustawie o czasie pracy kierowców wprowadzono także postanowienie, iż kierowcy w podróży służbowej, przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 775 § 3-5 Kodeksu pracy. Tym samym ustawowo przesądzono, iż kierowcy wykonującym przewozy drogowe mogą być wypłacane diety, które na podstawie odrębnych przepisów zwolnione są z opodatkowania podatkiem dochodowym i obciążenia składkami na ubezpieczenie społeczne. Te rozwiązania są zgodne ze zdrowym rozsądkiem i chronią interesy zarówno pracodawców, jak i pracowników.

Co jednak ze wszczętymi wobec przedsiębiorców postępowaniami administracyjnymi, podatkowymi lub karno-skarbowymi

opartymi o zawartą w uchwale Sądu Najwyższego wykładnię przepisów Kodeksu pracy dotyczących m.in. podróży służbowych kierowców? Otóż ustawa w końcowych przepisach rozstrzyga tę kwestię jednoznacznie. Wszelkie wszczęte w tych sprawach postępowania muszą zostać ukończone z uwzględnieniem nowych rozwiązań. To ostatecznie stawia tamę nieuzasadnionym zakusom Zakładu Ubezpieczeń Społecznych na pieniądze przewoźników.

Drugą ważną kwestią uregulowaną przez ustawę antykryzysową jest czasowe wycofanie pojazdów z ruchu. Dotychczas nieużywany pojazd można było wycofać z ruchu na okres 6 miesięcy i w razie potrzeby przedłużyć ten okres o kolejne 3 miesiące. Posiadaczowi takiego pojazdu przysługuje zwolnienie od podatku od środków transportu. Ponadto teoretycznie może on ubiegać się o obniżenie składki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu. W praktyce przypadki takiej obniżki można było policzyć na palcach jednej ręki. Te dotychczasowe rozwiązania od dawna były krytykowane przez przewoźników jako niewystarczające, a w czasie kryzysu stanowią przysłowiowy gwóźdź do trumny przedsiębiorstwa posiadającego stojące na placu pojazdy. Na szczęście ustawa antykryzysowa nowelizuje ustawę Prawo o ruchu drogowym i ustawę o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Nowe przepisy będą pozwalać na czasowe wycofanie pojazdu z ruchu na okres do 24 miesięcy, przy czym okres ten będzie można przedłużyć tak, aby łączny okres wycofania nie przekraczał 4 lat. Ponadto nowelizacja przepisów ubez-

pieczeniowych przesądziła, iż na wniosek posiadacza pojazdu, firma ubezpieczeniowa musi obniżyć o co najmniej 95% wysokość składki obowiązkowego ubezpieczenia OC za okres, w którym pojazd jest czasowo wycofany z ruchu.

Przewoźnik zmuszony do czasowego wycofania pojazdu z ruchu, nie wykonuje nim przewozów. Jeżeli nie będzie wykonywać żadnych przewozów drogowych przez okres dłuższy niż 6 miesięcy, to na podstawie obecnie obowiązujących przepisów grozi mu cofnięcie posiadanej licencji. I właśnie takiej sytuacji dotyczy kolejne przyjęte w ustawie antykryzysowej rozwiązanie. W ustawie o transporcie drogowym wprowadzono nowe przepisy pozwalające na zawieszenie w całości lub w części prowadzonego przez przedsiębiorcę transportu drogowego na okres do 12 miesięcy. Składając zawiadomienie o zawieszeniu transportu drogowego, przewoźnik będzie obowiązany do zwrotu posiadanych wypisów z licencji. W zamian za to uzyska zwrot części opłaty wniesionej za wydanie licencji i wypisów, proporcjonalnie do okresu zawieszenia wykonywania transportu drogowego i liczby zawieszonych wypisów z licencji. To ostatnie rozwiązanie dotyczy sytuacji, gdy transport drogowy został zawieszony w całości lub w części na okres dłuższy niż 3 miesiące.

Kolejnym ważnym rozwiązaniem są znowelizowane przepisy ustawy o transporcie drogowym określające sposób wykorzystania polskich zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagranicznych przewoźników. Obecnie brak precyzyjnych norm utrudnia skuteczną eg-

zекucję obowiązku „kasowania” polskich zezwoleń. Wykorzystują to zagraniczni przewoźnicy wykonując na jednym polskim zezwoleniu od kilku do kilkunastu międzynarodowych przewozów do, z i przez nasze terytorium. Konsekwencją tego stanu rzeczy jest bardzo słaba pozycja Polski podczas negocjacji z naszymi zagranicznymi partnerami, dotyczącymi liczby i rodzaju wymienianych zezwoleń. Dlatego też nowe przepisy uznają, że niewypełnienie zezwolenia przez zagranicznego przewoźnika przed wjazdem na terytorium Polski będzie równoznaczne z wykonywaniem przejazdu bez zezwolenia. To samo ma dotyczyć nieprawidłowego lub błędnego wypełnienia tego dokumentu. Przyjęte rozwiązanie powinno poprawić naszą pozycję negocjacyjną i tym samym pomóc naszym przedsiębiorcom wykonującym przewozy w kierunku wschodnim poza Unię Europejską w dostępie do zagranicznych zezwoleń. Ma ono także znaczenie dla polskich przedsiębiorców wykonujących międzynarodowe przewozy w innych kierunkach, gdyż polskie pojazdy wycofane ze wschodniego rynku zwiększają podaż usług na innych rynkach i mają wpływ na dalszy spadek cen frachtów.

Pomimo że przewoźnicy z innych państw członkowskich Unii Europejskiej mogą wykonywać przewozy kabotażowe na terytorium Polski od 1 maja 2009 r., to do tej pory brak jest w naszym ustawodawstwie jakichkolwiek zasad wykonywania tych przewozów. Oznacza to, że zagraniczny unijny przewoźnik może podejmować przewozy kabotażowe w Polsce bez żadnych ograniczeń. Ta sytuacja stanowi odzwierciedlenie, mającej miejsce we wszystkich obszarach naszej gospodarki, bezprzykładnej w skali Europy braku dbałości polskiej administracji o ochronę polskich przedsiębiorców przed zagraniczną konkurencją. Nie jest to jednak miejsce na rozwijanie tego tematu. Dość powiedzieć, iż przewoźnicy musieli tę oczywistą kwestię negocjować z polskim rządem, który sam z siebie nie podjął jakiegokolwiek inicjatywy w tym zakresie!!! Dzięki przewoźnikom, w nowelizowanych ustawą kryzysową przepisach transportowych pojawiły się wreszcie zasady wykonywania kabotażu na terytorium Polski. Zgodnie z nimi kabotaż będzie można wykonywać pojazdem, który przywiózł do Polski ładunek z zagrani-

cy. Taki pojazd może być wykorzystywany do trzech przewozów kabotażowych w okresie 7 dni, począwszy od dnia, w którym dokonano rozładunku rzeczy na terytorium Polski.

Niestety te rozwiązania stanowią przysłowiową musztardę po obiedzie, gdyż polskie przepisy o kabotażu będą obowiązywać co najwyżej przez dwa miesiące!!! Przypomnieć tu należy, że z dniem 14 maja br. wchodzi w życie przepisy o kabotażu określone w art. 8 i 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych. Trochę to śmieszne i żalotne zważywszy, że w porozumieniu Forum Transportu Drogowego zawartym z Rządem i Sejmową Komisją Infrastruktury w dniu 2 czerwca 2009 r., politycy zobowiązali się do wdrożenia ustawy antykryzysowej najpóźniej do 10 września ubiegłego roku.

MACIEJ WROŃSKI, OZPTD

Ciąg dalszy w następnym numerze