

Rosjanie chcą zwiększenia liczby pozwoleń na 2017 r.

We wrześniu odbędą się rozmowy na temat limitu pozwoleń na przewozy drogowy pomiędzy Polską a Rosją. Wschodni sąsiad chce zwiększenia kontyngentu o jedną trzecią jeszcze na ten rok.

– Propozycje zwiększenia kontyngentu można rozpatrywać dopiero wówczas, gdy strona rosyjska zapewni realizację dotychczasowych ustaleń. W dalszym ciągu wykonywanie przewozów z Unii Europejskiej do Rosji jest bardzo utrudniane przez niezrozumiałe praktyki rosyjskich organów

kontrolnych – mówi Jan Buczek, prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Ubiegłoroczne trudne negocjacje zakończyły się ustaleniem, że każda ze stron otrzyma w 2017 r. po 190 tys. pozwoleń dla firm transportowych. To o 8 tys. więcej niż rok wcześniej i pierwsza tak duża pula od 2004 roku. Z naszych informacji wynika, że Rosjanie domagają się zwiększenia tegorocznej puli aż o 70 tys.



Wypoczynek pod gwiazdą

W ZMPD Mercedes otworzył kąciak wypoczynkowy dla interesantów zrzeszenia. Mogą spocząć na wygodnych kanapach i fotelach (w tym fotelu Actrosa) w otoczeniu zieleni. Podobne kąciaki wypoczynku znajdą się do końca tego roku we wszystkich serwisach Mercedes.

Ułatwiają regenerację kierowcom, oczekującym na zakończenie przeglądu samochodów. Kolejnym krokiem Mercedes jest przygotowanie w wybranych punktach pokoi sypialnych w serwisach. Usługi są całkowicie darmowe.

Anioły od Polski po Hiszpanię

Mobilne jednostki pomocy drogowej dostępne są także w Hiszpanii. Firma Hussar Angels, polska sieć mobilnych serwisów TIR na terenie Europy istniejąca na rynku usług transportowych od ponad 10 lat, poszerzyła ofertę o usługi pomocy w Hiszpanii. Jednostki mobilne są dostępne na drogach Polski, Austrii, Hiszpanii oraz Wielkiej Brytanii. Pomoc Drogowa pomaga bez konieczności holowania pojazdu do serwisu, naprawia pojazdy ciężarowe i naczepy wszystkich marek.

Wygraj książkę!

Właśnie ukazały się wspomnienia kierowcy Pekaesu Adama Frackowiaka z jego 45-dniowej wyprawy zimą w 1983 roku do Iranu. Autor, który prowadził 330-konnego Fiata, szczegółowo i ciekawie opisuje swoje przygody (na bieżąco robił notatki) i bogato ilustruje je zdjęciami (jest ich ponad 220). Książka przenosi czytelnika do czasów, gdy nie było autostrad, wspomagającej kierowcę elektroniki, a jazda w górach Azji łatwo mogła zakończyć się tragicznie, czego dowodem jest wiele zdjęć leżących na poboczach wraków. Mająca 235 stron książka kosztuje 35 zł plus przesyłka. Dla pierwszych dwóch chętnych, którzy napiszą do autora na adres: adamfrack@o2.pl książki za darmo.



Rekordowa frekwencja

Tegoroczny Festyn Transportowca, zorganizowany przez Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, pomimo zmiennej pogody przyciągnął ponad tysiąc osób, członków stowarzyszenia, bardzo często wraz z rodzinami. Organizatorzy przygotowali oprócz pysznego jedzenia i dobrego piwa również atrakcje w postaci konkursów z cennymi nagrodami, a gwiazdą wieczoru był kabaret „Koń Polski”.

Festynowi Transportowca zawsze towarzyszą Regionalne Targi Transportowe, na których firmy działające na rzecz branży transportowej prezentują swoje pojazdy, urządzenia i usługi.

Na świeżym powietrzu, w urokliwym miejscu, przy zimnym piwie, uczestnicy festynu mieli okazję zapoznania się z 28 stanowiskami wystawców.

Mniej wypadków z ciężarówkami

Volvo Trucks podaje w najnowszym raporcie dotyczącym bezpieczeństwa ruchu drogowego, że w ostatniej dekadzie liczba wypadków z udziałem ciężarówek zmalała o połowę. W 2014 roku w całej Europie w wypadkach z udziałem samochodów ciężarowych zginęły 3863 osoby, w tym 1898 jadących w samochodach osobowych oraz 1230 niechronionych użytkowników dróg. W tej ostatniej grupie 53 proc. stanowili piesi, 22 proc. ro-

werzyści i 25 proc. motocykliści oraz ich pasażerowie. Volvo podaje, że 17 proc. pieszych przechodzących przez ulicę nie obserwuje ruchu, lecz zajętych jest smartfonem. Według Volvo dalsze zmniejszenie liczby ofiar możliwe będzie dzięki wyposażeniu ciężarówek w elektroniczne urządzenia ostrzegające i wspomagające kierowców. W 2014 roku we wszystkich wypadkach drogowych w EU straciło życie 25 939 osób.

Wśród zmian i przemian

Przez sześć dekad Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce rośnie razem z przewoźnikami samochodowymi, dla których pracuje i walczy o ich sprawy. Przedstawiamy pierwszą część historii Zrzeszenia.



Robert Przybylski

Dziękuję za ekspozytur Państwowej Komunikacji Samochodowej założyły 13 czerwca 1957 roku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. W imieniu ekspozytur: Warszawa-Towarowa, Warszawa-Osobowa i Warszawa-Spedycyjna podpis złożył Aleksander Cwetschek. Wiesław Iliński reprezentował ekspozyturę Kraków-Towarowa i Kraków-Osobowa. Nadmorskie ekspozytury Szczecin-Towarowo-Osobowa, Gdynia-Towarowa i Gdańsk Towarowo-Osobowa reprezentował Ryszard Cackowski, a ekspozytury Wrocław-Osobowa i Wrocław-Towarowa Mieczysław Falender. W imieniu ekspozytur Poznań-Osobowa, Poznań-Towarowa i Zielona Góra-Towarowo-Osobowa podpis złożył Wiktor Stiller. Józef Potocki podpisał się w imieniu ekspozytur Katowice-Osobowa, Opole-Towarowo-Osobowa, Gliwice-Towarowo-Osobowa, Bytom-Towarowa i Częstochowa-Towarowa. Na założycielskim dokumencie widniały także podpisy dyrektora Centralnego Zarządu PKS

Zbigniewa Pawłowskiego i naczelnika Wydziału Przewozów Zagranicznych PKS Jana Moroczniaka.

Założenie i rejestracja

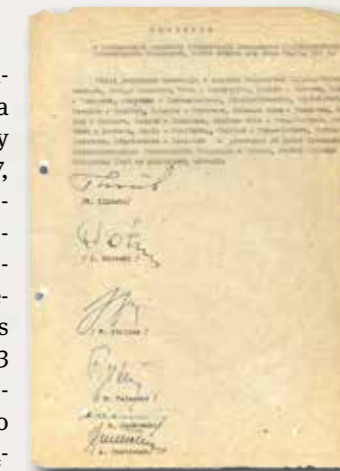
Pierwsze w historii Zrzeszenia zgromadzenie ogólne odbyło się 22 czerwca 1957 roku. Odczytano na nim projekt statutu, który przewidywał powołanie Rady Nadzorczej, składającej się z siedmiu członków. Czterech z nich wybierało zgromadzenie ogólne, a trzech powoływało MK. Zgromadzenie wybrało do Rady Nadzorczej Zdzisława Krajewskiego, dyrektora Zarządu Okręgu PKS Katowice, Aleksandra Cwetschka, dyrektora Zarządu Okręgu PKS Warszawa i Mieczysława Falendra, dyrektora Zarządu Okręgu PKS Wrocław.

Przewodniczącym zarządu wybrano Zbigniewa Pawłowskiego, zastępcą został Jan Moroczniak, zaś skarbnikiem Juliusz Kowalik, główny księgowy CZ PKS. 27 czerwca 1957 roku Ministerstwo Komunikacji zaaprobowało statut i na przewodniczącego Rady Nadzorczej wyznaczyło Stefana Batkowskiego, natomiast na sekretarza Zygmunta Dembińskiego.

ZMPD otrzymało skromne biura w budynku przy ul. Grójeckiej 17, w którym urzędowało Zjednoczenie PKS. Zrzeszenie zostało przyjęte do IRU podczas wiosennej sesji, 23 kwietnia 1958 roku, a członkostwo Sekcji II, zajmującej się publicznym przewozem towarów, uzyskało sześć miesięcy później, 27 października.

Dopiero 14 kwietnia 1959 roku zarządzeniem nr 31 Ministra Handlu Zagranicznego, ZMPD uzyskało uprawnienia do wydawania karnetów TIR, a 20 kwietnia podpisało z IRU stosowne umowy, stając się gwarantem projektu Konwencji TIR.

ZMPD zostało uprawnione przez Ministerstwo Komunikacji (pismo MK z 25 stycznia 1960 roku) do występowania w imieniu przewoźników zagranicznych do ministerstwa z wnioskami o wydanie zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewo-



Dokument założycielski ZMPD



Szesnasty Światowy Kongres IRU w Oslo, 1978. Mówcy na kongresie: Czapski (PL), Featherstone (UK), Hooykans (NL), Dreskonfeld (D) i Ljunberg (S)



Trzynasty Światowy Kongres IRU w Estoril (Portugalia, 1972). Delegacja Polska: prezes ZMPD Z. Krajewski, wiceminister transportu St. Krajewski, sekretarz generalny ZMPD M. Budziszewski z żoną.

zów drogowych po Polsce. Na mocy ustawy o transporcie drogowym z 27 listopada 1961 roku, zezwolenia wydawało ZMPD w ścisłym porozumieniu z PMPS Pekaes.

Uchwalona 27 listopada 1961 roku Ustawa o transporcie drogowym i spedycji krajowej przewidywała w art. 19 istnienie „organizacji zrzeszającej krajowych przewoźników prowadzących międzynarodowy transport drogowy”.

Ten przepis stał się podstawą do tego, aby 7 marca 1964 roku Aleksander Cwetschek z PKS Warszawa, Juliusz Kowalik z Pekaes, Zdzisław Krajewski z PKS Katowice, Wiktor Stiller z PKS Poznań i Franciszek Dominik z PKS Szczecin złożyli do Wydziału Społeczno-Administracyjnego Urzędu Spraw Wewnętrznych Prezydium Rady Narodowej m.st. Warszawy wniosek o rejestrację Zrzeszenia. 29 sierpnia 1964 roku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wpisano do Rejestru Stowarzyszeń i Związków Urzędu Spraw Wewnętrznych Prezydium Rady Narodowej m.st. Warszawy pod numerem 823. Nowy statut ZMPD umożliwił przyjęcie nowych członków w postaci biur turystycznych: Orbis, Gromada, Turysta i Sports-Tourist.

Karnety i zezwolenia

Równoległe przebiegały prace w IRU nad kluczowymi dla samochodowych przewozów międzynarodowych aktami prawnymi. W 1959 roku

grupa celna Komitetu Transportu Wewnętrznego EKG ONZ oraz IRU ukończyły prace nad Konwencją TIR, która weszła w życie w 1960 roku, zastępując używany od ośmiu lat projekt.

Poza wieloma dokumentami wykonawca przewozu musiał dysponować również wydanym przez kraj przyjmujący zezwoleniem na wykonywanie przewozów międzynarodowych.

Zasady i tryb udzielania zezwoleń regulowało wydane w połowie 1961 roku rozporządzenie Ministra Komunikacji. Pozwalało ono na wydawanie zezwoleń przez województwa nadgraniczne, ale ten system okazał się niedopasowany do potrzeb. Od 1 stycznia 1970 r. zgodę wydawało wyłącznie MK, w ścisłym porozumieniu z ZMPD. Wprowadzono także wygodniejsze od jednokrotnych zezwolenia wielokrotne i stałe (dla przewozów regularnych). Do połowy 1970 roku zawarto umowy z piętnastoma krajami.

Mimo rozwoju, w 1971 roku zaledwie 0,3 procent towarów polskiego handlu zagranicznego przewiozły samochody ciężarowe. Jednak w nadchodzących latach ten odsetek miał znacznie wzrosnąć i zbliżyć się do spotykanego w innych państwach, np. na Węgrzech wynosił on 1,2; we Francji 14,4; w NRF 20; Austrii 23 i w Szwajcarii 27.

W gierkowskiej dekadzie „Wielkiego skoku” państwo przewoźnicy rozbudowali znacznie floty, na koniec dekady łącznie dysponowali dwoma tysiącami samochodów. Bożena Chmielewska, która rozpoczęła pracę w ZMPD w

1980 roku wspomina organizację jako niewielką. – Liczyła siedemnastu członków, w biurze pracowało niecałe 20 osób. ZMPD mieściło się w trzech pokojach na pierwszym piętrze budynku przy ul. Grójeckiej. Przez całe lata osiemdziesiąte liczba członków powiększała się bardzo powoli – zauważa Chmielewska.

Beata Skibińska, która dołączyła do administracji Zrzeszenia w 1989 roku, wspomina, że lista członków nie sięgała nawet czterdziestu. – Zajmowaliśmy się wydawaniem zezwoleń na podstawie indywidualnych decyzji Ministerstwa Transportu. We współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Państwowych załatwialiśmy zezwolenia na przewozy ponadnormatywne dla przewoźników zagranicznych, które wysyłałam telexem za granicę. Telex z taśmą perforowaną to był szczyt techniki, ale trzeba było dodatkowo mieć cierpliwość, żeby „złapać połączenie” telefoniczne z danym urzędem celnym. Karnety TIR otrzymywało kilkanaście firm – szacuje Skibińska.

Z nadejściem kolejnej dekady i zmianami politycznymi, nowe dotarło także do ZMPD. – Prawdziwy rozrost organizacji nastąpił na początku kolejnej dekady, gdy do przewozów międzynarodowych weszli prywatni przewoźnicy. Zrzeszenie wynajęło w tym samym budynku na Grójeckiej pokój na trzecim piętrze, następnie na piątym, ale to wszystko było mało – przyznaje Chmielewska.

Aby poprawić warunki obsługi klientów, Zrzeszenie przeniosło wydawanie karnetów do biurowca PKS na Dworcu Zachodnim na ósmym piętrze. – Dziennie obsługiwaliśmy około 80-100 firm. Pamiętam sytuację, w której wyczytując nazwę firmy „Polak” z zatłoczonego korytarza odezwał się głos: „pani, my tu wszyscy Polacy” i gromki śmiech – wspomina Skibińska.

Izabela Kozłowska rozpoczęła pracę w ZMPD w kwietniu 1991 roku właśnie przy wydawaniu zezwoleń. – Ministerstwo Transportu przesyłało rozdzielniki, które wywieszałyśmy na szerokim korytarzu, na którym często panował tłok – wspomina Kozłowska.

Na korytarzach było coraz mniej miejsca i coraz dokuźliwiej brakowało zezwoleń.

– W tym czasie, około połowy 1991 roku, w Departamencie Transportu Ministerstwa Transportu pojawił się

Grzegorz Ociesa, dla którego transport międzynarodowy był, podobnie jak dla nas, nowością. Ale miał przekonanie, że takimi złomami jak nasze nie powinniśmy wykonywać usług. Nie wiem, z czego ono wynikało, bo nie było badań wskazujących, że stwarzamy zagrożenie lub że oferujemy gorszej jakości usługi. Resort wprowadził ułatwienia w dostępie do zezwoleń dla przewoźników dysponujących nowym taborem. Tymczasem nasze ciężarówki miały po 10 lat lub więcej i często sporo rdzy. Na lepszy tabor nie było nas stać. Sam miałem 6-letnie Volvo, które zastąpiło Jelcza 315. Takie utrudnienia mnie bolały. Tymczasem Pekaes i inne firmy państwowe miały pieniądze i kupowały nowy tabor, a w rezultacie miały zezwolenia w bród – wyjaśnia sytuację Jan Buczek, prezes ZMPD.

Brak zezwoleń wywołał pierwszy protest przewoźników. – Pamiętam kolumnę kilkunastu ciężarówek jadącą bardzo powoli spod Dworca Zachodniego pod Ministerstwo Transportu na ul. Chałubińskiego – opisuje Skibińska.

Sytuacja stała się napięta. – W 1991 roku byłam przywódcą protestu i na gwiazdkę tego samego roku zostałem zaproszony do ZMPD na świąteczne spotkanie. Gospodarzem był Lech Tarwid, ja byłam przedstawicielem przewoźników prywatnych. Nastroje były minorowe, bo ministerstwo odebrało ZMPD dystrybucję zezwoleń oraz podniosło ich cenę z 0,2 do 1,2 mln zł. Pani z księgowości spytała mnie: „Panie Wojtku, czy ZMPD będzie jeszcze potrzebne?” – wspomina Wojciech Siemnicki.

Komputery w ZMPD

W styczniu 1992 roku Ministerstwo Transportu przejęło wydawanie zezwoleń i personel z biura w Dworcu Zachodnim przeszedł do powiększonych pomieszczeń ZMPD na Gróje-



Wydające zezwolenia biuro ZMPD na Dworcu Zachodnim w Warszawie. Na zdjęciu Beata Skibińska i Irena Domańska

cjonuje do dziś i chociaż ma mało współczesny wygląd, działa bez zarzutu, mimo rozszerzającej się wciąż bazy danych i liczby wydawanych

karnetów – ocenia Ewa Suszyńska, do niedawna dyrektor Departamentu TIR.

Porządkowanie stało się nakazem chwili, bo np. urzędy celne nie fatygowały się do przewoźników z wnioskiem o zapłatę zaległych należności celnych, ale od razu kierowały wnioskiem do ZMPD jako gwaranta. – Wyznaczony został komornik do egzekucji zaległych należności urzędów celnych, które zamiast domagać się należności od przewoźników, szły po linii najmniejszego oporu i żądały opłat od ZMPD, a urzędy celne zajmowały rachunki bankowe. Komornik chciał zająć kasę, ale przekonaliśmy go, że w Zrzeszeniu nie ma kasy. Na szczęście wkrótce Ministerstwo Finansów przekazało urzędowi pismo, w którym wyjaśniło zasady ściągania należności – opisuje perypetie Chmielewska.

Uszczelnić system celny miał program SafeTIR, na który rekomendacja IRU weszła w życie w 1994 roku. W tym czasie pracę w ZMPD rozpoczął Tomasz Skibiński. – W pierwszych la-

komputerów pojawiły się z początkiem lat dziewięćdziesiątych. – Jednak pierwszy rok prowadziliśmy księgowość równoległe ręcznie (w systemie przebitkowym) i komputerowo – dodaje Chmielewska.

Komputery weszły nie tylko do księgowości. – Utworzyliśmy pierwszą komputerową ewidencję przewoźników, rejestrując ich tabor i zapotrzebowanie na zezwolenia. Była to męcząca praca, ale uporządkowała dane – przyznaje Skibińska.

Komputerowy program zarządzający obiegiem karnetów TIR w ZMPD stworzyła Maria Rączka, informatyk ZMPD. – Był tak elastyczny, że pozwalała na rozbudowywanie o kolejne funkcjonalności. Autorka miała cały projekt w głowie, więc gdy przechodziła na emeryturę, jej następcy przepisali program do Akcesa. Program ten funk-



Polsko-radziecką umowę o wymianie usług w przewozach międzynarodowych podpisują: wiceminister komunikacji Jan Raczkowski i wiceminister transportu ZSRR Arkadij Suworow. Drugi od lewej stoi Juliusz Kowalik, czwarty Roman Buksiński, szósty Romuald Kołodziejczyk, siódmy Jurii Suchin.

tach zajmowałem się redagowaniem i wymianą informacji (komunikatów, biuletynów) między ZMPD, IRU i firmami członkowskimi ZMPD. Bardzo ciekawym rozwiązaniem jak na tamte lata było uruchomienie w ZMPD platformy wymiany informacji z IRU z wykorzystaniem transmisji modemowej – opisuje Skibiński.

Dodaje, że w 1996 roku EKG ONZ wdrożyła Rezolucję wprowadzającą obowiązek przekazywania informacji o zwolnionych karnetach TIR przez krajowe administracje celne do IRU w Genewie.

- W niespełna pół roku trzeba było stworzyć system SafeTIR w Polsce. W kilka miesięcy udało się wyposażyć 60 oddziałów i posterunków celnych w stanowiska komputerowe z oprogramowaniem do wprowadzania oraz wymiany informacji i połączyć je dedykowaną pakietową siecią transmisji danych Polpak (protokół X.25) z centralą w ZMPD. Przedsięwzięcie komplikował fakt, iż nie było wtedy internetu. Teraz ta technologia wydaje się prosta, ale wtedy było to bardzo skom-

plikowane rozwiązanie. Przez wiele lat ZMPD zajmowało się administracją i wsparciem technicznym systemu. System EDITIR (taką nazwę miał w Polsce) był kilkakrotnie modernizowany i unowocześniany. Przez ostatnie kilka lat dane o karnetach były przekazywane do ZMPD przez system celny NCTS. EDITIR działał niezawodnie do 2016 roku i dopiero niedawno na dobre wyłączyłem główny serwer, służący do gromadzenia i przesyłanych danych – opisuje Skibiński.

Uporządkować przewozy

W 1990 roku pojawiła się koncepcja uporządkowania przewozów międzynarodowych. Ministerstwo zaczęło prace nad ustawą o warunkach wykonywania transportu drogowego i pojawiła się potrzeba wyłonienia reprezentacji środowiska przewoźników. – Urzędnicy nie byli nastawieni zbyt przyjaźnie do naszej branży, a ustawa była dedykowana transportowi międzynarodowemu. Na spotkaniach w ministerstwie pojawiałem się

jako jeden z nielicznych. Z rzadka glądał na nie przedstawiciel ZMPD, ale był całkowicie bierny, nawet się nie odzywał – dodaje Buczek, ówczesny działacz Stowarzyszenia Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych.

Ustawa o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego z lipca 1991 roku ograniczyła liczbę koncesji na wykonywanie zawodu przewoźnika międzynarodowego początkowo do 18,5 tys., a ostatecznie przyznała 25 tys. Limit wyznaczony był przez dostępność zezwoleń, głównie niemieckich.

Po wielu negocjacjach udało się pokonać trudności wynikające z wiecznie niewystarczającej liczby zezwoleń niemieckich. – Niemcy nie chcieli nam więcej dawać, coroczne negocjacje były dla nas bardzo ważne, gdyż uzgodniona kwota stawała się bazową w rozmowach w kolejnym roku. Niemcy nie potrzebowali polskich zezwoleń, z powodu złych dróg ich przewoźnicy nie chcieli do Polski przyjeżdżać – tłumaczy Buczek.

Zarząd ZMPD, 1999: Wojciech Sienicki, Janusz Łacny, Kazimierz Błażejczyk, Roman Buksiński, Jan Buczek, Zbigniew Świerdzewski, Tadeusz Kociuk

Dodaje, że dzięki zapewnieniu zezwoleń nasi przewoźnicy zawsze mieli możliwość manewru i nawet w okresach gorszej koniunktury spadki sprzedaży karnetów TIR w ZMPD były mniejsze niż na Litwie lub w Rumunii.

Prywatni przewoźnicy powołali Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych, a następnie Związek Stowarzyszeń pod nazwą Krajowa Rada Przewoźników Drogowych, jako przeciwwagę dla ZMPD.

– Prywatni przewoźnicy musieli być reprezentowani w Zrzeszeniu i mieć wpływ na jego funkcjonowanie. Sta-

ło się to możliwe dzięki koordynacji działań w KRPD. W 1995 roku wspólnie wybraliśmy do Rady ZMPD Jana Buczka – wyjaśnia Dionizy Woźny.

W skład Rady weszli pierwsi przedstawiciele stowarzyszeń regionalnych, to jest Jan Buczek i Tadeusz Wilk, który został przewodniczącym. – W Radzie zasiadało 11 osób i zobaczyliśmy, jak wielką szansą dla transportu jest pobudzenie do współpracy rozproszonych w całym kraju członków ZMPD. Wtedy wpadliśmy na pomysł organizowania posiedzeń Rady w terenie. Odbyły się w Opolu, Gdyni oraz innych miastach. Przewoźnicy z zadowoleniem przyjęli naszą inicjatywę. Stanowiło to dla Rady zachętę do działania oraz otworzyło drzwi do zmiany formuły działania Zrzeszenia – wyjaśnia Buczek.

W tym samym czasie nad polskimi przewoźnikami zbierały się czarne chmury. – Palącym problemem była sprawa funkcjonowania systemu TIR. Konieczne było wyjaśnienie ogromnej liczby roszczeń, głównie niemieckich i rosyjskich organów celnych, które szły w setki milionów dolarów. Kwoty zwały z nóg – przyznaje Buczek.

Przestępstwami celnymi zainteresowała się także IRU i przeprowadziła



w marcu 1999 roku kontrolę. – Miała bardzo nieprzyjemny, nadmiernie drobiazgowy przebieg. Na przykład, gdy pracownicy poinformowali, że wysłali pisma do członków ZMPD, kontrolujący zażądali okazania faktur za znaczki pocztowe. Nasze panie były roztrzęsione i długo wspominały to wydarzenie – przyznaje Suszyńska.

Polscy przewoźnicy w latach 90. wykonywali dużo przewozów mleka, jego przetworów i cukru z Rosji, Białorusi i Ukrainy do Hiszpanii. W Niemczech przekraczali unijną granicę i na miejscu przeznaczenia oddawali dokumenty agentowi celnemu, który zamykał procedurę celną. Po jakimś czasie okazało się, że podobnie jak w Rosji, na dokumentach były fałszywe pieczęcie odbiorców. Wyroby mleczne, jako objęte dopłatami, były towarami o wysokiej wrażliwości celnej, więc brak uregulowania należności celnych spowodował wszczęcie przez organy niemieckie procedury poszukiwawczej. Zażądały od przewoźników dokumentów i uregulowania należności.

Ówczesne władze Zrzeszenia doradziły przewoźnikom, aby wystąpili do sądu samodzielnie. – Z początku nikt nie miał jasności, jak należy się w tej sytuacji bronić. IRU miała in-

ny pomysł, lecz stwierdziła, że skoro przewoźnicy poszli do sądu samodzielnie się bronić, to występują z łańcucha gwarancyjnego Konwencji TIR – opisuje Buczek.

Gdy świadomość niebezpieczeństwa dotarła do przewoźników, napięcie sięgnęło zenitu. – Podczas Zgromadzenia Ogólnego Członków ZMPD w Sali Kongresowej 29 października 1998 roku nad członkami ZMPD nikt nie mógł zapanować i zgromadzenie zostało zerwane – wspominał Aleksander Reisch. Afera cukrowa nie została rozwiązana.

Rozminowanie zagrożenia

Podczas kolejnego zgromadzenia do władz Zrzeszenia na siedem miejsc Zarządu wybrano aż pięciu nowych członków, w tym wielu reprezentantów przewoźników prywatnych. 21 maja 1999 roku ukonstytuował się nowy Zarząd, w którym prezesem został Janusz Łacny, wiceprezesem Tadeusz Kociuk, skarbnikiem Wojciech Sienicki, sekretarzem generalnym kierującym biurem ZMPD Jan Buczek, członkami zaś Kazimierz Błażejczyk, Roman Buksiński i Zbigniew Świerdzewski. W Radzie zasiadli: Aleksander Reisch (przewodniczący), Piotr Kopczyński, Andrzej Majewski, Zdzisław Kordel, Marian Kempa, Andrzej Lenkiewicz, Franciszek Rekowski, Marek Eron (wiceprzewodniczący), Jan Książek, Andrzej Hendel i Roman Sierhej. Do Komisji Rewizyjnej wybrano Joannę Gałach, Krzysztofa Gutowskiego i Barbarę Sobczuk.



Pierwsza siedziba ZMPD, Warszawa ul. Grójecka 17.

Zmieniła się reprezentacja branży. – Chcieliśmy zlikwidować trójpodział środowiska na Pekaes i państwowych przewoźników międzynarodowych, dawne PKS oraz Krajową Radę, czyli przewoźników prywatnych – tłumaczy powód wyboru nowych władz właściciel firmy transportowej Zygmunt Sieńko.

Nowy sekretarz generalny Jan Buczek dziś przyznaje, że postanowił po pierwsze przybliżyć ZMPD przewoźnikom, po drugie zaktualizować organizację. Najpilniejszym zadaniem było jednak uregulowanie spraw spornych, na początek z urzędami niemieckimi, czyli rozwiązanie afery cukrowej. – Główny Urząd Celny zażądał w związku z tym od ZMPD 8 mln zł dodatkowej gwarancji bankowej – wspomina Suszyńska.

Jednocześnie Zrzeszenie interweniowało w sprawach przewoźników. – Zaczęliśmy przekonywać przewoźników, aby wycofali sprawy z sądów. Nie zawsze okazywało się to możliwe, bo niektóre sprawy szły zbyt daleko. Ci przewoźnicy przegrali sprawy, przegraliśmy odwołanie także przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości w Luksemburgu. Prawo celne jest jednoznaczne i za należności celne odpowiada podmiot, który wprowadził towar na obszar celny.

Tymczasem udało się nam przekonać IRU, aby tam, gdzie to było możliwe, powtórnie objęła polskich przewoźników łańcuchem gwarancyjnym. Ubezpieczyciele nie chcieli się na to

zgodzić i każdą sprawę dokładnie badali, żądając wszystkich dokumentów. Musieliśmy im dostarczyć setki kilogramów papierów i nie raz płaciłem za nadbagaż lecąc do Genewy. Te wyjaśnienia trwały dwa lata – podsumowuje Buczek.

Dodaje, że drugim celem było uregulowanie spraw spornych z Rosją. – Polscy przewoźnicy w naturalny sposób są predystynowani do bycia pomostem między bogatymi, uprzemysłowionymi państwami Unii Europejskiej i dysponującymi znacznie słabszą infrastrukturą państwami WNP. Do tego trzeba było rozwiązać wszystkie sporne sprawy, aby polscy przewoźnicy mogli bez obaw o konfiskatę taboru lub więzienie wjeżdżać do tych państw – wyjaśnia obecny prezes ZMPD.

Nowa siedziba i nowy zespół

Nowy zespół rozpoczął prace w nowej siedzibie ZMPD. – W latach 90. znacznie zwiększyła się liczba wystawionych faktur, w korytarzach kłębił się interesanci, a właściciel budynku, czyli PKP, chciał odzyskać lokale. To sprawiło, że ZMPD kupiło pomieszczenia w nowym biurowcu przy al. Jana Pawła II i w grudniu 1998 roku przeprowadziliśmy się do nowej siedziby. W nowych biurach przygotowaliśmy miejsce na sklep, w ten sposób ZMPD w 1999 roku rozpoczęło działalność gospodarczą, choć i tak największą faktur wystawialiśmy

za karnety TIR – wyjaśnia Chmielewska.

Szefem administracji został w lipcu 1999 roku Euzebiusz Jasiński. – Wcześniej byłem zatrudniony w Sochaczewie w firmie zagranicznej, która zajmowała się transportem oraz handlem artykułami dla przemysłu farmaceutycznego, spożywczego i paszowego. Firma znajdowała się naprzeciw przedsiębiorstwa Jana Buczka, który był pod wrażeniem działań organizacyjnych, jakie tam wykonywałem. Gdy zostałem sekretarzem generalnym ZMPD, po kilku miesiącach rozmów namówił mnie na przejście do ZMPD – wyjaśnia początki pracy z Zrzeszeniu Jasiński. Początkowo odpowiadał za dział administracyjno-członkowski, w tym dystrybucję i odbiór karnetów TIR, oraz za zarządzanie biurem.

ZMPD przeniosło się do nowych pomieszczeń przy Jana Pawła II, choć jeszcze nie miało pozwolenia na użytkowanie lokalu. – Dlatego moim pierwszym zadaniem było odebrać roboty budowlane i zgłosić do urzędu oddanie pomieszczeń i dopuszczenie ich do użytku – tłumaczy.

Kolejnym ważnym krokiem był przegląd wspólnie z Janem Buczkiem wszystkich umów z dostawcami usług, a także ich renegotiacje. – Pozwoliło to na znaczne zredukowanie kosztów z zachowaniem pozostałych warunków umów. Dodam tylko, że wiedzę o organizacji uzyskiwaliśmy w czasie rozmów z pracownikami. Ponieważ nie było formalnego przekazania biura przez poprzednią ekipę, musieliśmy się przebijać przez szafy dokumentów, które zostały po poprzednikach – wspomina Jasiński.

We wrześniu 1999 roku ZMPD zorganizowało pierwsze walne zebranie członków z udziałem przedstawicieli administracji państwowej. Odbyło się ono na Torwarze, po raz pierwszy przy licznych udziałach sponsorów.

W tym czasie w ZMPD pracowało 37 osób: w dziale finansowym, prowadzonym przez Bożenę Chmielewską, dziale TIR (któremu szefowała Małgorzata Kowalska) i dziale spraw członkowskich (pod pieczęcią Ewy Suszyńskiej).

Podczas rozmów z sekretarzem generalnym doszliśmy do przekonania o konieczności reorganizacji biura. W nowym schemacie konieczne by-

ło powołanie komórki gromadzenia danych nt. transportu, współpracy z organami administracji państwowej i Sejmem. Schemat organizacyjny powstał na wzór IRU. Jeszcze w roku 1999 powstał Departament Transportu obsadzony przez Tadeusza Wilka. Kolejną nową komórką powołaną do życia był Departament TIR pod kierownictwem Ewy Suszyńskiej.

Wsparcie przewoźników

Kierowanie działem, który ostatecznie okrzepł jako Departament Transportu, sekretarz generalny powierzył Tadeuszowi Wilkowi. – Dobrze wspominałem współpracę z Tadeuszem w Radzie Zrzeszenia – wyjaśnia Jan Buczek.

Chodziło o stworzenie nowego departamentu ZMPD, który byłby partnerem dla Ministerstwa Transportu (np. w opiniowaniu regulacji branży, przygotowaniu rozmów dwustronnych) i zajmowałby się analizą rynku transportowego. Do tej pory robiła to tylko jedna osoba, a pracy było znacznie więcej. – Przyszedłem do ZMPD latem 1999 roku i zacząłem kompletować zespół. Z początku zajmowaliśmy się wszystkim: gdy dzwonił do mnie przewoźnik, mogłem doradzić mu w każdej sprawie. Z czasem jednak przybywało pracy – rozszerzaliśmy zakres naszych zainteresowań i musiała nastąpić specjalizacja. Dziś często muszę przekazywać telefon osobie, która zajmuje się daną problematyką na co dzień. Struktura Departamentu jest wzorowana na IRU, bo podział wynika z funkcjonalności i jest racjonalny – wyjaśnia Wilk.

W ZMPD już była Anna Pogonowska i jak wspomina dyrektor Wilk potrzebne były kolejne. – Pierwszą zatrudnioną przeze mnie osobą była Anna Gawlik, którą zachęciliśmy do przejścia z Ministerstwa Transportu. Poznaliśmy ją podczas prac komisji mieszanych omawiających warunki wykonywania transportu drogowego w różnych krajach oraz wymianę zezwoleń drogowych z różnymi krajami – opisuje dy-

rektor Departamentu Transportu.

Nowy departament był początkowo małą strukturą. – Jesienią 1999 roku z Ministerstwa Transportu przyszedł do ZMPD, zachęcona przez Jana Bucz-



Nowa siedziba ZMPD, Warszawa ul. Jana Pawła II 78.



ka. Właśnie tworzony był Departament Transportu, w którym byłam trzecią zatrudnioną osobą. Choć z międzynarodowym transportem drogowym miałam do czynienia wiele lat i dużo o nim wiedziałam, to po przejściu do ZMPD okazało się, że branża od strony praktycznej wygląda zupełnie inaczej. Już w pierwszych dniach zetknęłam się z problemami przewoźników, które musiały pomóc im rozwiązać, co wcale nie było takie łatwe – wskazuje na różnice Anna Gawlik.

Skrupulatna i dokładna praca Anny Gawlik, która zwróciła już wcześniej uwagę Buczka i Wilka, okazała się bardzo cenna dla Zrzeszenia. – Dziwiłem się, dlaczego Anna cały czas podczas spotkań komisji robi notatki – przyznaje dyrektor Wilk. Jednak właśnie szczegółowe notatki pomagały w negocjacjach. – Notatki są bardzo ważne, bo w protokole są tylko ustalenia końcowe, natomiast nie zawsze wiadomo, jakie pomysły padały podczas negocjacji, które przecież potrafią trwać kil-

ka dni. Zapiski pozwalają prześledzić tok rozumowania drugiej strony. Trzeba też być bardzo uważnym do końca negocjacji, bo nawet w ostatniej chwili można przeoczyć ważny szczegół. Zapisy zawarte w protokole muszą precyzyjnie odzwierciedlać ustalenia Komisji Mieszanej, aby nie pozwolić na dowolność interpretacji, gdyż przy bra-

ku dobrej woli może to być furtka dla nieuzasadnionych żądań – wyjaśnia Gawlik.

Ten styl pracy okazał się bardzo ważny, bo wkrótce nowy, wskazany przez Jan Buczka zespół pracowników Zrzeszenia miał pełne ręce roboty. Ministerstwo Transportu zaprosiło organizację do udziału w dwustronnych komisjach mieszanych.



Wyprzedzanie nocą



Kierowcy ciężarówek protestują przeciwko wprowadzaniem na autostradach całodobowym zakazom wyprzedzania przez samochody ciężarowe.

Robert Przybylski

Od 7 czerwca 2017 roku obowiązuje na A4 zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe na odcinku pomiędzy węzłami Kostomłoty a Gościława na obu jezdniach oraz pomiędzy węzłami Udanin a Budziszów na jezdni północnej. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przypomina, że dotychczasowy zakaz obowiązuje od 2013 roku pomiędzy Pietrzykowicami a Wądrożem Wielkim z przerwami oraz na wzniesieniach przy węźle Legnickie Pole i Lubiatów. Teraz ten odcinek drogi zostaje uszczelniony i łączna długość ograniczeń w sumie wynosi ponad 40 km.

Jak informowała TVN24, w pierwszych tygodniach policjanci wystawili 240 mandatów za naruszenie zakazu wyprzedzania. Rzecznik prasowy dolnośląskiej policji asp. sztab. Paweł Petrykowski przypomina, że mandaty sięgają nawet 500 zł, zaś konto kierowcy powiększa się o pięć punktów karnych. – Niektórzy kierowcy tłumaczą, że nie zauważyli oznakowania informującego o zakazie. Inni, że się spieszą i stąd przewinienie – dodaje Petrykowski.

Na wniosek policji

To nie koniec zakazów. Obowiązują one także na A2, m.in. na obwodnicy Poznania (pomiędzy węzłami Poznań Komorniki a Poznań Krzesiny), na mo-

ście na Warcie pod Koninem ze względu na jego stan techniczny oraz pomiędzy Wiskitkami i Warszawą. Szykowane są także kolejne:

- na wniosek Policji powstaje dokumentacja dotycząca wprowadzenia takiego zakazu na wydłużonym odcinku pomiędzy węzłami Poznań Zachód i Poznań Wschód (faktyczne wprowadzenie nastąpi po uzyskaniu opinii Policji i akceptacji GDDKiA)

- rozważane jest wprowadzenie takiego zakazu - na podstawie wniosku Policji - na odcinku o dużym natężeniu ruchu pomiędzy węzłami Świecko i Rzepin; występuje tam duże natężenie ruchu szczególnie ciężarowego z uwagi na brak drogi alternatywnej.

Nie są przygotowywane zakazy na A1. – Na chwilę obecną nie widzimy

OPŁATY DROGOWE



Oplaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu

-  AUSTRIA
-  BELGIA
-  FRANCJA
-  HISZPANIA
-  NIEMCY
-  POLSKA
-  PORTUGALIA
-  WŁOCHY
-  WĘGRY



NOWA OFERTA

Sekcja Serwisowa ZMPD

E-mail oplaty.drogowe@zmpd.pl

Tel. +48 723 688 239 Tel. +48 22 53 61 850

Biuro ZMPD (pok. nr 13), Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78

www.uslugi.zmpd.pl



60 lat

konieczności wprowadzania takiego ograniczenia na zarządzanym przez nas odcinku drogi. Należy zwrócić uwagę, że na autostradach A4 i A2 występuje znacznie większy ruch pojazdów ciężarowych aniżeli na naszej autostradzie – tłumaczy Anna Kordecka, rzeczniczka Gdańsk Transport Company, spółki zarządzającej autostradą A1.

Dla szybkich i dla wolnych

Zarządzający ruchem na autostradach muszą brać pod uwagę potrzeby wszystkich użytkowników dróg. W 2016 roku z zarządzanego przez GTC odcinka A1 skorzystało 2,6 mln samochodów ciężarowych, sześciokrotnie mniej niż osobowych. W przypadku A2 różnica jest ponad dwukrotna.

GDDKiA tłumaczy, że celem wprowadzanych ograniczeń jest:

- zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- zmniejszenie liczby wypadków,
- zminimalizowanie powstających zatorów,
- usprawnienie ruchu samochodów osobowych.

Rzeczniczka spółki Autostrada Wielkopolska Zofia Kwiatkowska zaznacza, że oficjalnych skarg na zablokowaną drogę przez wyprzedzające się ciężarówki spółka nie odnotowuje. – Znana jest nam potoczna opinia kierowców samochodów osobowych o zbyt długim wyprzedzaniu pojazdów ciężarowych przez inne pojazdy ciężarowe wynikająca ze zbyt małej różnicy prędkości. Prawdopodobnie doświadczyła tego problemu większość użytkowników autostrady. Takie opinie spływają do nas poprzez infolinię czy kanały w mediach społecznościowych – zaznacza rzeczniczka.

Mł. asp. Antoni Rzeczkowski z Wydziału Prasowo-Informacyjnego Biura Komunikacji Społecznej Komendy Głównej Policji przypomina, że maksymalna dopuszczalna prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony na autostradzie, drodze ekspresowej lub drodze dwujezdniowej o co najmniej dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu wynosi max. 80 km/h.

Kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu przejeżdżać z lewej strony wyprzedzanego pojazdu, jednak przepisy dopuszczają wy-

przedzanie z prawej strony, m.in. poza obszarem zabudowanym, jeżeli na drodze są co najmniej trzy pasy ruchu przeznaczone do jazdy w tym samym kierunku. Rzecznik KGP podkreśla, że manewr wyprzedzania się dwóch „ciężarówek” przy różnicy prędkości 2-3 km/h trwa bardzo długo, co bywa uciążliwe dla innych uczestników ruchu i może powodować utrudnienia.

„Warto również zwrócić uwagę, że manewr wyprzedzania jest ściśle związany z manewrem zmiany pasa ruchu, podczas którego kierujący musi zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać” – zauważa Rzeczkowski. „Przy różnicy prędkości sięgającej nawet 60 km/h pomiędzy „ciężarówką” jadącą 80 km/h, a „osobówką” jadącą 140 km/h, już sam manewr zmiany pasa ruchu może się wiązać ze spowodowaniem zagrożenia bezpieczeństwa, jeżeli kierujący poruszający się po swoim pasie zostanie zmuszony do gwałtownego hamowania”.

Nocą, kiedy jest pusto...

Tymczasem ruch na autostradach rośnie. Liczba samochodów osobowych na odcinku Autostrady Wielkopolskiej A2 wzrosła w 2016 roku w stosunku do 2015 o 5-8 proc. (w zależności od odcinka), zaś ciężarówek do 10 proc. W przypadku odcinka GTC autostrady A1 wzrosty zanotowane w ostatnim roku sięgnęły 7 proc. w przypadku aut lekkich i 1,5 proc. dla ciężkich.

Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych, na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym, sprawuje Minister Infrastruktury i Budownictwa. „Zgodnie z przepisami tej ustawy organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach mogą nakazać zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego” – tłumaczy rzeczniczka prasowa ministerstwa Szymon Huptyś.

Rzecznik dodaje, że w oparciu o przepisy rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z

Komentarz

Niepotrzebne wyścigi



Zbigniew Kotodziejek, szef marketingu DAF Trucks Polska

Obciążenie autostrad ruchem powoduje, że wzrost prędkości maksymalnej o 5 km/h nie przekłada się na wzrost średniej prędkości przejazdu, kosztując tylko paliwo. Nie ma w Europie takiej autostrady, żeby ciężarówka mogła jechać 85 km/h non stop przez 4,5 godziny. Mamy korki, bramki, remont, wolniej jadący pojazd co kilkanaście minut jazdy. Wyprzedzanie, które czasem trwa kilometrami, nie daje nic poza większym zużyciem paliwa i to obu pojazdów. Wyprzedzanie to wzrost kosztów i spadek płynności ruchu. Powinien obowiązywać bezwzględny zakaz ruchu ciężarówek na trzecim pasie ruchu autostrad. Natomiast w sytuacji, gdy na pasie ruchu pojawi się jakiś pojazd wolnobieżny, wówczas oczywiście kierowca samochodu ciężarowego powinien mieć możliwość wyprzedzenia.

obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

„W związku z tym MIB posiada prawne możliwości oddziaływania na organizację ruchu na drogach krajowych, w tym autostradach i drogach ekspresowych. Jeżeli wystąpią przesłanki do wprowadzenia zakazu wyprzedzania przez samochody ciężarowe na określonym odcinku autostrady lub drogi ekspresowej, np. ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa innych uczestników ruchu, wówczas będzie mógł przekazać GDDKiA odpowiednie dyspozycje” – przypomina rzeczniczka MIB.

Kierowcy postulują, aby takie zakazy nie obowiązywały nocą lub poza porannymi i popołudniowymi szczytami, gdy drogi są puste.

NOWY XF PURE EXCELLENCE

Najlepsza ciężarówka teraz jeszcze lepsza



W myśl naszej filozofii efektywności transportu DAF Transport Efficiency, całkowicie przekonaliśmy serię XF, aby osiągnąć prawdziwą doskonałość. Ten nowy model czerpie ze znakomitej reputacji naszych sprawdzonych pojazdów Euro 6. Obniżone zużycie paliwa aż do 7% ustanawia nowy standard w efektywności transportu. Dzięki wielu innowacjom we wnętrzu Nowy XF jest również punktem odniesienia dla komfortu kierowców. Skontaktuj się teraz z najbliższym dealerem DAF i uzyskaj więcej informacji oraz umów się na jazdę testową.

FTD: branżowe płace

Temat czasu pracy kierowców zdominował posiedzenie Forum Transportu Drogowego, które odbyło się 5 lipca w siedzibie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.



Piotr Gawelczyk

Przedstawiciele 41 organizacji przewoźników skupionych w Forum Transportu Drogowego (z obecnymi po raz pierwszy przedstawicielami Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Pracodawców Transportu Ponadnormatywnego) dyskutowali o proponowanych przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej zmianach w strukturze wynagrodzeń kierowców. Polegają one na pełnym oskładkowaniu i opodatkowaniu pensji do kwoty 4 263 zł, przy zwolnieniu od tych obciążeń pozostałej części wynagrodzenia ponad tę sumę.

Zdaniem wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmita pomysł MR-

PiPS jest racjonalny. Dlatego gorąco namawiał przewoźników do podjęcia na ten temat rzetelnej dyskusji. – Jeśli wypracujemy kompromis, polegający na znalezieniu takich rozwiązań, które z jednej strony nie zrujniają przedsiębiorców, a z drugiej podniosą wśród kierowców poczucie opieki socjalnej, będziemy mieli mocny argument w dyskusji z Komisją Europejską w sprawie płacy minimalnej. Udowodnimy, że jesteśmy w stanie na swoim podwórku rozwiązać trudny problem wynagrodzenia kierowców - apelował minister Szmit, po raz kolejny podkreślając, że rząd stoi po tej samej stronie co przewoźnicy. – Rozwiązania zawarte w Pakiecie Mobilności są dla Polski nie do przyjęcia. Nie boimy się stanąć na czele sprzeciwu

wobec tych regulacji. Nie zgadzamy się z opinią, że polski przewoźnik zaniża stawki wynagrodzenia dla kierowców i nie realizuje należytej im opieki socjalnej i w ten sposób nieuczciwie konkuruje na europejskim rynku – powiedział minister. Dodał, że przedstawiciele Francji i Niemiec podczas wszystkich rozmów są głusi na polskie argumenty. – Nie stawiajcie rządowi nierealnych celów, że Pakiet Mobilności nie wejdzie w życie lub wejdzie, ale na naszych warunkach. Europa na nowych regulacjach straci, koszty transportu wzrosną, a to przyczyni się do obniżenia konkurencyjności europejskiej gospodarki. Jednak tak naprawdę stawką w tej grze są kierowcy, a dokładniej rzecz biorąc – chęć ich przejścia z polskich firm – powie-

dział minister Szmit. Adam Jędrzych uspokajał, że nie grozi nam dramatyczny wyjazd polskich kierowców na Zachód. - Każdy z nich ma rodzinę w Polsce; niektórzy próbowali, wyjeżdżali np. do Holandii, ale jak sobie przeliczyli tamtejsze zarobki i koszty utrzymania, to szybko wracali do naszego kraju – powiedział Jędrzych.

Jedna płata minimalna

Odnosząc się do słów ministra Szmita prezes ZMPD Jan Buczek podkreślił, że nowe propozycje dotyczące wynagradzania kierowców są przez przewoźników absolutnie nie do zaakceptowania. – Kierowcy doskonale rozumieją nasze problemy. To myślący ludzie, którzy wiedzą, że to nie jest odpowiedni moment,

by podnosić koszty pracy – dodał prezes ZMPD. Zgodzili się z nim inni uczestnicy. Argumentowali, że przy przyjęciu propozycji ministerstwa, koszty pracodawcy wzrosłyby o 1 700 zł w przeliczeniu na jednego kierowcę. – Nie wydaje mi się, żeby ktokolwiek z Komisji Europejskiej chciał docenić nasze wysiłki związane z ewentualnymi nowymi regulacjami dotyczącymi płac kierowców. – Pewnie, że kierowcy chcieliby zarabiać więcej. Dlatego rezygnują z umowy o pracę i zakładają własne firmy, sami regulując swoje zobowiązania – dodał Jan Buczek. Także i inni uczestnicy Forum wyrazili swoje głębokie niezadowolenie. Euzebiusz Gawrysiuk w zdecydowany sposób sprzeciwił się opodatkowaniu i oszucowaniu wynagrodzenia

kierowcy powyżej stawki podstawowej. Zauważył, że rząd, promując pomysł branżowej stawki minimalnej, zamierza dobrać się do portfeli przewoźników, bowiem proponowane rozwiązania zdecydowanie zwiększą koszty przewoźnika (dziś opodatkowana jest tylko stawka minimalna). Sytuacja przewoźników staje się coraz trudniejsza ze względu na rosnącą akcyzę na paliwo, zwiększające się ceny ubezpieczenia i coraz większą liczbę płatnych dróg. – Spadają jedynie stawki za kilometr – podkreślił Euzebiusz Gawrysiuk. Mając to na uwadze zaproponował, by płace kierowców były kształtowane w bezpośredniej relacji pracownik – pracodawca. – Polski transport międzynarodowy jest w bardzo złej kondycji. Jeśli pod-

PREFINANSOWANIE
ZWROTU PODATKU

VAT %



Nie czekaj na
zakończenie kwartału

odzyskaj podatek VAT
błyskawicznie

w ciągu
14 dni

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Kontakt

tel. 022 536 10 61,
fax 022 536 10 66,
e-mail: zwrotvat@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl





niesiemy kierowcom płacę minimalną, będzie to kolejny gwóźdź do trumny naszej branży. Dziś nas na to po prostu nie stać – powiedział Piotr Litwiński z Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego. – Płaca minimalna jest w Polsce ustalona i dla wszystkich identyczna. Jeśli chcemy zrobić wyjątek dla kierowców, to można wprowadzić kontrakty, z których zainteresowani sami opłaciliby składki – dodał Piotr Litwiński.

Sławomir Kostjan zauważył natomiast, że z uwagi na sytuację finansową przewoźników, którzy już teraz funkcjonują na granicy rentowności, nieuchronnie zbliża się konfrontacja ze związkami zawodowymi, bowiem nie ma szans na skokowy wzrost wynagrodzeń.

Nie dla wyższych kosztów

Prof. dr hab. Wojciech Paprocki przedstawił uwagi dotyczące zasadności wprowadzenia i stosowa-

nia sektorowej płacy minimalnej. – Musimy się liczyć z tym, że zmiany w europejskich regulacjach dotyczących płacy minimalnej są nieuchronne – powiedział prof. Paprocki. Zwrócił uwagę na fakt, że wbrew pozorom presja wywierana (głównie na kraje Europy Środkowo-Wschodniej) nie ma na celu całkowitego wyeliminowania konkurencji z tamtejszych rynków.

Zachodnie przedsiębiorstwa doskonale zdają sobie sprawę, że zmiany przepisów doprowadzą do wzrostu kosztów transportu drogowego w całej Europie, dlatego też polscy przewoźnicy wcale nie muszą trzymać się kurczowo aktualnych stawek frachtu.

Z drugiej jednak strony widząc coraz mniejszą opłacalność w branży, zaapelował do wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmity, by wszystkie działania rządu prowadziły do obniżania kosztów działalności, a nie jej podwyższania. – Polska administracja nie może utrudniać życia branży transportowej, bo

wtedy tracimy konkurencyjność wobec zagranicznych przewoźników – powiedział profesor.

Zdaniem Roberta Stępień należy uzmysławiać zachodnim politykom, że swoimi pomysłami podnoszą koszty i to na swoich rynkach. Skrytykował roszczenia przedstawicieli związków zawodowych, którzy – nie bacząc na kondycję branży – próbują za wszelką cenę zwiększyć zarobki kierowców. – Zapraszam przedstawicieli związków zawodowych do mojej firmy każdego 10. dnia miesiąca, kiedy trzeba załatwić pieniądze na pensje i na ZUS, każdego 20. dnia miesiąca, kiedy muszę zapłacić podatek i każdego 25. dnia miesiąca, kiedy muszę zapłacić VAT. Posadzę ich w swojej księgowości. Niech ustalą pensje nawet w wysokości stu tysięcy złotych, a mnie dadzą tylko dziesięć tysięcy. Ciekawe, skąd te sumy wezmą. Bo żeby wydawać, trzeba zarabiać. Niech związkowy ekonomista powie mi, jak można to zrobić w obecnej sytuacji – powiedział Robert

Stępień. – Tam, gdzie związkowcy wzięli sprawę w swoje ręce, nie ma już nic – dodał przewoźnik.

Prezes ZMPD Jan Buczek podziękował ministrowi Szmitowi za aktywne działanie i głośny sprzeciw na forum europejskim wobec zawartych w Pakiecie Mobilności propozycji Komisji Europejskiej. – Zachęcaliśmy polski rząd, by sprzeciwił się niemieckim i francuskim pomysłom. Ze swojej strony współpracowaliśmy z przedstawicielami Komisji Europejskiej w wypracowaniu jak najbardziej kompromisowych rozwiązań i wydawało się, że wynegocjowany kształt propozycji będzie platformą do dopracowania jedynie szczegółów. Tymczasem po ostrej lobbingsowej akcji Francji i Niemiec okazało się, że ostateczne zapisy w drastyczny sposób odbiegają od pierwotnego wzoru – powiedział prezes Buczek, zauważając ogromny pośpiech w redagowaniu unijnego dokumentu. Przypomniał, że łączne zarobki polskich kierowców dorównują poborom ich kolegów z zachodniej Europy. Problem polega na tym, że francuscy i niemieccy politycy nie zgadzają się na zakwalifikowanie do polskiej pensji dodatków i ryczałtów za nocleg. – Może należy rozpocząć dyskusję na temat zunifikowania systemów płacowych – powiedział Jan Buczek. Podkreślił przy tym, że nie można transportu drogowego traktować jako jedności, bo każdy z jego rodzajów ma swoją specyfikę. „Czysty” transport międzynarodowy powinien być chroniony jako usługa, której celem ma być wymiana handlowa między państwami. Czym innym są przewozy między państwami UE i kabotaż. Poruszył też temat tworzenia w Polsce przez zagranicznych przewoźników

na ogromną skalę spółek-córek, wykorzystywanych do nieuczciwej konkurencji na swoim rynku. – Ci przewoźnicy kupują tabor w Polsce, montują w tych autach polskie numery rejestracyjne, zatrudniają polskich kierowców i ściągają ich do siebie. I tam ci kierowcy żyją w niehumanitarnych warunkach. A jaki jest społeczny odbiór? Że za barbarzyńskie warunki socjalne odpowiadają polscy przewoźnicy. Z tym trzeba się natychmiast uporać. Nie damy się wciągnąć pod ten mianownik – deklarował prezes ZMPD.

Nie ma zgody na brak konsultacji

W części poświęconej sprawom różnym Jan Buczek poinformował uczestników Forum, że zwrócił się do



ministra z pytaniem i prośbą o szybką odpowiedź na temat medialnych informacji dotyczących kolejnego zwiększenia akcyzy za paliwo. – Nie może być tak, że odbywa się to bez konsultacji z naszą branżą – powiedział Jan Buczek.

Małgorzata Zdrodowska poruszyła natomiast problem blokowania wydawania dla zagranicznych kierowców dokumentu A1 ze względu na fakt, że kierowcy podawali jako miejsce zamieszkania adres firmy, w której by-

li zatrudnieni. – Domagamy się odstąpienia od tego przepisu, bowiem niektórzy z naszych firm posiadają pomieszczenia socjalne i hotele, w których ci kierowcy mieszkają – powiedziała Małgorzata Zdrodowska.

reklama

DKV CARD

Odkrywamy swoje karty w Rosji i na Białorusi

Paliwo i opłaty drogowe: jedna karta do wszystkich rozliczeń!
Niskie ceny i bezgotówkowe płatności na najlepszych stacjach na Wschodzie. Najkorzystniejsze warunki za pośrednictwem DKV Card.

dkv-euroservice.com

Teraz na 1263 stacjach Gazprom Neft

You drive, we care. **DKV**

Autobusy na przemytniczym szlaku

Zatykają się przejścia graniczne z Ukrainą. Potok podróżnych z trudem kontrolowany jest przez służby.

Robert Przybylski

Przejścia graniczne, w tym głównie z Ukrainą, pękają w szwach. Kolejki do odprawy wydłużają się, a sytuacja staje się szczególnie kłopotliwa dla pasażerów i operatorów autobusów rejsowych. Opóźnienia, zwłaszcza przy przekraczaniu granicy z Ukrainy do Polski, sięgają wielu godzin, podróżni denerwują się, a poprawy nie widać.

Jeden z pasażerów tak opisuje wakacyjny przejazd: „W cieniu 34 stopnie. Autokar podjechał na granicę ukraińsko-polską. Kolejka autobusów, głównie rejsowych. Najpierw trzygodzinne oczekiwanie przed wjazdem na odprawę po stronie ukraińskiej, upał, brak toalet, następnie 20-minutowa odprawa (zebranie paszportów, ich ostemplowanie i zwrot). Tu pozwolono nam skorzystać z toalet i szybki wyjazd na ziemię niczyją.

Znów czekanie (ok. 5 godzin), bez toalet. Wjazd na przejście po stronie polskiej i w końcu wyjaśnia się powód tego horroru. Jedziemy po mały budynek, w którym odbywa się odprawa dla wjeżdżających do Polski. Cztery okienka odprawy paszportowej i jedno urządzenie do prześwietlania bagażu. Do budynku wchodzi my (wszyscy pasażerowie) ciągnąc własne bagaże i jak wszystko wreszcie prześwietlono (tam już były toalety), sprawdzenie samego autobusu. Autobus był prawie pełny – ok. 45 osób. Teraz, co za łaska, można zająć miej-

sce i w drogę. Na miejsce dotarłem z 8-godzinnym opóźnieniem”.

Tysiące autobusów

W 2016 roku Straż Graniczna odprawiła 123,6 tys. autobusów na granicy z Ukrainą (wzrost o 34 proc. w stosunku do 2015 roku), 71,5 tys. na granicy z Białorusią (18-procentowy wzrost) i 19 tys. na granicy z Rosją (o 2 proc. więcej).

Tempo przyrostu nie maleje, a zapotrzebowanie krajów starej Unii na ręce do pracy będzie potęgować wyjazdy z Ukrainy. Spora część wyjeżdżających korzysta z autobusów. Według danych Krajowej Administracji Skarbowej w tym roku, do 17 sierpnia, przyrost liczby odprawionych autobusów na granicy Polski z Białorusią, Rosją i Ukrainą sięgnął 18,5 proc. - do 148 911, natomiast z samą Ukrainą wzrost wyniósł 20,2 proc., do 86 164 autobusów.

Według danych GITD na 8 czerwca funkcjonowało 321 regularnych połączeń autobusowych poza Unię Europejską. Z tego 279 obsługiwało Ukrainę, 30 Białorusi i 12 Rosję. GITD dolicza jeszcze 43 połączenia tranzytowe przez teren Polski. Inspekcja wydała 2 768 wypisów na międzynarodowe przewozy regularne.

Biuro Komunikacji i Promocji Krajowej Administracji Skarbowej wskazuje, że przewoźnicy autokarowi „często nie wypełniają obowiązku, o którym mowa w ustawie Prawo przewozowe, tj. nie dokonują stosownych uzgodnień z właściwym miejscowo naczelnikiem urzędu celno - skarbowego. Przewoźnicy nie zawsze realizują kursy zgodnie z wydanym zezwoleniem, często wykonywane są jedynie wybrane przewozy w przypadkowym terminie. Występują więc sytuacje, kiedy na przejście przyjeżdża jednocześnie kilka autokarów, realizujących kursy z różnych godzin”.

Służby dodają, że „oprócz autokarów, realizujących regularne przewo-

zy drogowe, odprawiane są autobusy turystyczne (wycieczkowe), które nie poruszają się według żadnego rozkładu jazdy, wykonując przewozy okazjonalne (nieregularny międzynarodowy przewóz drogowy osób), a ich wzmożoną ilość obserwuje się np. w dni świąteczne, w okresie ferii czy wakacji. Okresowy wzrost liczby autobusów turystycznych dodatkowo prowadzi do spiętrzenia ruchu.”

Przemyt na potęgę

Przewoźnicy skarżą się, że przepisy nakładają odpowiedzialność za bagaż na kierowcę. – Ten fakt wykorzystują nieuczciwi pasażerowie – wskazuje Mieczysław Madejek z dużej firmy autokarowej Ecolines. – Wykupują np. dwa bilety i z jednym nadają trefny bagaż, który przy odbiorze przez obsługę jest oznaczony identyfikatorem razem z biletem. Na drugim bilecie podróżuje przemytnik. W razie kontroli nie przyznaje się do wypełnionego kontrabandą bagażu, który na mocy przepisów funkcjonariusze przypisują kierowcy – opisuje przedstawiciel Ecolines.

Przedsiębiorcy wskazują, że ich pracownik nie ma możliwości manewru. Celnicy tak długo trzymają cały autobus na przejściu, aż ktoś weźmie odpowiedzialność za trefny bagaż. Musi podpisać protokół i przyjąć mandat. Ułatwieniem dla przemytników są bilety internetowe, których można wydrukować dowolną ilość i na nich uzyskać potwierdzenie oddania bagażu.

Celnicy podkreślają, że są powody do dokładnych kontroli autobusów. W pierwszym kwartale 2017 roku funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej skontrolowali prawie 3 tys. autokarów na drogowych przejściach granicznych: „Dokonali 1 410 ujawnień przemytu, w tym udaremnili 19 przypadków nielegalnego wwozu paliwa. Zatrzymane przez funkcjonariuszy to-



wary pochodzą głównie z bagażu pasażerów. W 284 przypadkach w przemyt zaangażowany był przewoźnik (ujawnienia w skrytkach konstrukcyjnych pojazdów).

Ujawnienia w autokarach stanowią 5,95 proc. wszystkich ujawnień na przejściach granicznych”. Tymczasem udział pasażerów autobusowych stanowi 1,6 proc. w całej liczbie pasażerów przekraczających granicę środkami transportu drogowego.

Służby podkreślają, że „przemyt zdecydowanie dotyczy kierunku do Polski”. Wskazują na praktykę stosowaną przez część przewoźników, polegającą na wykorzystywaniu autobusów do przemytu wyrobów akcyzowych.

Skalę tego procederu obrazują przykładowe dane z I kwartału 2017 roku: - na przejściu w Dorohusku w autobusach ujawniono przemyt 2,2 mln szt. papierosów, w pojazdach ciężarowych ok.1 mln szt.,

- na przejściu w Hrebennem w autobusach ujawniono przemyt 1,1 mln szt. papierosów, w pojazdach ciężarowych 150 tys. szt.

Celnicy podkreślają, że „powyższe dane jednoznacznie wskazują na wysokie ryzyko przemytu wyrobów akcyzowych w autobusach i tym samym uzasadniają podejmowanie przez Krajową Administrację Skarbową szczególnych kontroli tego typu pojazdów, w celu eliminowania działań niezgodnych z prawem”.

Więcej rentgenów?

KAS na każdym przejściu granicznym obsługującym ruch podróżnych dysponuje sprzętem RTG do prześwietlania bagażu. „Jest on efektywnie wykorzystywany w kontroli bagażu podróżnych” - zapewniają służby celne.

Pasażerowie są odmiennego zdania. „Przyczyną tego wszystkiego jest organizacja na przejściu po polskiej stronie. Przy takiej ilości autokarów to musi tyle trwać. Dodatkowe trzy, cztery sale odpraw skrócą czas kontroli na całym przejściu do góra 2 godzin. Nie kwestionuję potrzeby kontroli bagażu, ale tego typu urządzenia nie są zbyt drogie i np. 20 tych urządzeń, drobna adaptacja po kilka dodatkowych po-

mieszczeń na każdym przejściu oraz przesunięcie pracowników i cała sytuacja ulega natychmiastowej poprawie” – pisze podróżny.

Z kolei wojewoda lubelski, który ma obowiązek zapewnić wyposażenie w sprzęt przejść granicznych w swoim województwie zapewnia, że „wszystkie zarządzane przez Wojewodę Lubelskiego przejścia graniczne, a w nich budynki odpraw pasażerów autobusów, wyposażone są zgodnie z procedurą odpraw w nowoczesne urządzenia do prześwietlania bagażu – skanery RTG”.

Rzeczniczka prasowa wojewody Małgorzata Tatara zapewnia, że urządzenie rentgenowskie „ze względu na krótki czas skanowania bagażu, nigdy nie stanowiły elementu (ponad czas przewidziany procedurą odpraw) opóźniającego odprawy. Wojewoda Lubelski nie otrzymał również takich sygnałów od służb celno-skarbowych. W związku z powyższym na chwilę obecną nie przewiduje się rozbudowy budynków odpraw pasażerów autobusów w przejściach granicznych”.

Implementacja z zastrzeżeniami



Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, przy okazji wdrażania unijnego rozporządzenia 403, śrubuje kary dla przewoźników i wzbudza liczne zastrzeżenia ZMPD.

Robert Przybylski

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przygotowuje się do wdrożenia rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 403/2016, które jest uzupełnieniem rozporządzenia 1071/2009. Przepisy dotyczą kar za naruszenie przepisów oraz zasad utraty dobrej reputacji.

Projekt przygotowany przez resort przewiduje wprowadzenie istotnych zmian w trzech załącznikach do ustawy o transporcie zbiorowym oraz w załączniku do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

Nie dla karania dwóch osób za jedno przekroczenie

46 W trakcie konsultacji społecznych ZMPD przekazało uwagi na temat

projektu i wskazuje, że podstawowym mankamentem proponowanych rozwiązań jest nałożenie odpowiedzialności za jedno naruszenie na kilka podmiotów.

Dublowanie kar od wielu lat budzi opór środowiska. W opinii ZMPD odpowiedzialność powinien ponieść tylko ten podmiot, który przyczynił się do powstania naruszenia. Zatem jeżeli np. kierowca skrócił dobowy czas odpoczynku lub wydłużył maksymalny czas prowadzenia, kara powinna być nałożona na kierowcę.

Zdarza się także, że zarządzający transportem dopełni obowiązek np. wyposażenia kierowcy w wypis z licencji, ten jednak ją zgubi i podczas kontroli nie okaże służbom. Konstrukcja zaproponowanych przepisów spowoduje, że mimo braku winy (udowodnionej podczas postępowania administracyjnego) konsekwencje postępowania kierowcy i tak ponie-

sie zarządzający transportem.

ZMPD uważa, że to raczej liczba i waga naruszeń popełnianych przez kierowcę powinna decydować o ewentualnym wszczęciu postępowania o spełnieniu wymogu dobrej reputacji przez zarządzającego transportem, jeżeli częstotliwość ich występowania będzie takie postępowanie uzasadniała.

Wydaje się – stwierdza ZMPD w uwagach przesłanych do resortu – że za całokształt organizacji transportu i pracy kierowców powinien odpowiadać przedsiębiorca, czyli np. za przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy, wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika lub wymaganej licencji, uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy: „Każde takie naruszenie, ich liczba, waga



ROZWIJAMY SIĘ DLA CIEBIE

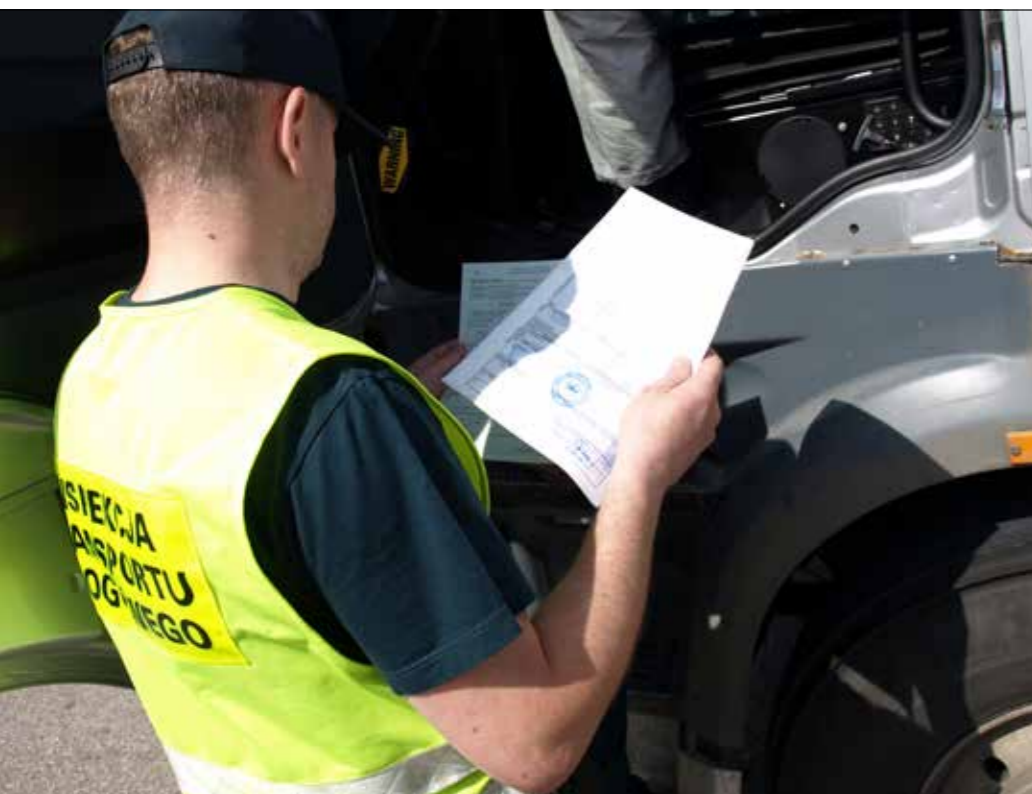
OD TERAZ MOBILNE JEDNOSTKI POMOCY DROGOWEJ **TIR HUSSAR ANGELS** DOSTĘPNE SĄ NA DROGACH **HISZPANII, AUSTRII, POLSKI ORAZ WIELKIEJ BRYTANII**



Hussar Angels S.A. jest polską siecią mobilnych serwisów TIR. Firma jest częścią holdingu Hussar Grupa, która ma ponad dziesięcioletnie doświadczenie na rynku usług transportu drogowego, spedycji międzynarodowej, produkcji akcesoriów dla kierowców i pojazdów oraz napraw pojazdów ciężarowych i naczep.

Jesteśmy entuzjastami rozwoju sieci mobilnych serwisów zorientowanych na pomoc kierowcom pojazdów ciężarowych w Polsce oraz krajach Europy Zachodniej. Nasza misja to: Anioły Pomocy Drogowej – pomagamy na czas i znajdujemy rozwiązanie bez konieczności holowania pojazdu do serwisu. Naprawiamy pojazdy ciężarowe i naczepy wszystkich marek.

Więcej informacji na stronie www.hussarangels.com



i częstotliwość będą wpływały na możliwość wszczęcia postępowania o zbadanie wymogu dobrej reputacji przez przedsiębiorcę. To powoduje, że konieczne jest rozgraniczenie odpowiedzialności poszczególnych podmiotów”.

Zbyt wysokie kary

ZMPD podkreśla również, że „wysokość sankcji (kar pieniężnych) powinna być proporcjonalna do wagi naruszenia. Zapropionowany w zmianach wzrost wysokości kar nawet o 100 proc. jest nie do zaakceptowania, tym bardziej, że nie jest on niczym wytłumaczony, o czym może świadczyć fakt, że nie znalazła się o tym wzmianka w uzasadnieniu do projektu”.

ZMPD uważa również, że w przypadku niewielkiego przeważenia osi podczas przewozu ładunków podzielnymi, inspektorzy nakładają niewspółmiernie wysokie kary sięgające 5 tys. zł. Tłumaczą to brakiem zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii. Zrzeszenie przypomina, że zezwolenia udzielane są jedynie na ładunki niepodzielne.

Na dodatek w Polsce nie ma wag, gdzie przewoźnik mógłby sprawdzić masę ładunku i których wskazania

byłyby akceptowane przez służby kontrolne. ZMPD proponuje, aby odstąpić od nakładania kar w przypadku, jeżeli dopuszczalna masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów mieści się w normach.

W stosunku do artykułu dotyczącego przewozów materiałów niebezpiecznych, ZMPD nie widzi powodu, dla którego przewoźnik ma odpowiadać za np. „nieprzestrzeganie terminów badań okresowych oraz okresów użytkowania opakowań”. ZMPD uważa również za niezasadne zmiany zakresu i wysokości kar dokonywane przy okazji dostosowania do przepisów UE.

ZMPD uważa, że projekt dyskryminuje przewoźników drogowych, podnosząc kary (np. za brak instrukcji do 300 zł), gdy dla innych gałęzi transportu pozostały one bez zmian (250 zł w przypadku wzmiankowanego braku instrukcji).

Nienormatywni karani dwukrotnie

ZMPD wskazuje, że projekt umożliwia dwukrotne ukaranie przewoźnika nienormatywnego za to samo naruszenie. Kara może być wymierzona z ustawy o transporcie drogowym oraz za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia z ustawy prawa o ruchu drogowym.

W przypadku ładunków nienormatywnych Zrzeszenie uważa, że powinien zostać doprecyzowany zapis definiujący podmiot wykonujący czynności ładunkowe oraz doprecyzowana procedura nakładania kary, jeżeli ten podmiot jest zagraniczny.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przypomina, że projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw ma na celu dostosowanie prawa polskiego do postanowień rozporządzenia Komisji (UE) nr 2016/403 oraz wdrożenie do prawa polskiego niektórych przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719. „Ze względu na potrzebę pilnego procedowania i wprowadzenia przepisów do polskiego porządku prawnego, projekt ustawy został ograniczony do niezbędnego minimum implementacyjnego. W związku z tym zakres projektowanych zmian nie obejmuje szczegółowych regulacji dotyczących warunków wykonywania przewozów pojazdami nienormatywnymi. Przewiduje się, że zagadnienia te zostaną uregulowane w odrębnej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym” – zapewnia resort.

Analiza trwa

Zrzeszenie stwierdza w uwagach przesłanych ministerstwu, że proponowana zmiana ustawy o transporcie drogowym jest kolejną w ostatnich latach poważną zmianą. „Wiele artykułów ustawy jest ze sobą niespójnych, niedookreślonych, czy nawet powinno znaleźć się w innych aktach prawnych, co powoduje dużą trudność w stosowaniu tej regulacji. Z uwagi na to proponujemy, aby resort rozpoczął prace nad nowym aktem prawnym regulującym warunki wykonywania działalności w transporcie drogowym.”

Biuro rzecznika prasowego MIB zapewnia, że „w resorcie infrastruktury i budownictwa trwa analiza uwag zgłoszonych do projektu ustawy na etapie konsultacji publicznych. Prace w tym zakresie nie zostały jeszcze zakończone. Planuje się uwzględnienie wszystkich uwag, które zostaną uznane za zasadne i nie wykraczające poza zakres ww. niezbędnego minimum implementacyjnego wynikającego z prawa UE”.

NIE POZWÓL ZATRZYMAĆ
SWOJEGO BIZNESU.

ZADBAJ
O DOBRY OLEJ.



PETRONAS
Urania

KEEPS YOUR
BUSINESS MOVING.

PETRONAS Urania z formułą ViscGuard™.
Zapobiega gromadzeniu zanieczyszczeń
zwiększając żywotność silnika.

Dzięki PETRONAS Urania twoja ciężarówka jest na właściwej drodze: może pracować dłużej i oszczędniej. Wyjątkowy olej PETRONAS Urania z zaawansowaną formułą ViscGuard™ efektywnie kontroluje zanieczyszczenia: chroni przed tworzeniem osadów i utlenianiem, zapobiega ścieraniu powierzchni oraz utrzymuje optymalną lepkość oleju. Nowoczesna technologia oleju pozwala na wydłużenie żywotności silnika i redukcję całkowitych kosztów użytkowania. Gama olejów PETRONAS Urania pomaga każdego dnia w realizacji terminowych zobowiązań wobec twoich klientów.

