



— 60 lat —

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Przedstawicielstwo ZMPD w Brukseli

6

Wiceminister Szmit o wyroku TK

16

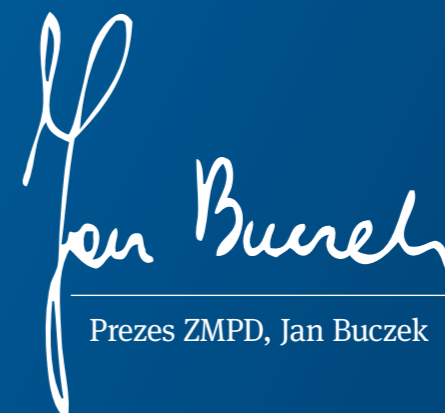
Drużyna gwiazd

64



— 60 *lat* —

Z okazji przypadającego w roku 2017 jubileuszu 60 lat istnienia ZMPD życzymy wszystkim członkom Zrzeszenia, pracownikom, współpracownikom oraz sympatykom wielu sukcesów zawodowych, zdrowia i pomyślności.


Prezes ZMPD, Jan Buczek

Jan Buczek, prezes ZMPD

Koleżanki i koledzy, przewoźnicy

To był ważny i trudny rok dla przewoźników. Dopiero w kwietniu ustaliliśmy reguły przewozów i kontyngenty zezwoleń na przejazdy do Rosji. W Europie Zachodniej kolejne kraje wprowadziły płace minimalne dla zagranicznych kierowców i choć dla wszystkich jest oczywiste, że zrobili to dla ochrony własnych przewoźników, to niszczą przy okazji jeden z fundamentów Unii Europejskiej. Komisja Europejska nie przeciwiała skutecznie tym praktykom. Także starania naszego rządu nie przyniosły oczekiwanego efektu. W tej sytuacji jesteśmy aktywni i budujemy front państw przeciwnych protekcjonizmowi krajów starej Unii i ograniczaniu wolności świadczenia usług. Otworzyliśmy przedstawicielstwo w Brukseli, którego działalność pozwoli nam skuteczniej bronić naszych interesów na forum unijnym.



Policja nie zastąpi Inspekcji Drogowej

32

Arkadiusz Brzozowski, Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego opowiada o przyszłości formacji oraz o prewencyjnych działaniach w swoim województwie.

Do Rosji w 2017 roku

34

Polska i Rosja po trudnych negocjacjach uzgodniły kontyngent zezwoleń na 2017 rok. Ogólna liczba pozostała bez zmian, wzrosła pula ważnych dla naszych firm zezwoleń na kraje trzecie.

Konkurent dla brytyjskich marek

72

Nie jest hybrydą, ani tym bardziej samochodem elektrycznym. Nie jeździ autonomicznie, a jego składany dach jest - po staroświecku - wykonany z miękkiego materiału. Mercedes - Maybach S650 Cabriolet.



Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik
ISSN 1899-9719
Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje kolegium:

Robert Przybylski – redaktor naczelny,
Anna Wieczorek, Anna Wrona,
Piotr Gawelczyk, Sławomir Jeneralski,
Tadeusz Wilk.

Współpracują:

Alicja Chodorowska, Kacper Jeneralski,
Tomasz Małyszko, Piotr Mikiel,
Ewa Pęzińska, Joanna Popiołek,
Piotr Szymański, Justyna Wasążnik.

Ogłoszenia i reklamy:

Dorota Grabczyńska-Pazik
e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl

Grafika i skład:

Adrian Podbielski
Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

Prawa autorskie zastrzeżone. Redakcja zastrzeżona sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów. Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

Kogo nie ma w Brukseli, ten się nie liczy

8

Z okazji uruchomienia przedstawicielstwa ZMPD w Brukseli, Zrzeszenie zaprosiło polskich europarlamentarzystów. Gościem ZMPD była również Elżbieta Bieńkowska, komisarz UE ds. rynku wewnętrznego, przemysłu, przedsiębiorczości i MŚP



Śladami Bublewicza

26

W szkołach zawodowych rusza kształcenie młodzieży w zawodzie kierowca-mechanik. Samorzady zapewniają fundusze na kształcenie i egzaminy, zaś przedsiębiorcy organizują uczniom praktyki.

Rejestr już w przygotowaniu

18

Po półrocznych dyskusjach 4 listopada 2016 r. Sejm uchwalił nowelizację ustawy o transporcie drogowym, wymuszoną przez unijny pakiet drogowy, czyli trzy rozporządzenia: 1071, 1072 i 1073 z 2009 roku.

ZMPD otworzyło przedstawicielstwo w Brukseli

6

Kogo nie ma w Brukseli, ten się nie liczy

8

Przewoźnicy w cieniu wielkiej polityki

12

Podróże służbowe kierowców

14

Będziemy twardo bronić całego sektora

16

e-Rejestr już w przygotowaniu

18

Fotomorgana. Na smutno

20

Szkoły w Olsztynie i Świętokrzyskiem

26

Podkarpacie walczy z brakiem kierowców

28

Można pomóc nauczycielom zawodu

29

Niepełne kształcenie kierowców

30

Policja nie zastąpi Inspekcji Drogowej

32

Do Rosji w 2017 roku

34

W Siedlcach o przewozach do Rosji

36

FTD o konkurencji i kontrolowaniu

38

Nowe kontakty i ciekawe konferencje

40

Władze ZMPD na wspólnym posiedzeniu

42

Zebranie regionalne członków ZMPD w Olsztynie i Białymstoku

44

Calais nadal niebezpieczne

48

Wystarczy się dobrze wyspać

50

Kierowca gorszej kategorii?

54

Zgłoszenie elektroniczne TIR za darmo w ZMPD

56

Jesienna Sesja IRU

57

Fundusze na szkolenie kierowców

58

Poznaj koszty zanim wyjedziesz w trasę

60

Gdzie najtaniej zarejestrować pojazd

62

Drużyna gwiazd

64

Odpowiedzialność przewoźnika

66

TimoCom, TransPoland 2016

68

Konkurent dla brytyjskich marek

72

ZMPD otworzyło przedstawicielstwo w Brukseli

Przedstawicielstwo Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Brukseli rozpoczęło działalność 7 listopada 2016 roku.



Belgia

1000 Bruksela,
Rue Joseph 120



Joanna Popiołek

ZMPD uruchomiło przedstawicielstwo w samym centrum unijnego ustawodawstwa m.in. po to, aby lepiej monitorować prace instytucji unijnych, które mają wpływ na regulacje dotyczące transportu. Szybki dostęp do informacji oraz osób tworzących unijne prawo jest niezwykle istotny dla polskich przewoźników. Niemal 80 proc. przepisów obowiązujących w naszym kraju tworzonych jest właśnie w Brukseli. Ostatnie lata wykazały dobitnie, że branża, jeśli chce przetrwać, musi trzymać rękę na pulsie, czyli orientować się w przygotowywanych regulacjach prawnych. Oznacza to także konieczność alarmowania o zagrożeniach oraz udział w

ich likwidowaniu.

Z tego powodu do istotnych zadań przedstawicielstwa w Brukseli należy będzie współpraca z instytucjami Unii Europejskiej oraz z polskimi europosłami, Stałym Przedstawicielstwem RP przy UE w Brukseli oraz z przedstawicielami w Brukseli Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego - IRU. Tutaj także będą mogli spotykać się reprezentanci innych zagranicznych stowarzyszeń przewoźników, z którymi ZMPD współpracuje od lat, a ostatnio kilkakrotnie organizacje przewoźników z kilkunastu krajów wspólnie przeprowadziły kilka poważnych międzynarodowych akcji, w tym m.in. w Brukseli.

- Lobbying, współpraca, a nawet pewna presja na Brukselę, to najlepsza droga do osiągnięcia celu – mówił do korespondentów polskich mediów

prezes ZMPD Jan Buczek podczas konferencji prasowej w nowo otwartym przedstawicielstwie w poniedziałek 7 listopada. – ZMPD otworzyło swoje biuro w Brukseli, by móc lepiej wpływać na unijne decyzje – wyjaśniał prezes Zrzeszenia.

Ważna dla polskich przewoźników międzynarodowych jest aktualizowana wiedza o przepisach regulujących transport, więc przedstawiciel ZMPD w Brukseli będzie na bieżąco śledził ich powstawanie i również na bieżąco informował o nowościach w tym zakresie.

Do realizowania w Brukseli tych wszystkich zadań Zrzeszenie wybrało Piotra Szymańskiego. Jest on doświadczonym pracownikiem, który ponad dziesięć lat reprezentował m.in. interesy województwa łódzkiego przed instytucjami UE.



Kogo nie ma w Brukseli, ten się nie liczy



Z okazji uruchomienia przedstawicielstwa ZMPD w Brukseli, przedstawiciele Zrzeszenia spotkali się z polskimi europarlamentarzystami. Gościem ZMPD była również Elżbieta Bieńkowska, komisarz UE ds. rynku wewnętrznego, przemysłu, przedsiębiorczości i MŚP.

Spisał Piotr Gawelczyk

Prezes ZMPD Jan Buczek

ZMPD od wielu lat - jako jedyna organizacja zrzeszająca przewoźników w Polsce - uczestniczy w różnego rodzaju debatach i konferencjach, które mają związek z pracami Parlamentu Europejskiego i Komisji Europejskiej, oraz organizuje protesty i akcje lobbujące. W ostatnich latach nasze Zrzeszenie zainicjowało skoordynowanie działań międzynarodowego systemu lobbującego na rzecz branży przewozów drogowych.

Staliśmy się organizacją rozpoznawalną zarówno wśród europarlamentarzystów, jak i urzędników Komisji Europejskiej. Jednakże odległość, jaka dzieli Warszawę od Brukseli, jest czynnikiem utrudniającym sprawne, bieżące kontakty, a w ślad za tym także szybkie działania. Podjęliśmy decyzję o utworzeniu przedstawicielstwa ZMPD, aby skrócić czas realizacji i przepływu informacji, a także aby mieć dostęp do wszelkich „korytarzowych”, ale bardzo istotnych informacji, które pomagają zrozumieć mechanizmy wpływające na przebieg wydarzeń. Dzięki temu będziemy sprawnie reagować.

Nasz przedstawiciel Piotr Szymański, ze swoim kilkunastoletnim doświadczeniem w Brukseli, z łatwością nawiązuje kontakty z naszymi partnerami, a my koncentrujemy się na dalszym budowaniu międzynarodowego lobbingu. Chodzi o to, aby w naszych transportowych sprawach uzyskiwać jak najszerzy, a więc i bardziej skuteczny front oddziaływa-

nia. Jak bardzo jest to konieczne, pokazały wydarzenia z ostatnich dwóch lat, kiedy ujawniły się protekcjonistyczne zakusy niektórych państw „starej” UE, które podejmują coraz częściej próby, aby zmieniać reguły w trakcie gry.

Przy okazji otwarcia Przedstawicielstwa ZMPD w Brukseli zaprosiliśmy korespondentów polskich mediów na konferencje prasową. Rozmowa dotyczyła głównie zagrożeń, jakie stwarza protekcjonizm niektórych państw unijnych oraz Deklaracji europejskich stowarzyszeń międzynarodowych przewoźników drogowych, które wezwały Komisję Europejską do przyspieszenia swojego procesu decyzyjnego.

Właśnie 7 listopada 2016 r. do przewodniczącego Komisji Europejskiej Jean-Claude’a Junckera trafiła pod-

pisana przez organizacje przewoźników z 11 krajów Deklaracja powstała z inicjatywy ZMPD.

Europoseł Adam Szejnfeld

Utworzenie przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce przedstawicielstwa w Brukseli to wyjątkowa i ważna inicjatywa. Jesteście państwo jedyną polską organizacją z branży transportowej, i według mojej wiedzy generalnie drugą zrzeszającą polskich przedsiębiorców, która zdecydowała się otworzyć swoje przedstawicielstwo w stolicy Unii – powiedział europoseł Adam Szejnfeld podczas spotkania z przedstawicielami ZMPD w Brukseli.



Utworzenie państwa Przedstawicielstwa w Brukseli świadczy o naszym profesjonalnym podejściu do wykonania planowanych zadań i osiągnięcia wyznaczonych celów. Bruksela to specyficzne miasto. To nie tylko stolica Belgii, lecz także siedziba najważniejszych instytucji Unii Europejskiej: Komisji, Rady czy też Parlamentu Europejskiego. Specyfika ich funkcjonowania jest zupełnie inna niż urzędów w Polsce. Tutaj wpływ interesariuszy na decyzje jest bowiem bardzo znaczący, jeśli nie wręcz decydujący. Można więc powiedzieć, że kogo tu nie ma, ten się nie liczy.

W Polsce mamy ogromną liczbę firm, większość to małe i średnie przedsiębiorstwa. Problemem jest to, że większość nigdzie nie jest zrzeszona. To stwarza duży kłopot w reprezentowaniu ich interesów w stosun-

ku do sektora publicznego, zwłaszcza za granicą. Poszczególne firmy próbują radzić sobie samodzielnie na różnym poziomie, ale to często kończy się niestety porażką. W przypadku transportu ten model stworzył wszystkim problem na przykład, gdy Niemcy wprowadzili nowe przepisy i reguły dotyczące płacy minimalnej obowiązujące w ich kraju. Pojawiły się różnego rodzaju akcje, postulaty, pisma, zebrania i spotkania organizowane z różnych stron, ale trudno było wróżyć tym jednostkowym działaniom sukces. A przecież nowe niemieckie prawo dotyczy każdego przewoźnika bez względu na to, czy jest mały czy duży, jakie towary i do jakich krajów wozi. Sytuacja znacząco się zmieniła w momencie, gdy ZMPD skoncentrował w swojej działalności postulaty wielu przedsiębiorców i większości środo-

wisk zainteresowanych tą samą problematyką. To był i jest państwa sukces. A to, że teraz idziecie jeszcze dalej i otworzyliście własne Przedstawicielstwo w Brukseli, tym bardziej zasługuje na uznanie i gratulacje.

Kolejne kroki podejmowane przez Zrzeszenie, jakie obserwuję, pokazują konsekwencję w Państwa działaniu. Mam nadzieję, że Przedstawicielstwo będzie służyło nie tylko przedsiębiorcom zrzeszonym w ZMPD, ale i całej branży. To miejsce mogłoby stać się też swojego rodzaju centrum, gdzie koncentrowałaby się aktywność przedsiębiorców i ich organizacji, i być może nie tylko z Polski, ale i innych krajów członkowskich, czego Państwu życzę.



Europoseł Bogusław Liberadzki

Bardzo się cieszę z decyzji ZMPD o powołaniu swojego przedstawiciela w Brukseli. To rozwiązanie potrzebne i oczekiwane. Najważniejsze jednak, by przedstawicielstwa stanęło



na wysokości zadania, tym bardziej że oczekiwania są duże. Nie powinno ograniczać się do współpracy z ZMPD, lecz wykazywać się aktywnością, szukając kontaktu z posłami wszystkich państw będących sygnatariuszami protestu dotyczącego protekcyjnych zachowań niektórych krajów UE.

Gratuluje ZMPD konsekwencji w działaniu. Doskonale wiecie, że to właśnie w Brukseli rozstrzygają się wszystkie ważne dla europejskich gospodarek kwestie. Jesteśmy pełnoprawnym członkiem UE i powinniśmy dbać o swoje interesy. Przedstawicielstwo ZMPD daje szansę na to, że tak będzie. Bądźcie dalej monolitem i poważnym partnerem – zarówno dla rządu w Polsce, jak i dla przedstawicieli Unii Europejskiej.



Europosel Kosma Złotowski

Przedstawicielstwo ZMPD w Brukseli to strzał w dziesiątkę. Wygrywa tylko ten, kto trzyma rękę na pulsie, jest na

miejscu, rozmawia z posłami, urzędnikami Komisji Europejskiej i w końcu powtarza swoje racje. To właśnie tego typu działania już nie raz doprowadzały do zmiany stanowisk – zgodnie z zasadą kropli, która drąży skałę.



Europosel Czesław Hoc

Absolutnie doskonały ruch. Jeśli nie będziecie mieli swojego człowieka w Brukseli, będzie wam ciężko cokolwiek uzyskać. Już sam fakt, że Polska ma największą flotę transportową w Europie daje ZMPD imperatyw do aktywnych działań na skalę kontynentu. Musicie się pokazywać, musicie pokazywać swoją siłę i mieć swoją reprezentację. Kogo tu nie ma, ten przegrywa, dlatego każde duże przedsiębiorstwo lub organizacja powinno pójść waszym śladem. Poza tym obecność przedstawiciela ZMPD w Brukseli to obopólna korzyść, będziecie dla nas jeszcze większym wsparciem, bo przecież o wielu rzeczach

dowiadujemy się z prasy czy telewizji. Tymczasem informacje z pierwszej ręki są bezcenne. Tym bardziej, że walczymy o to samo.



Europosel Zdzisław Krasnodębski

Jestem europosłem od 2014 r. i moim pierwszym spostrzeżeniem było to, jak mało instytucji i branż polskiego życia gospodarczego i społecznego jest obecnych w Brukseli. Zazwyczaj jest tak, że przedstawiciel pojawia się dopiero wtedy, gdy dzieje się coś ważnego z punktu widzenia interesów jakiejś branży, ale wtedy jest już za późno. Nie bez powodu przedstawiciele biznesu z krajów starej UE są w Brukseli mocno reprezentowani – mogą na bieżąco reagować na unijne legislacyjne pomysły. Wiem, jakie znaczenie dla polskiej gospodarki ma branża transportowa. Nasze firmy są w Europie potęgą i nie możemy pozwolić na to, by pozbawić ich tej pozycji, ale atmosfera wokół polskich przedsiębiorstw transportowych za granicą nie jest najlepsza – pod pozorem walki z tzw. dumpingiem socjalnym dąży się nie tyle do stopniowej poprawy warunków pracy i płacy polskich pracowników, ile do wyeliminowania konkurencji. Dlatego też z tym większym zadowoleniem przyjąłem fakt, że postanowili państwo utworzyć swoje przedstawicielstwo. To niezwykle cenna i potrzebna inicjatywa.

Europosel Elżbieta Łukacijewska

Z perspektywy Brukseli wyraźnie widać, jak bolesny dla polskiego biznesu jest brak przedstawicielstwa różnych branż z naszego kraju. Przez długi czas szefowie firm nie zdawali sobie sprawy z tego, że wiele podejmowanych tu decyzji oznacza kłopot



ty ich firm. Dlatego otwarcie przedstawicielstwa ZMPD w Brukseli jest niezwykle cenną inicjatywą. Tak robią wszyscy ci, którym zależy na tym, by wiedzieć, uprzedzać i przeciwdziałać. Aby być skutecznym, potrzebna jest wiedza z pierwszej ręki. Dlatego mogę się tylko cieszyć z tego, że będziecie Państwo w Brukseli na stałe. ZMPD jest bardzo cennym, ważnym dla nas partnerem. Uzbierzcie nas w potrzebną wiedzę, bo przecież nie jesteśmy specjalistami w każdej dziedzinie. Dzięki naszym kontaktom i współpracy dużo się nauczyłam. Najważniejsze jednak, by przedstawicielstwo było największą korzyścią dla wszystkich firm i podmiotów, które państwo reprezentujecie.

Zastępca Stałego Przedstawiciela RP przy UE Sebastian Barkowski



Przewoźnicy w cieniu wielkiej polityki

Nowe zasady głosowania w Radzie UE osłabiają pozycję Polski, a pierwsi mogą przekonać się o tym przewoźnicy przy okazji głosowania nad dyrektywą o delegowaniu pracowników.

Piotr Szymański

Nicea albo śmierć! – to hasło Jana Rokity sprzed kilkunastu lat, z czasu dyskusji nad Konstytucją UE. Teraz jest znowu aktualne. Śmierć nam nie grozi, ale tzw. nicejski system głosowania w Radzie UE odchodzi do przeszłości.

W systemie decyzyjnym UE kluczową rolę pełnią trzy instytucje. Pierwsza to Komisja Europejska - organ reprezentujący w założeniu interesy całej Wspólnoty i posiadający wyłączne prawo zgłaszania propozycji nowych aktów prawnych. Za ich przyjęcie odpowiadają wspólnie Rada UE i Parlament Europejski, reprezentujące odpowiednio interesy rządów państw i obywateli Unii. Tylko po przyjęciu projektu przez obie instytucje staje się on obowiązującym prawem. Teraz sposób podejmowania decyzji przez Radę, zamiast Traktatu z Nicei (2001) regulować będzie Traktat z Lizbony z 2007 r.

Inne liczenie głosów

Decyzjami z Lizbony odchodzi się od zasady, że każdy kraj dysponuje określoną z góry liczbą głosów. Cztery największe państwa UE - Niemcy, Francja, Wielka Brytania i Włochy – miały ich po 29, a Polska i Hiszpania zaledwie o dwa mniej. Kwalifikowana większość (najczęściej obowiązująca przy głosowaniu) wynosiła 260 z ogólnej liczby 352 głosów. System lizboński, odchodzą

dząc od głosów „krajowych”, zastąpił je tzw. podwójną większością - do podjęcia decyzji trzeba co najmniej 55 proc. państw członkowskich, reprezentujących co najmniej 65 proc. ludności UE. Nowe zasady faworyzują największe kraje, w tym Niemcy, gdzie mieszka ok. 16 proc. ludności UE. Polska ma ok. 7,6 proc. ludności UE, a dla Grupy Wyszehradzkiej współczynnik ten wynosi niecałe 13 proc. Tymczasem zgodnie z Traktatem z Nicei kraje V4 dysponowały aż 58 głosami (na 92 wymagane do mniejszości blokującej). Zestawienie to pokazuje dysproporcję w sile głosu i nie pozostawia wątpliwości, że krajom takim jak Polska trudniej utworzyć koalicję i przeciwstawić się woli największych graczy.

Tak naprawdę z nicejskim systemem głosowania rozstaliśmy się już wcześniej, bo 1 listopada 2014 r., kiedy zaczął obowiązywać system lizboński. Ale dla wielu krajów UE, w tym dla Polski, nowa metoda liczenia głosów była trudna do zaakceptowania (stąd właśnie słynne „Nicea albo śmierć”). Ostatecznie udało się wynegocjować rozwiązanie przejściowe - do końca marca 2017 r., na wniosek któregoś z państw członkowskich, głosowanie może odbyć się na starych zasadach. W kwietniu 2017 roku ta furtka zostanie zamknięta.

Kompromisy są najlepsze

Większość decyzji w UE podejmowana jest w ramach kompromisów, zawieranych często po długich konsultacjach i negocjacjach. Rzadko dochodzi do sy-

tuacji, w której tworzone są koalicje, aby zablokować akt prawny. Jednak nawet sama świadomość takiej możliwości wpływa na stanowiska negocjacyjne. Ponadto, chociaż zdecydowana większość decyzji w Radzie podejmowana jest kwalifikowaną większością głosów, istnieją wyjątki, kiedy wymagana jest jednogłośnieść. Należą do nich tematy dotyczące polityki zagranicznej i bezpieczeństwa, rozszerzenia UE, budżetu czy spraw wewnętrznych i wymiaru sprawiedliwości.

W 2017 roku głosowania po nowemu

Jakie znaczenie nadchodząca zmiana ma dla polskich przewoźników? Niestety w tym przypadku można dostrzec poważne zagrożenia. W przyszłym roku Komisja Europejska przedstawi propozycje zarówno rewizji dyrektywy o delegowaniu pracowników, jak i Pakietu drogowego, w przypadku których interesy krajów starej i nowej Unii są tak rozbieżne, że może być trudno znaleźć kompromis. Jednak Rada UE jest jedną z trzech głównych instytucji zaangażowanych w proces stanowienia unijnego prawa. Dlatego naszych interesów należy bronić także we współpracy z Komisją Europejską oraz na forum Parlamentu Europejskiego.

Z pewnością śmierć nie jest właściwą alternatywą dla „Nicei”, nie ulega jednak wątpliwości, iż brak możliwości skorzystania z tego systemu znaczenie osłabił naszą pozycję negocjacyjną. ■



Rodzina w komplecie.
Nowe pojazdy serii MAN TG.

MAN kann.



Podróże służbowe kierowców

Trybunał Konstytucyjny uznał, że przewoźnicy nie muszą płacić kierowcom ryczałtów za noclegi. Odwrócił tym samym uchwałę Sądu Najwyższego z 2014 roku.



Robert Przybylski

Trybunał Konstytucyjny stwierdził 24 listopada 2016 roku, rozpoznając wniosek Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” dotyczący podróży służbowej (zwrot kosztów za nocleg podczas zagranicznej podróży służbowej), że

1) art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 775 § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 konstytucji,

2) art. 21a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. powołanej w punkcie 1 w związku z art. 775 § 2, 3 i 5 ustawy z 26 czerwca 1974 r. powołanej w punkcie 1 w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikom

wi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 konstytucji.

W ocenie Trybunału Konstytucyjnego, uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców podróży służbowej wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniającej specyfikę ich pracy.

W czerwcu 2014 roku Sąd Najwyższy podjął uchwałę, że „zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na wa-

runkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy”. Trybunał Konstytucyjny uznał, że oczekiwania pracodawców, iż zapewnienie odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodowej zwolni ich z ponoszenia kosztów noclegu kierowców, były usprawiedliwione.

Należy przypomnieć, że wszystko zaczęło się od uchwały Sądu Najwyższego z listopada 2008 roku, w której stwierdzono, że kierowca transportu międzynarodowego nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 775 § 1 kodeksu pracy. W uzasadnieniu SN dodał, że „Podróż nie stanowi u pracowników mobilnych zjawiska wyjątkowego, lecz jest normalnym wykonywaniem obowiązków pracowniczych”.

Z uwagi na powyższe, nie ulega wątpliwości, że nadszedł już czas aby kwestie zwrotu należności kierowców odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze zostały odrębnie uregulowane. Zagadnienia te mogą okazać się bardzo istotne w kontekście unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników, a więc czasowego wykonywania pracy w innych krajach.



endorsed by **RJ**

1957 **ZMPD** planer

Warto skorzystać z ZMPDplanera podczas planowania kosztów transportu



Planowanie tras dla samochodów ciężarowych

W celu uzyskania jeszcze dokładniejszych danych ZMPDplaner umożliwia wprowadzenie szczegółowych parametrów pojazdów.

Optymalizacja kosztów transportu



www.zmpdplaner.pl

Będziemy twardo bronić całego sektora



z Jerzym Szmitem, wiceministrem infrastruktury i budownictwa rozmawia Robert Przybylski

Co dla Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oznacza wyrok Trybunału Konstytucyjnego w sprawie ryczałtów za noclegi w kabinie?

Wyrok określił pole do rozmów pomiędzy przedsiębiorcami a pracownikami. Chcemy w tych rozmowach aktywnie uczestniczyć. Niektóre państwa europejskie chcą ograniczyć konkurencję na europejskim rynku transportu drogowego. Na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii w Brukseli, które odbyło się 1 grudnia tego roku, na wniosek Niemiec i Francji, Rada dyskutowała na temat restrykcji w transporcie drogowym. Obecnie na tym spotkaniu wiceminister infrastruktury i budownictwa Justynie Skrzydło udało się stworzyć grupę ośmiu państw o zbieżnym stanowisku, przeciwnych tym restrykcjom. Grupa powtórzyła swoje stanowisko dotyczące dyrektywy o pracowni-

kach delegowanych, płacy minimalnej i kabożu.

Wracając do rozmów przedsiębiorców z pracownikami, jakie prawo należałoby przygotować?

Należy wspólnie określić zasady pracy w polskim transporcie. To mógłby być pewnego rodzaju układ zbiorowy. Chodzi tu o ramowe określenie relacji pomiędzy pracodawcą a pracownikiem, aby zniknął także stawiany polskim firmom zarzut dumpingu socjalnego.

Z pewnością będziemy musieli twardo bronić całego sektora. Polskie firmy transportowe zdobyły jedną czwartą unijnego rynku przewozów międzynarodowych i ten sukces niektóre państwa kłuje w oczy.

Ministerstwo uważa, że potrzebna jest renowacja umowy z Rosją?

Na razie nie ma takiej potrzeby. Liczba wynegocjowanych dla naszych przewoźników zezwoleń na kraje trzecie jest rekordowa. Jeżeli jednak okaże się, że Rosja nie przestrzega wcześniejszych ustaleń, trzeba będzie na nowo podjąć rozmowy. Nie będziemy bezradnie przyglądać się rugowaniu polskich przewoźników z międzynarodowego rynku. Wówczas być może trzeba będzie przygotować się do wprowadzenia ograniczeń, tym bardziej, że Rosjanie mają w zasadzie swobodny tranzyt przez Polskę. Zobaczmy, jak zadziała niedawne porozumienie z Rosjanami. Rok 2017 będzie decydujący.

Przewoźnicy domagają się, aby ciężarówki mogły jeździć po wszystkich drogach krajowych. Czy skarga Komisji Europejskiej do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości przyspieszy otwarcie dróg na ciężki transport?

Możliwość dopuszczenia na drogi ciężkiego transportu wynika z przy-

czyn obiektywnych, a nie z powodu niechęci administracji do transportu samochodowego. Nasza sieć dróg krajowych, licząca ponad 19 tys. km, była budowana według norm zakładających 8 i 10 ton nacisku osi. Komisja Europejska uważa, że cała sieć dróg krajowych powinna być otwarta dla ciężkiego transportu, z naciskiem osi 11,5 tony. A przecież ten standard jest stosowany dopiero od wstąpienia Polski do UE. Po analizie stanu dróg dopuścimy ciężki transport na ponad połowę dróg krajowych. Gdybyśmy chcieli uczynić to na całej sieci, musielibyśmy ją przebudować, a to wymagałoby dodatkowych nakładów w wysokości 53 mld zł, których w budżecie nie mamy.

Jesteśmy zaskoczeni decyzją o skardze, bo cały czas byliśmy w kontakcie z Komisją i każdy nasz krok był przecież z nią konsultowany. Nadal na bieżąco informujemy jej przedstawicieli o naszych działaniach. Jeżeli Komisja nie wycofa skargi, wówczas nasze argumenty przedstawimy w sądzie.

Brakuje funduszy na realizację Programu Budowy Dróg Krajowych. Jak załatać dziurę?

W przyszłym roku po raz kolejny wydłużymy sieć płatnych dróg – mówimy o mycie dla samochodów o masie całkowitej powyżej 3,5 ton, czyli ciężarówek i autobusów. Obecnie zasila ono KFD kwotą ok. 1,5 mld zł rocznie. Ponadto do KFD wpływa 200 mln zł z myta od aut osobowych.

Być może konieczne będzie rozważenie zmiany wysokości i struktury stawek opłat od pojazdów ciężkich. W Polsce stawki te należą do jednych z najniższych w Europie. Pozwoliłoby to na spełnienie oczekiwań przewoźników, że będą mogli korzystać z w pełni funkcjonalnej sieci dróg. Zostałaby oczywiście zachowana zależność wysokości stawki od norm, jakie spełnia samochód.



Karta paliwowa dla mądrych Przewoźników



Wielkie cięcie kosztów!
Jakie to proste:
tylko 1 cena paliwa w każdym kraju i z góry na cały tydzień!

www.iqcard.pl



zamów teraz swoją IQ Card:
info@iqcard.at
+43-732-66 40 01-410

e-Rejestr już w przygotowaniu

Dopiero za rok ruszy rejestr wykroczeń firm transportowych, który ma być batem na nieuczciwych przedsiębiorców.

Robert Przybylski

Podczas półrocznych dyskusji 4 listopada 2016 r. Sejm uchwalił nowelizację ustawy o transporcie drogowym, wymuszoną przez unijny pakiet drogowy, czyli trzy rozporządzenia: 1071, 1072 i 1073 z 2009 roku. Ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, czyli 15 grudnia br. Najpoważniejszą zmianą jest wprowadzenie krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego (KREPTD). Polska, podobnie jak i pozostałe kraje UE, była zobowiązana do wprowadzenia rejestru do końca 2012 roku, jednak zaczęła on działać najpóźniej 30 listopada 2017 roku i będzie prowadzony przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Dzięki działaniom Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych sankcje wobec przedsiębiorców przewidziane przez znowelizowaną ustawę nie będą tak bolesne. Przede wszystkim rząd wycofał się z zapisu, że za naruszenia obejmujące przypadki niewłaściwego wykorzystywania świadectw kierowców przedsiębiorca może zostać pozbawiony licencji wspólnotowej.

Kategorie naruszeń

Ostatecznie ustawa odwołuje się do rozporządzenia Komisji (UE) nr 2016/403, które ustanawia wspólny wykaz kategorii, rodzajów i stopni poważnych na-

ruszeń przepisów unijnych w komercyjnym transporcie drogowym.

Przy obliczaniu częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń państwa członkowskie biorą pod uwagę następujące czynniki:

- a) wagę naruszenia (poważne naruszenia PN i bardzo poważne naruszenia BPN);
- b) czas (okres przynajmniej roku od daty kontroli);
- c) liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem (średnio na rok).

Biorąc pod uwagę potencjał stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego, maksymalna częstotliwość poważnych naruszeń, powyżej której powinny one być uznawane za poważniejsze, ustalana jest w następujący sposób:

- 3 PN/na kierowcę/na rok równoważne jest 1 BPN
- 3 BPN/na kierowcę/na rok powodują uruchomienie krajowej procedury w sprawie oceny dobrej reputacji.

Liczba naruszeń w przeliczeniu na kierowcę na rok stanowi średnią wartość obliczoną poprzez podzielenie całkowitej liczby wszystkich naruszeń o tym samym poziomie wagi (PN lub BPN) przez średnią liczbę kierowców zatrudnionych w ciągu roku.

Procedura badania dobrej reputacji dotyczy przedsiębiorcy, zarządzającego transportem oraz osoby wyznaczonej do wykonywania zadań zarządzającego transportem. Chodzi o to, by za jednego nieuczciwego kierowcę nie cierpieli inni, którzy wraz z wycofaniem licencji pozbawieni byłoby pracy.

Sankcje

Trzy poważne naruszenia lub jedno bardzo poważne naruszenie, w przeliczeniu na kierowcę na rok w danym przedsiębiorstwie, powoduje wydanie przez właściwy organ przedsiębiorcy mającemu siedzibę na terytorium RP

ostrzeżenia o możliwości wszczęcia procedury cofnięcia wypisów z licencji wspólnotowej.

W przypadku stwierdzenia drugiego bardzo poważnego naruszenia, w ciągu roku od dnia wystosowania ostrzeżenia, właściwy organ dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej:

- a) cofnięcia na okres 3 miesięcy 20 proc. wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę więcej niż 10 wypisów z licencji wspólnotowej,
- b) cofnięcia 1 wypisu z licencji wspólnotowej na okres 3 miesięcy oraz zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę od 2 do 10 wypisów z licencji wspólnotowej,
- c) zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 1 wypisu z licencji wspólnotowej.

W przypadku stwierdzenia trzeciego bardzo poważnego naruszenia, w ciągu roku od dnia wystosowania ostrzeżenia, właściwy organ wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełnienia wymogu dobrej reputacji.

Ostrzeżenie uznaje się za niebyłe po upływie roku od dnia stwierdzenia przez właściwy organ bardzo poważnego naruszenia, na podstawie którego wystosowano to ostrzeżenie.

Przedsiębiorca zwraca cofnięte wypisy z licencji do organu, który je wydał, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.

Dużym sukcesem ZMPD jest także wprowadzenie zapisu, aby przy dokonywaniu oceny dobrej reputacji, organ brał pod uwagę m.in. opinię organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przewoźników drogowych działających min. 3 lata.

MASTER TRUCK OF THE YEAR 2016



NAGRODA DZIENNIKARZY RP

DAF XF FT 460 SUPER SPACE CAB

W opinii członków jury: „DAF XF 460 FT jest nowoczesnym pojazdem najlepiej dostosowanym do potrzeb polskiego transportu, o wysokich osiągnięciach i niskim zużyciu paliwa. Wszystko to przy wsparciu bardzo dobrze działającej sieci serwisowej, co pozwala na optymalizację całkowitego kosztu eksploatacji i maksymalizację zysku”.



Informacje na temat firmy DAF oraz produktów marki DAF zamieszczone są na stronach: www.daftrucks.pl

XF

DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAFTRUCKS.PL

DAF
A PACCAR COMPANY

Na smutno

Skoro jest źle, to nie należy się śmiać. Ogłośmy akcję „smutna mina”.



Piotr Litwiński



Jan Buczek



Bogdan Oleksiak



Alvin Gajadhur



Sławomir Jeneralski



Protest przewoźników w Gdańsku

Firmy transportowe domagają się poprawy obsługi w DCT Gdańsk. 28 listopada 2016 roku protestowali w Gdańsku przewoźnicy kontenerowi oraz kierowcy. Akcja, skierowana do Zarządu DCT Gdańsk, Zarządu Morskiego Portu oraz miasta Gdańska, miała na celu:

- stworzenie odpowiednich warunków obsługi pojazdów samochodowych na terenie DCT Gdańsk,
 - oddanie parkingu buforowego dla klientów Portu Gdańskiego, przede wszystkim DCT, wraz z infrastrukturą, zapewniającą kierowcom przyzwoite warunki socjalne i sanitarne,
 - zapewnienie przez DCT Gdańsk koordynacji między parkingiem buforowym a systemem bramowym.
- W proteście brało udział kilkadziesiąt pojazdów, w większości zestawów kontenerowych. Nagłośnienie protestu spowodowało powrót do rozmów z Komisją Kontenerową przy Pomorskim Stowarzyszeniu Przewoźników Drogowych i przyspieszenie prac związanych z budową odpowiednio dużego parkingu buforowego. Organizatorem protestu było Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych.”



PROTEST



Jak odkorkować polsko-ukraińskie przejścia graniczne?

Ułatwienie funkcjonowania transportu międzynarodowego w przewozach Ukraina – Polska było głównym tematem spotkania funkcjonariuszy Izby Celnej, Straży Granicznej oraz przewoźników z obu krajów, które odbyło się w środę 30 listopada 2016 r. w Dorohusku.

Kluczowym pytaniem było to, jak rozładować kolejki na przejściach granicznych w Dorohusku, Medyce, Korczowej oraz Hrebennem. – Każde zatrzymanie pojazdu to dla nas określone, poważne koszty – powiedział prowadzący spotkanie prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej Jarosław Jakoniuk. Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk podkreślił znaczenie tego typu konsultacji, przypominając, że dotychczasowe przyniosły dobre rozwiązania w postaci wprowadzenia m.in. szybkiej ścieżki (tzw. fast way) dla ciężarówek bez ładunku, których kontrola ogra-

nicza się do niezbędnego minimum. Dyrektor Izby Celnej w Przemyslu Jadwiga Zenowicz przypomniała jednak, iż liczba takich pojazdów zdecydowanie się zmniejszyła, co automatycznie wydłużyło czas kontroli. Nie bez winy są też kierowcy, którzy często nie posiadają odpowiednich dokumentów lub źle je wypełniają.

Funkcjonariusze Izby Celnej w Białej Podlaskiej przypomnieli o zrealizowanych inwestycjach w postaci m.in. tablic informujących o czasie oczekiwania na granicy, portalu granica.gov.pl i aplikacji Mobilna Granica, a także tablic LED na przejściach, wspomagających sterowanie ruchem pojazdów ciężarowych.

Organizatorami spotkania były Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników w Białej Podlaskiej, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz Izba Celna w Białej Podlaskiej.

Komisja Europejska pracuje nad przepisami o delegowaniu kierowców



– Pracujemy nad przygotowaniem jasnych i łatwych do wdrożenia reguł dotyczących delegowania pracowników – poinformowała unijna komisarz ds. socjalnych Marianne Thyssen podczas odbywającego się w Krakowie w dniach 7-8 listopada 2016 r. 4. Europejskiego Kongresu Mobilności Pracy. Unijna komisarz zwróciła uwagę na fakt, że transport to branża, w której mobilność pracowników jest wyjątkowo duża. To powoduje, że wymaga on osobnych, klarownych przepisów. – Zapraszam wszystkich zainteresowanych, by włączyli się w pracę nad zasadami i regulacjami składającymi się na ten pakiet – powiedziała Marianne Thyssen. – Nie chcemy dopuścić do sytuacji, jaka ma dziś miejsce w Niemczech i we Francji – dodała unijna komisarz, przypominając zgromadzonym, że wobec tych dwóch krajów toczy się postępowanie wyjaśniające dotyczące proporcjonalności wdrożenia dyrektyw o delegowaniu w

transportie drogowym. Konsultacje w sprawie tzw. pakietu transportowego potrwać do 11 grudnia 2016 r.

W odpowiedzi wiceminister rodziny, pracy i polityki społecznej Stanisław Szwed podkreślił, że rząd widzi w proponowanych zmianach duże zagrożenie dla konkurencyjności polskich przedsiębiorstw, co w efekcie może skutkować wyeliminowaniem ich z europejskiego rynku z powodu drastycznego wzrostu kosztów działalności.

Według dzisiejszych założeń przedsiębiorstwa wysyłające pracowników do czasowej pracy poza granicami kraju będą musiały płacić wynagrodzenie według stawek kraju docelowego.

Warto przypomnieć, że polskie firmy delegują rocznie największą w Europie liczbę pracowników – ponad 400 tys. osób.

Wszystko wskazuje na to, że przepisy zostaną wdrożone już latem 2017 roku.

Śladami Bublewicza



W Olsztynie ruszyły klasy kształcące kierowców-mechaników.



Robert Przybylski

Zespół Szkół Samochodowych im. por. Adolfa Marii Bocheńskiego w Olsztynie uruchomił kształcenie w zawodzie kierowca-mechanik. Trzyletni program kończy się egzaminem potwierdzającym kwalifikację w zawodzie.

- Decyzję o uruchomieniu takiego profilu kształcenia podjęliśmy w 2015 roku po rozeznaniu się w potrzebach rynku pracy oraz po otrzymaniu zgody Powiatowej i Wojewódzkiej Rady Zatrudnienia - podkreśla dyrektor placówki Arkadiusz Gnoza.

Ponadto został podpisany list intencyjny z pracodawcami, zgodnie z którym przedsiębiorcy zapewnią zorganizowanie praktyk zawodowych uczniom.

Zespół szkół składa się z Technikum nr 1 oraz Zasadniczej Szkoły Zawodowej nr 1. Do obu placówek uczęszcza 450 uczniów. W zawodzie kierowca-mechanika kształcą Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 1. - Młodzi ludzie wykazali zainteresowanie nową ofertą. Choć późno uruchomiliśmy przygotowania do nowej klasy, a zawód kierowca-mechanik jest w rejestrze od 2015 roku, to zgłosiło się 18 chętnych do klasy o tej specjalności - mówi Gnoza.

- To inteligentne, patrzące perspektywicznie młode osoby, które wiedzą, czego chcą. Nie wiem, czy o wyborze zdecydowała tradycja rodzinna, czy raczej skojarzenie zawodu kierowcy z wolnością, niezależnością i podróżowaniem, ale w sumie zebrała się nawet spora grupa chętnych - przyznaje dyrektor.

Wyjaśnia, że szkoła połączyła kształcenie kierowcy-mechanika z elektromechanikiem pojazdów samochodowych. Przedmioty ogólne wykładane są dla obu grup łącznie, natomiast zawodowe oddzielnie. - Zauważyłem, że młodzież zmienia pierwotny wybór i przechodzi ze specjalności elektromechanik na kierowcę - dodaje dyrektor szkoły. - Zainteresowanie tym zawodem jest nawet większe niż się spodziewaliśmy, bo wydawałoby się atrakcyjny zawód mechanika motocyklowego nie znalazł chętnych wśród młodzieży - podkreśla dyrektor.

Szkoła reklamowała nowy kierunek kształcenia do początku 2016 roku. - W kwietniu zorganizowaliśmy Dni Otwarte Szkoły. Przyjechały ciągniki siodłowe Mercedes-Benz olsztyńskiego diler a oraz ciągniki siodłowe DAF z firmy DBK. Te duże maszyny przyciągnęły uwagę młodzieży. Młodzi widzą także, jak intensywnie rozwija się transport samochodowy i stale roś-

nie zapotrzebowanie na kierowców - przyznaje Arkadiusz Gnoza. Przypuszcza, że w kolejnym roku szkolnym powstanie cała klasa o specjalności kierowca-mechanik.

Dyrektor podkreśla znaczenie dobrej współpracy z przewoźnikami samochodowymi w przypadku kształcenia młodzieży. Jest to szczególnie ważne w realizacji drugiej części programu, gdy trzeba organizować praktyki. Również staże w przedsiębiorstwach są bardzo ważne, bo dzięki nim młodzież lepiej pozna swój fach - tłumaczy dyrektor. Także przeszkolenie nauczycieli przez branżę jest istotne, bo dzięki niemu poznają oni wymiar praktyczny zawodu - podkreśla Arkadiusz Gnoza.

Tradycją szkoły jest kształcenie w branży mechaniczno-samochodowej. Jednocześnie stale poszerza ona swoją ofertę edukacyjną. Od dwóch lat realizowane jest kształcenie w pokrewnym zawodzie technik spedytor.

- Nasze bogate doświadczenie ułatwiło nam uruchomienie kształcenia w nowym zawodzie kierowcy - mechanika. Dlatego przyszłość wygląda optymistycznie i mam nadzieję, że nasi absolwenci staną się uznanymi profesjonalistami w branży samochodowej, tak jak patron szkoły oraz jej sławny absolwent, Marian Bublewicz - kończy dyrektor.

Przewoźnicy muszą współuczestniczyć w kształceniu kierowców



Robert Przybylski

Bardzo dobrze układa się współpraca z kuratorem wojewódzkim - zapewnia przewodniczący Regionu Świętokrzyskiego ZMPD Edward Soboń. - To on wytypował szkoły w Busku Zdroju, Kielcach, Pińczowie, Sandomierzu, Skarżysku, Starachowicach i Staszowie, ponieważ mają one dobrze wyposażone warsztaty. Dodaje, że także starostowie wspierają pomysł powołania takich klas i szkoła w Łopusznie jest ósmą.

- Kształcenie odbywa się w systemie dualnym, w którym bardzo istotne jest zapewnienie praktyk - wyjaśnia przewodniczący regionu. - Nie zawsze lokalni przewoźnicy stają na wysokości zadania i brak jest chętnych, którzy mogliby zapewnić młodzieży praktyki - podkreśla Soboń. Nie wszędzie jest tak komfortowa sytuacja jak w

Sandomierzu, gdzie pobliska baza ZTE Radom zobowiązała się do przyjęcia na praktyki dziesięciu uczniów. - Przecież w Niemczech lub w Szwajcarii przewoźnicy muszą partycypować w kształceniu kierowców, to jest ich długofalowy interes - tłumaczy Soboń.

Chwali także ZDZ, które wspomogą szkoły zawodowe z najslabiej wyposażonymi warsztatami. - Chodzą nam o porządne wykształcenie młodzieży - dodaje.

Zauważa także kwestię przygotowania kadry nauczycielskiej, ponieważ postęp w technice idzie bardzo szybko. - Do szkoleń należy włączyć także spedytorów, bo orientacja w dokumentacji przewoźniczej to jedna z ważniejszych umiejętności - uważa Soboń.

Szkoły zainteresowane wprowadzeniem nowego zawodu muszą do końca lutego skompletować dokumenty. - Starostowie ze zrozumie-

W przyszłym roku województwo świętokrzyskie uruchomi najprawdopodobniej osiem klas kształcących kierowców-mechaników. Niezbędna jest jednak pomoc przewoźników.

niem podchodzą do kwestii pokrycia kosztów uzyskania prawa jazdy kat. B oraz zdobycia kwalifikacji kompetencji zawodowych - zapewnia Soboń.

W szkołach zawodowych powiatu starachowickiego dyrekcje tworzą klasy uczące w zawodach obecnie poszukiwanych. Dziś powiat stawiany jest jako wzór wdrażania dobrych rozwiązań w zakresie szkolnictwa zawodowego w regionie.

Podczas Konferencji Gospodarczej „Świętokrzyskie jako przyszłość”, która odbyła się 24 października w Hotelu Binkowskim w Kielcach, o dobrych praktykach opowiadał Mariusz Majewski, dyrektor Zespołu Szkół Zawodowych nr 3 w Starachowicach.

Ciekawy charakter miały panele tematyczne, z udziałem praktyków, a w jednym z nich, poświęconym kształceniu w szkołach wyższych i zawodowych oraz potrzebom gospodarki, przedstawione zostały rozwiązania, wprowadzone w powiecie starachowickim.

Do udziału w dyskusji or-

ganizatorzy zaprosili dyrektora Zespołu Szkół Zawodowych nr 3 w Starachowicach Mariusza Majewskiego, który mówił o klasie patronackiej MAN-a, ale też o kolejnych działaniach związanych z naborem do klasy: operator obrabiarek skrawających czy obecnych staniach w zakresie utworzenia klasy kierowca - mechanik przy współpracy ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (Region Świętokrzyski). - Ta szkoła jest najbardziej zaawansowana w przygotowaniach - uważa Soboń.

Dyrektor szkoły przekonywał, że ścieżka rozwoju zawodowego jest o wiele lepsza od byle jakich studiów. W naszym powiecie młodzież zaczyna to dostrzegać, co pokazuje przykład klasy patronackiej MAN-a, gdzie na jedno miejsce jest więcej niż dwóch chętnych. We wrześniu przyjęta została wyselekcjonowana szesnastka spośród ponad trzydziestu czterech osób, które się ubiegały. Trudno zresztą się dziwić, korzyści są bowiem duże. ■

Podkarpacie walczy z brakiem kierowców



Są pieniądze na kształcenie kierowców, jednak aby po nie sięgnąć przedsiębiorcy muszą zapewnić uczniom praktyki.

Robert Przybylski

W Podkarpackim Urzędzie Wojewódzkim w Rzeszowie odbyło się 8 listopada 2016 r. spotkanie przedstawicieli ZMPD: wiceprzewodniczącego Rady ZMPD Euzebiusza Gawrysiuka i członka Rady Adama Kucy z wojewodą podkarpackim Ewą Leniart, wicemarszałkiem województwa podkarpackiego Marią Kurowską oraz przedstawicielami wojewódzkiego Kuratorium i Urzędu Pracy. W spotkaniu uczestniczył także przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury poseł Bogdan Rzońca. Inicjatorem spotkania był przewodniczący Regionu Podkarpackiego ZMPD Tadeusz Furmanek.

Pani wojewoda Leniart otwierając spotkanie wskazała, że chodzi o stworzenie dla młodych ludzi alternatywy. – Wyższe wykształcenie nie gwarantuje dobrego zatrudnienia – przyznała pani wojewoda. – Moim marzeniem jest, aby w każdym powiecie funkcjonowała szkoła zawodowa, przygotowująca młodzież do potrzeb lokalnego rynku pracy. Do tego ważna jest współpraca z lokalnymi przedsiębiorcami – podkreśliła. – Pomagając szkołom kształcić młodzież, przedsiębiorcy przygotowują sobie narybek i na pewno nie tracą podejmując takie działania – podkreśliła.

Za szkolnictwo odpowiadają samorządy i to one muszą wypracować wspólnie z przedsiębiorcami formułę współpracy. Pani wicemarszałek województwa podkarpackiego Kurowska

wskazuje, że województwo przeznaczyło 60 mln zł na szkoły zawodowe. – Fundusze otrzymają tylko te szkoły, które podpisały umowy z przedsiębiorcami na praktyki – podkreśla wicemarszałek.

Pani Kurowska zauważyła, że brak kierowców odczuwany jest już dziś, więc Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie przygotował fundusz na 2017 rok, który umożliwi przeszkolenie 1100 kierowców.

Dyrektor WUP w Rzeszowie Tomasz Czop podkreślił, że urząd zamierza umożliwić zdobycie kwalifikacji nie tylko w specjalności kierowca samochodu ciężarowego i autobusu, ale także operatora HDS, uprawnień ADR oraz innych. – Ten program przeznaczony jest dla dorosłych, niezależnie od ich wykształcenia i obejmuje te



umiejętności, których nauka kończy się zdobyciem certyfikatu lub egzaminem – zaznaczył dyrektor Czop. Kilkaście milionów złotych przeznaczonych na szkolenia pochodzi z Regionalnego Funduszu Operacyjnego oraz ze środków własnych samorządu województwa.

Drugim źródłem zasilającym szkolenia jest Krajowy Fundusz Szkoleniowy, który od 1 stycznia 2016 roku nie ma ograniczeń wiekowych. Te środki można przeznaczyć także na finansowanie szkolenia osób, które ukończyły 18 lat. Tylko w woj. podkarpackim to kilkadziesiąt milionów złotych. – Środki przeznaczone są tylko na te szkolenia, które kończą się konkretnymi certyfikatami – podkreśla dyrektor Czop i dodaje, że najwięcej wniosków napływa od osób, które chcą pracować w branży transportowej.

Alternatywą są również Kursy Kwalifikacyjne Zawodowe, finansowane z budżetu państwa. Kursy kończone są egzaminem (w przypadku kierowców zawodowych egzaminem na kwalifikację wstępną) i trwają krócej niż 3-letnia szkoła zawodowa.

Euzebiusz Gawrysiuk przyznał, że praktyki są bardzo ważne, jednak przedsiębiorcom zależy, aby szkoły zawodowe miały w programie kształcenie kierowców samochodów ciężarowych. Tymczasem obecne przepisy zapewniają młodzieży jedynie zdobycie prawa jazdy kat. B. – Jeżeli mamy inwestować w praktyki, to uważamy, że szkoła zawodowa powinna mieć program poszerzony o kategorię C – podkreślił Gawrysiuk.

Można pomóc nauczycielom zawodu



Regionalne stowarzyszenie z Pomorza przeszkoliło nauczycieli zawodu kierowca-mechanik. Przewoźnicy uważają, że taka pomoc jest konieczna.

Tomasz Rejek

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych 17 października 2016 r. przeprowadziło szkolenie szesnastu nauczycieli zawodu z czterech szkół zawodowych z województwa pomorskiego, w których powstały klasy w zawodzie kierowca-mechanik. Są to szkoły z Gdańska, Gdyni, Słupska i Kościerzyny.

Szkolenie dotyczyło przedstawienia w „pigulce” zasad kwalifikacji wstępnej oraz materiałów dydaktycznych, związanych z tym kierunkiem kształcenia. Trzech wykładowców ze stowarzyszenia dzieliło się swoimi doświadczeniami w prowadzeniu zajęć oraz prezentowało najlepsze materiały szkoleniowe. Niektóre z nich zostały przekazane nauczycielom.

Stopień zróżnicowania wiedzy posiadanej przez nauczycieli w zakresie nauczania zawodowego był duży. Nauczyciele ze szkół z tradycjami w kształceniu mechaników samochodowych, a przed nieszczęsną reformą szkoleniową również kierowców –mechaników, zdecydowanie wyróżniali się na tle pozostałych. Z jednej strony możemy się cieszyć, że są nauczyciele z dużą wiedzą i chęćmi nauczania, z drugiej musimy mieć świadomość, że trzeba pomóc nauczycielom, dla których jest to zupełna nowość.

Tu powinny włączyć się stowarzyszenia regionalne wraz ze swoimi członkami. Aby uatrakcyjnić szkolenia m.in. uczniom wymienionych szkół, PSPD zakupiło symulator jazdy samochodem ciężarowym oraz wyposażyło pracownię komputerową. Mamy nadzieję, że uatrakcyjnienie szkoleń przyniesie skutek w postaci większej liczby młodych ludzi zainteresowanych zdobyciem zawodu kierowcy-mechanika.

Niepełne kształcenie kierowców

Najprawdopodobniej nieprędko absolwenci szkół zawodowych o kierunku kierowca-mechanik będą kończyć edukację z prawem jazdy kategorii C. Ministerstwo Zdrowia nie zgadza się na badania psychologiczne uczniów.



Robert Przybylski

Kształcenie kierowców w szkołach zawodowych napotkało na nieoczekiwane przeszkody: MEN zgadza się na uzyskanie przez absolwentów kursu kwalifikacji zawodowej oraz zdobycia uprawnień jazdy kat. B, natomiast nie chce pozwolić na przeprowadzenie kursu na prawo jazdy kat. C + E. Ministerstwo Edukacji Narodowej zasłania się przy tym Ministerstwem Zdrowia.

Zbyt młodzi na badanie

Drugi z wymienionych resortów wskazuje, że „badanie psychologiczne młodzieży w wieku 15-16 lat,

które cechuje się zmianami w zakresie intelektu, uczuć, woli, zdolności analizy i syntezy, a także myślenia abstrakcyjnego, pod kątem ich możliwości kierowania pojazdami, którą uzyskają (w przypadku kategorii wyższych prawa jazdy) dopiero w wieku 21 lat, nie jest zasadne z punktu widzenia dojrzałości psychologicznej – biorąc pod uwagę potencjalnie występujące zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu powinno odnosić się do osób w pełni dojrzałych umysłowo, emocjonalnie i społecznie, a wiek jaki zapisano w dotychczasowych przepisach z dużym prawdopodobieństwem zapewnia taką możliwość”.

Ministerstwo Zdrowia wskazuje, że „zgodnie z ustawą o kierujących pojazdami, badaniu psychologicznemu przeprowadzanemu w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem, zwanym dalej „badaniem psychologicznym w zakresie psychologii transportu”, podlega osoba ubiegająca się m.in. o uzyskanie uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E I”.

Obaw Ministerstwa Zdrowia nie potwierdzają fakty. Rzekomo „nie-dojrzały psychicznie” kierowcy startują w wieku „nastu” lat w wyścigach samochodowych, gdzie z powodzeniem opanowują maszyny rozpędzające się do 200 km/h. – Zrobiłem prawo jazdy w wieku 16 lat i wyżywałem się w sporcie samochodowym, więc na ulicy jeździłem bezpiecznie – podkreśla były zawodnik sportowy, a dziś wiceprezes zajmującego się doskonaleniem kierowców Polskiego Stowarzyszenia Motorowego Mariusz Stuszczyński. Kilkunastoletni narciarze wykonują skoki na takie odległości, że mały błąd grozi śmiercią. – Dlaczego zatem 18-latkowie nie mieliby dać sobie rady z prowadzeniem ciężarówki? – zastanawia się Stuszczyński.

Nie musi być pierwsza klasa

Wiceprzewodniczący Rady ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk dziwi się wyjaśnieniom Ministerstwa Zdrowia. – Po pierwsze w rozporządzeniu nie jest napisane, w jakim wieku mają być prowadzone badania psychologiczne, po drugie nikt nie mówi,



że młodzież ma przechodzić je w pierwszej klasie. Można przeprowadzić je w ostatniej, gdy badany ma 18-19 lat – uważa Gawrysiuk.

Z kolei MEN twierdzi, że jeżeli ma inwestować w naukę, to powinno mieć pewność, że młody człowiek nadaje się do wykonywania zawodu. Gawrysiuk odrzuca te argumenty. – Ryzyko niewykorzystania szkolnej edukacji zawsze istnieje, natomiast przypadki odrzucenia kandydata na kierowcę w badaniach psychologicznych są bardzo rzadkie, więc ryzyko zmarnowania kilkuletniego wysiłku z powodu zawalenia egzaminu psychologicznego nie jest duże – podkreśla.

A nawet gdyby tak się stało, to w zawodzie kierowca-mechanik uczeń uzyskuje przygotowanie jako mechanik i w tym zawodzie może pracować.

Kwestię badań kandydatów do szkół ponadgimnazjalnych lub wyższych i na kwalifikacyjne kursy zawodowe, uczniów tych szkół, studentów, słuchaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych oraz uczestników studiów doktoranckich regulują przepisy rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 26 sierpnia 2014 r. w sprawie badań lekarskich kandydatów do szkół ponadgimnazjalnych lub wyższych i na kwalifikacyjne kursy zawodowe, uczniów tych szkół, studentów, słu-

chaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych oraz uczestników studiów doktoranckich, wydane na podstawie art. 6 ust. 5 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy.

Kto za to zapłaci?

W opinii Ministerstwa Zdrowia nie jest celowe dostosowanie obecnie obowiązującego prawa w zakresie badań psychologicznych osób ubiegają-

Ministerstwo Zdrowia zasłania się także stwierdzeniem, że „przedstawione zagadnienia pozostają w gestii Ministra Infrastruktury i Budownictwa, jako gospodarza ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz Ministra Edukacji Narodowej – autora ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty, gdyż sprawy dotyczące wymagań wiekowych wobec osób ubiegających się o uprawnie-

Ministerstwo Zdrowia uważa, że brak jest odpowiedniej podstawy prawnej do finansowania badań kandydatów do szkół ponadgimnazjalnych ze środków publicznych. Resort przypomina, że za badania powinien płacić samorząd, czyli w przypadku szkół powiaty.

cych się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy do projektowanego kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik. Brak jest też odpowiedniej podstawy prawnej do finansowania badań kandydatów do szkół ponadgimnazjalnych ze środków publicznych. Resort przypomina, że za badania powinien płacić samorząd, czyli w przypadku szkół powiaty.

nia do kierowania pojazdami oraz potrzeby utworzenia w szkołach ponadgimnazjalnych kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik wykraczają poza kompetencje Ministra Zdrowia.

W chwili obecnej osoby w wieku 18 lat uzyskują uprawnienia kat. C, C+E po uprzednim ukończeniu 280-godzinnej kwalifikacji wstępnej i już pracują jako kierowcy samochodów ciężarowych.

Policja nie zastąpi Inspekcji Drogowej

Arkadiusz Brzozowski, Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego opowiada o przyszłości formacji oraz o prewencyjnych działaniach w swoim województwie.

■ Co będzie dalej z Inspekcją Transportu Drogowego?

Jeżeli ma pan na myśli informacje o przejściu Inspekcji Transportu Drogowego do Policji, to nie jest to takie proste i oczywiste. Do tej pory pojawiają się informacje w mediach, jak MSWiA wyobraża sobie przyszły kształt służb kontrolnych po ewentualnym wcieleniu ITD do Policji. Przyszedł czas na drugą stronę. Trzeba pamiętać, że Inspekcja Transportu Drogowego podlega Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa, ale wojewódzkie struktury, czyli WITD są utrzymywane z budżetu wojewodów.

drogowego podlegam wojewodzie i zwracam się z prośbą o te fundusze między innymi do wojewody. Planujemy zmianę siedziby, pieniądze na ten cel może nam zagwarantować wojewoda, nie Główny Inspektor Transportu Drogowego, tak jak jest to w przypadku Komend Wojewódzkich Policji, gdzie budżet zatwierdzany jest przez Komendę Główną Policji. Jeżeli Inspekcja przeszłaby do Policji, wojewoda może mieć wówczas zupełnie inne spojrzenie na takie problemy.

■ Czy wiadomo jak będzie wyglądało przejście Inspekcji przez Policję?

To są tylko plany i tego też nie wiemy. Nie są znane za-

tem muszą przejść wszystkie etapy kwalifikacji, począwszy od badań lekarskich, a na szkoleniu skończywszy. Obawiam się jednak, że część inspektorów nie podoła wymogom postępowania kwalifikacyjnego w Policji, a część sama zrezygnuje więc służba straci wykwalifikowanych ludzi.

■ Czy to jest aż tak duży problem? Przecież obie służby dysponują setkami etatów.

W porównaniu ze stanem etatowym Policji, ITD to mała formacja. Ale jest jeszcze jeden problem, o którym należy wspomnieć, i to jest bardzo poważne wyzwanie. Bo-

szłą niezależną od Policji. Weźmy pod uwagę inny przykład: oficer dyżurny jednostki Policji ma do załatwienia dwie interwencje, w tym jedna tzw. domowa, gdzie jest zagrożenie życia lub zdrowia ludzkiego a druga związana jest z kontrolą tirów – a ma tylko jedną załogę i są to byli inspektorzy ITD, gdzie ją wyśle – na którą interwencję? Obawiam się, że zadania obecnie realizowane przez ITD zostałyby zepchnięte na dalszy plan w takim „moloču”, jakim jest Policja.

Poza tym Policja nie zajmuje się wieloma sprawami, które trafiały do nas: skargi mieszkańców na przeładowane autobusy, opóźnione kursy, kontrola przewozu zwierząt, towarów łatwo psujących się, itp.

■ A jak wygląda kwestia emerytur mundurowych?

To także nie jest wyjaśnione. Czy inspektorzy nabyliby praw do tych emerytur z zaliczeniem dotychczasowej służby, czy dopiero byłoby to od momentu formalnego przejścia naszej formacji? Inna kwestia to szkolenia. Inspektorzy nie znają wielu procedur policyjnych, musieliby zostać przeszkoleni. Tymczasem Policja ma tzw. „nawisy szkoleniowe” ze szkoleniami dla swoich

sady przejścia do Policji, to jest projekt MSWiA a MiIB ma swój projekt, który zakłada utrzymanie ITD jako odrębnej formacji. Jednak gdyby tak się miało stać, to według mnie powinna odbyć się normalna rekrutacja, bo przecież inspektorzy, którzy staliby się policjantami, nie mogą być funkcjonariuszami drugiej kategorii. Za-

wiem nieuczciwe firmy chętnie podkupują funkcjonariuszy z doświadczeniem, aby pomagali im obchodzić przepisy. Problem jest coraz poważniejszy, bo liczba naruszeń czasu pracy kierowców wzrasta. Inspektorzy wykrywają nie tylko magnesy, ale i nowe sposoby oszukiwania. Dlatego uważam, że Inspekcja powinna pozostać

■ Zarówno policja, jak i województwa zasilane są z budżetu centralnego...

Ogólnie rzecz biorąc tak, ale weźmy przykład kontroli przeciążonych samochodów. Potrzebuję mobilnej stacji diagnostycznej, która kosztuje ponad milion złotych. Jako warmińsko-mazurski inspektor transportu

O pomstę do nieba woła jakość busów. Podczas ostatnich kontroli w okresie rozpoczęcia roku szkolnego, okazało się, że ponad 40 proc. jest w złym stanie technicznym.

funkcjonariuszy, chociażby w zakresie ruchu drogowego. Skąd zatem weźmie „wolne moce przerobowe”, aby zapewnić szkolenie dla kilkuset dodatkowych funkcjonariuszy? Byłby to proces długofalowy. A co ze szkoleniem policjantów z zadań realizowanych przez Inspekcję?

■ Wracając do województwa warmińsko-mazurskiego, które kojarzy się z lasami. Czy przekroczenia mas i nacisków w przewozach drewna to nadal problem?

Niestety tak. Dziwi nas przy tym, że zarówno Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jak i Wojewódzki Zarząd Dróg tak mało budują odpowiednich zatok do ważenia pojazdów. Takich miejsc mamy zbyt mało, stąd trudno wylapywać przeważone pojazdy. Należy zwrócić też uwagę, że szczególnie zła sytuacja panuje wśród przewoźników używających lekkich aut, o dmc do 3,5 tony. Te auta bardzo często są przeciążone i stanowią nielegalną konkurencję dla cięższych pojazdów. Ważymy je w wyjątkowych przypadkach, gdy na gołe oko widać złamanie przepisów prawa.

■ Przewoźnicy apelują o odstąpienie od karanian kierowców tych pojazdów, które mieszczą się w dopuszczalnym limicie 40 ton masy całkowitej,



z Arkadiuszem Brzozowskim rozmawia Robert Przybylski

a jednocześnie mają przekroczone naciski osi. Mogą liczyć na pewien „margines swobody”?

Jesteśmy zobowiązani do egzekwowania prawa i stosowania jego litery. Ustawa o ruchu drogowym dokładnie precyzuje, jak mamy postępować w różnych przypadkach. My nie tworzymy prawa, to prerogatywa Sejmu, i jeśli posłowie zdecydują o odstępstwach, wówczas będziemy je stosować.

■ Czy poprawiła się jakość taboru?

Zależy od segmentu. Najgorsza sytuacja panuje w przewozach pasażerskich. O pomstę do nieba woła jakość busów. Podczas

ostatnich kontroli w okresie rozpoczęcia roku szkolnego okazało się, że ponad 40 proc. jest w złym stanie technicznym. Niektóre są tak zużyte, że zadziwiają inspektorów, że jeszcze się poruszają.

Najgorzej było podczas Światowych Dni Młodzieży. Wielkie zapotrzebowanie na autobusy zgłoszone przez organizatorów ŚDM spowodowało, że co lepsze pojechały do Krakowa i okolic, zaś na miejscu zostały wyciągnięte „spod płotów” zdezelowane autobusy, które nie powinny już wyjeżdżać na drogi.

Trudno walczyć z plagą niesprawnych pojazdów, bo zdarza się, że zatrzymujemy dowód rejestracyjny, a po jakimś czasie, nawet na-

stępny dzień, przy ponownym zatrzymaniu do kontroli tego pojazdu, po przeglądzie technicznym okazuje się, że usterki nie zostały naprawione. Powstaje pytanie, czy pojazd w ogóle wjechał na stację diagnostyczną? Wysyłamy wówczas informacje do samorządów, aby kontrolowały stacje diagnostyczne, co do których mamy zastrzeżenia, jak również takie informacje przekazujemy zgodnie z właściwością rzeczową – organom ścigania.

■ Główny Inspektor Transportu Drogowego podkreśla, że co druga kontrola na drodze będzie dotyczyć samochodu zagranicznego. Czy ten odsetek uda się pańskim funkcjonariuszom osiągnąć?

To nie będzie łatwe, ponieważ liczba ciężarówek wjeżdżających do Polski ze strony Obwodu Kalinińskiego jest niewielka, powodem jest między innymi sytuacja polityczna – gospodarcza, a ponadto zagraniczne samochody wjeżdżające do Polski przez Litwę poruszają się po drogach województwa podlaskiego. Współpracujemy z Policją i Służbą Graniczną, które przekazują nam informacje o zagranicznych pojazdach.

Muszę jednak zaznaczyć, że jeżeli w tym samym czasie jadą dwie ciężarówki: polska i zagraniczna, to zatrzymujemy do kontroli zagraniczną.

Do Rosji w 2017 roku

Polska i Rosja po trudnych negocjacjach uzgodniły kontyngent zezwoleń na 2017 rok. Ogólna liczba pozostała bez zmian, wzrosła pula ważnych dla naszych firm zezwoleń na kraje trzecie.



Tomasz Małyшко

Przewoźnicy z Polski, jak i z Rosji, będą mieli zapewne warunki spokojnej, w pełni komfortowej pracy, jeśli chodzi o liczbę zezwoleń – ogłosił podsekretarz stanu Jerzy Szmit 9 listopada 2016 r. Tak można podsumować porozumienie osiągnięte między Polską a Rosją w zakresie wymiany kontyngentu zezwoleń na 2017 rok. Ze strony rosyjskiej protokół podpisał wiceminister transportu Nikołaj Asauł.

Wyniku negocjacji w sprawie kontyngentu nie można było przewidzieć do samego końca. Zarówno strona rosyjska, jak i polska podchodziły do osiągnięcia kompromi-

su z dużą rezerwą, a rozbieżności stanowisk były znaczące. Minister Asauł przyznał, że rząd rosyjski podjął decyzję, że Komisja Mieszana w Krakowie miała być ostatnią w roku 2016. Jednak ministrowie doszli do wniosku, że mimo pojawiających się problemów związanych z wykonywaniem przewozów do obu krajów warto osiągnąć kompromis. Negocjowano różne propozycje dla wymiany kontyngentu, kilka wariantów, które zakładały, albo ograniczenie możliwości wykonywania przewozów przez obie strony, albo zachowanie potencjalnych szans na obecnym poziomie. Jednak udało się wynegocjować dla strony polskiej korzystniejsze warunki niż w poprzednim roku. Ostatecznie przewoź-

nicy polscy otrzymają 190 500 zezwoleń drogowych, w tym: 142 tys. zezwoleń ogólnych, 48 tys. zezwoleń kraje trzecie i 500 sztuk zezwoleń na nieregularny przewóz osób. Natomiast przewoźnicy rosyjscy otrzymają 190 500 zezwoleń, z czego: 180 tys. zezwoleń ogólnych i 10 tys. zezwoleń kraje trzecie oraz 500 zezwoleń na nieregularny przewóz osób.

Sprawa nie była prosta

W toku negocjacji w latach 2015 i 2016 narosło wiele problemów, które miały wpływ na decyzję o wymianie kontyngentu. Spotkanie tej samej Komisji Mieszanej w Sankt Petersburgu w dniach 28-29 września 2016 roku zakończyło się bez uzgodnienia

kontyngentu zezwoleń. Wiele zastrzeżeń budziło stosowanie przez stronę rosyjską przepisów krajowych, które nie są ujęte w polsko-rosyjskiej umowie bilateralnej o wykonywaniu międzynarodowych przewozów drogowych. Dlatego wiceministrowie - z Polski Jerzy Szmit i z Rosji Nikołaj Asauł - podpisali uzgodnioną wcześniej wspólną instrukcję dla służb kontrolnych i przewoźników. Instrukcja ta jest zbiorem wytycznych dla przewoźników i kontrolujących dotyczących odpowiedniego dokumentowania przewozów międzynarodowych do Rosji i do Polski. Instrukcja jest dokumentem, który ma również na celu wspomaganie rozstrzygnięcia sporów między przewoźnikami i kontrolującymi. Jesz-

cze w Sankt Petersburgu ministrowie uzgodnili okres próbny na weryfikację stosowania tej instrukcji, tj. do następnego spotkania Komisji Mieszanej w listopadzie 2016 roku.

W Krakowie przyszedł czas na podsumowanie obowiązujących zasad. Jednak pojawiły się zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania instrukcji, wynikające z doświadczeń kierowców i przewoźników. Dyrektor Departamentu Transportu Tadeusz Wilk w ślad za informacjami od przewoźników zwracał uwagę, że w czasie kontroli inspektorzy nie uwzględniają zapisów instrukcji. Kwestionują nawet podpis swojego ministra na instrukcji, twierdząc, że nie ma tam pieczęci.

Bywają przypadki, że na dwie kontrole, np. jedną na granicy, a drugą pod Moskwą, inspektorzy całkowicie odmiennie kwalifikują rodzaj niezbędnego zezwolenia.

Niestety nie ma możliwości uzyskania dowodów w dokumentach na wszystkie takie zachowania, bowiem przewoźników nie stać na to, aby wyjaśniać przez kilka dni wszystkie sygnalizowane przez inspektorów braki. Ładunek musi dotrzeć pilnie do odbiorcy. Natomiast ze strony rosyjskiej pojawiły się informacje, że w wielu przypadkach przewoźnicy nie postępują zgodnie z ustalonymi zasadami, stąd nakładane są kary.

Skargi do komisji

Strona rosyjska również przekazała swoje zastrzeżenia do polskich służb kontrolnych. Dlatego ministrowie uzgodnili, że grupa do spraw trudnych, po-

wołana na wcześniejszym posiedzeniu Komisji Mieszanej (31.03.-1.04.2016) będzie funkcjonować dalej, lecz w szerszym zakresie, a przewoźnicy mogą kierować do niej kontrolne przypadki celem ich dokładnego przeanalizowania. Strona polska

wołana na wcześniejszym posiedzeniu Komisji Mieszanej (31.03.-1.04.2016) będzie funkcjonować dalej, lecz w szerszym zakresie, a przewoźnicy mogą kierować do niej kontrolne przypadki celem ich dokładnego przeanalizowania. Strona polska

prosiła o przyspieszenie rozwiązania problemu. W czasie obrad Komisji Mieszanej strona polska zaproponowała powrót do jednego rodzaju zezwolenia, bowiem jest to jedyny sposób na uniknięcie ewentualnych kontrowersji przy kontroli dokumen-

tości w sprzeczności z już obowiązującym w Rosji prawem oraz umowami, które Rosja podpisała z innymi państwami. Jednocześnie zaznaczono, że takie rozwiązanie musi być omówione z innymi organami władz w Rosji, ale jeśli miałyby być już wpro-

Strona polska zaproponowała powrót do jednego rodzaju zezwolenia, bowiem jest to jedyny sposób na uniknięcie ewentualnych kontrowersji przy kontroli dokumentów przewozowych przez rosyjskie służby kontrolne.

pozostała przy swoim zdaniu, że nie może dochodzić do sytuacji podejmowania różnych decyzji dotyczących zastosowanego rodzaju zezwolenia przez kolejnych inspektorów po analizie tych samych dokumentów przewozowych. Natomiast strona rosyjska poinformowała, że jest gotowa na wniosek strony polskiej podejmować odpowiednie czynności w przypadkach, gdy orzeczenia pokontrolne inspektorów dla tego samego przewozu różnią się od siebie.

Jednym z głównych problemów, którego wyjaśnienia domagała się strona polska, były trudności przy przekraczaniu przez polskich przewoźników granicy białorusko - rosyjskiej. Strona rosyjska przyznała, że są to problemy wynikające z granicznych procedur kontrolnych, a rozwiązanie ich nie leży w gestii ministerstwa transportu, ale innych właściwych organów. Utrudnienia wynikają z braku porozumienia tych organów z Rosji i Białorusi. Ministerstwo Transportu Rosji zapewniło, że ma w tej sprawie ponownie zwrócić się z interwen-

cją w celu przyspieszenia rozwiązania problemu. W czasie obrad Komisji Mieszanej strona polska zaproponowała powrót do jednego rodzaju zezwolenia, bowiem jest to jedyny sposób na uniknięcie ewentualnych kontrowersji przy kontroli dokumen-

tości w sprzeczności z już obowiązującym w Rosji prawem oraz umowami, które Rosja podpisała z innymi państwami. Jednocześnie zaznaczono, że takie rozwiązanie musi być omówione z innymi organami władz w Rosji, ale jeśli miałyby być już wpro-

reklama



Land und See Speditionsgesellschaft mbH

45-dniowy termin płatności



dls jest:

liderem na rynku spedycyjno-transportowym co umożliwiło nam czołową pozycję w transportach do i z EUROPY WSCHODNIEJ.

dls zaprasza:

do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe celem realizacji transportów **plandekowych (naczeпа burto-franka)** w relacjach:

PL - EU - PL

Oferujemy bezpłatne naczeпа. Gwarantujemy stałe stawki oraz stałe zatrudnienie w tzw. ruchu okrężnym.

dls zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie zestawów
- punktualną wypłatę należności frachtowych
- pomoc w rozwiązywaniu bieżących problemów eksploatacyjnych
- komunikację w języku polskim, rosyjskim, niemieckim lub angielskim
- przyjmujemy również myto na terenie UE

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:
dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (kolo Hamburga)

Andrzej Hische

Tel: 0049 4107 8770 2140 Fax: 0049 4107 8770 1140
e-mail: a.hische@dls-logistics.de

<http://www.dls-logistics.de>

W Siedlcach o przewozach do Rosji

Jak zgodnie z prawem wykonywać przewozy po Rosji i państwach Związku Euroazjatyckiego (Kazachstan, Białoruś, Rosja) – to temat zorganizowanego przez ZMPD seminarium, które odbyło się 17 listopada w Siedlcach.



Piotr Gawelczyk

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wspólnie z przedstawicielami rosyjskiego biura prawnego Urvest przybliżyli przedstawicielom firm transportowych przepisy rosyjskiego Kodeksu Administracyjnego, a w szczególności kwestie związane z postępowaniem i wnoszeniem odwołań, a także z ewentualnymi karami za łamanie przepisów.

Rosyjscy prawnicy omówili przykłady podstawowych naruszeń przepisów oraz sankcje i konsekwencje, jakie za to grożą.

Uczestnicy spotkania dowiedzieli się o możliwościach i rodzajach ochrony w sprawach administracyjnych, a także otrzymali wskazówki dotyczące zapobiegania zatrzymaniom pojazdów. Przewoźnicy zostali także poin-

struowani na temat skutecznego składania doniesień do rosyjskiej prokuratury w przypadku naruszenia prawa przez miejscowych funkcjonariuszy.

Podczas seminarium uczestnicy uzyskali podstawowe informacje dotyczące podmiotów uprawnionych do kontroli; miejsc, gdzie kontrole (także ruchome) mogą zostać przeprowadzone, a także o tym, co wchodzi w ich zakres. Dużo czasu poświęcono zwłaszcza kwestii związanej z ważeniem pojazdów.

Przewoźnicy zwracali uwagę na fakt, że wagi w Polsce pokazują często inną wartość niż te w Rosji. W odpowiedzi prowadzący seminarium przypomnieli, że każda waga musi mieć ważny certyfikat, a sama procedura ważenia pojazdu musi się odbyć ściśle według instrukcji. Przykładowo – w porze zimowej miejsce musi być suche oraz oczyszczone ze śniegu lub lodu, z kolei w przypadku ważenia pojazdów z ładunkiem

płynnym wszystkie koła muszą być na wadze. – Podobnych niuansów jest wiele, dlatego warto zapoznać się dokładnie z zapisami instrukcji – powiedzieli rosyjscy prawnicy, podkreślając, że kierowca, który nie zgadza się z ustaleniami kontrolerów, może zapisać swoje uwagi na protokole. Co więcej – w przypadku braku znajomości języka rosyjskiego kierowca może się domagać sporządzenia protokołu w języku polskim lub obecności tłumacza.

Duże poruszenie wywołały także przytaczane przez przewoźników nagminne przypadki żądania przez rosyjskie służby niezgodnych z prawem dokumentów. – Nawet jeśli ktoś w mundurze zatrzymuje wasz pojazd i żąda konkretnych dokumentów, to wcale nie znaczy, że ma do tego prawo – podkreślił przedstawiciel firmy Urvest. – Rosyjscy funkcjonariusze korzystają z faktu, że zagraniczni przewoźnicy nie tylko nie znają języków, lecz także nie znają szczegółowych przepisów i często wykorzystują to, domagając się zapłacenia kary. Jeśli trzymacie się zasad, a mimo to jesteście karani, oznacza to, że jesteście naciągani – dodał jeden z rosyjskich prawników. Podkreślali, że w przypadku jakichkolwiek nieścisłości musi być sporządzony protokół.

Kolejnym elementem seminarium była kwestia kontroli celnej. W tym module zaprezentowano m.in. prawa i obowiązki przewoźnika oraz jego odpowiedzialność za naruszenie przepisów celnych, z podstawowymi zestawami wykroczeń administracyjnych, jak również sposoby urzędów celnych na opóźnianie terminów



kontroli oraz środki zaradcze mające na celu ochronę praw i interesów przedsiębiorców.

Przewoźnicy mogli się także dowiedzieć o sposobach zapobiegania wykroczeniom, zwolnieniu z odpowiedzialności lub minimalizacji kar. Omówiono m.in. kwestie związane z zatrzymaniem pojazdu, przede wszystkim na jakiej podstawie może do tego dojść. Zgodnie z prawem auto może zostać zatrzymane do kontroli celnej na jeden dzień roboczy, w sytuacjach szczególnych – do 10 dni ro-

boczych. W każdym przypadku trzeba jednak reagować pismami, w których zawarte będzie pytanie o podstawę prawną takiego działania.

Spotkanie w Siedlcach objęło także kwestię nieopłaconego frachtu. Rosyjscy prawnicy przekazali rady i zalecenia dotyczące prawidłowego zawierania umów, przyjmowania wniosków i załatwiania innych dokumentów przewozowych, a także poinstruowali zebranych o roszczeniach i postępowaniach sądowych mających na celu odzyskanie długu.

O ile w spornych sytuacjach najłatwiej złożyć skargę w polskim sądzie, to jednak warto pamiętać, że pieniądze trzeba będzie odzyskać np. od białoruskiej firmy zlecającej przewóz. – Co innego postanowienie dotyczące wyegzekwowania pieniędzy, a co innego sama egzekucja – przyznali prawnicy z Urvest. Dlatego ich zdaniem w umowie należy uwzględnić, iż to sąd białoruski będzie rozstrzygał ewentualny spór. Namawiali przewoźników na regularne kontrolowanie wzajemnych rozliczeń z kontrahentem.

Prawnicy szczegółowo przedstawili i omówili wszystkie rodzaje zezwoleń: dwustronne, tranzyt, kraje trzecie oraz – funkcjonujących od niedawna – zezwoleń na przewóz ładunków z państw trzecich, które wywołują największą wątpliwość. Dopytywano o różną interpretację zezwoleń przez przedstawicieli tej samej służby rosyjskiej, co prawnicy uznali za tworzenie korupcyjnego systemu.

Generalna rada dla polskich przewoźników? – Kiedy służby kontrolne wyczują, że za wami stoi ktoś, kto zna się na przepisach, natychmiast znikają jakiegokolwiek problemy – stwierdzili rosyjscy prawnicy.

FTD o konkurencji i kontrolowaniu



Obraujące 16 listopada 2016 r. Forum Transportu Drogowego skupiło uwagę na omówieniu propozycji działań mających na celu ochronę uczciwej konkurencji pomiędzy firmami świadczącymi usługi transportowe.

Piotr Gawelczyk

W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele stowarzyszeń przewoźników – sygnatariuszy Forum. Gośćmi byli m.in. dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa

Bogdan Oleksiak oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego Alvin Gajadhur.

Paliwo ze wschodu

Jako problem wskazywano przywóz paliwa zza wschodniej granicy. Konieczna jest kontrola, zwłaszcza przewoźników z Rosji i Białorusi, który próbują wjeżdżać na terytorium UE

z pełnymi zbiornikami. Dotyczy to przede wszystkim przejścia polsko-litewskiego w Budzisku. Tylko regularne i nieuchronne kontrole mogą powstrzymać nieuczciwych przewoźników, którzy potrafią wjechać do Polski ze zbiornikami zawierającymi nawet dwa tysiące litrów oleju napędowego – powiedział prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński.

Mając to na uwadze wysunięto postulat wyznaczenia strzeżonych przejść granicznych (np. w Koroszczyźnie), przez które będą mogli przekraczać granicę kierowcy firm transportowych z państw spoza Unii Europejskiej, z jednoczesnym przeprowadzaniem obowiązkowych kontroli ilości wwożonego paliwa. Jan Buczek przypomniał, że w ZMPD obowiązuje uchwała Zebrania Ogólnego Delegatów, która obliguje władze Zrzeszenia do starań o całkowite zniesienie limitów wwozu paliwa. To uniemożliwia podejmowanie przez władze ZMPD jakichkolwiek przeciwnych działań.

Bazy transportowe

Innym przejawem nieuczciwej konkurencji jest brak posiadania - wymaganych przez prawo - baz transportowych. Uczestnicy Forum zwrócili uwagę, że urzędnicy wydający licencje na międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy rzeczy opierają się tylko i wyłącznie na oświadczeniach przewoźników o posiadaniu tych baz. Szefowie organizacji transportowych domagali się od Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzenia wrywkowych kontroli w zakresie spełniania wymogu posiadania bazy w przypadku przedsiębiorców mających już uprawnienia do prowadzenia transportu drogowego oraz obowiązkowych kontroli w przypadku tych, którzy dopiero ubiegają się o wydanie licencji. Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MliB Bogdan Oleksiak zgodził się z tymi postulatami, jednak dostrzegł trudności w realizacji dodatkowych zadań przez ITD.

Zgodził się także z informacją o braku odpowiedniej kontroli zagranicznych kierowców. – Dziś kontrolowanych jest jedynie 4 proc. przewoźników. Możemy porozmawiać o podniesieniu tej liczby do 10 procent, lecz bez systemowych zmian niczego więcej nie da się uzyskać – powiedział przedstawiciel ministerstwa. Zwrócił uwagę na fakt, że w obecnym stanie kadrowym Inspekcja Transportu Drogowego nie jest w stanie zwiększyć swojej aktywności na tym polu. – Naprawdę nie wszystko zależy wyłącznie od nas – powiedział dyr. Oleksiak. - Kontrole są prowadzone w miarę naszych możliwości – wtóro-

wał mu Główny Inspektor Transportu Drogowego Alvin Gajadhur.

Rejestr zezwoleń i przewozów

Szefowie firm transportowych domagali się także uruchomienia elektronicznego systemu kontroli zezwoleń od 1 stycznia 2017 r., a do tego czasu wprowadzenia 24-godzinnych kontroli ITD na przejściu w Budzisku, a także wprowadzenia przepisów, które umożliwiłyby dokonywanie załadunku dopiero po okazaniu przez kierowcę odpowiedniego zezwolenia na kraje trzecie.

Rozgorczenie przewoźników wywołał błyskawiczny tryb procedowania mającej wejść w życie już 1 stycznia 2017 r. ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, którego jednym z elementów jest monitoring wszystkich realizowanych transportów i to na koszt przewoźników, wynoszący ok. 300-500 zł miesięcznie. Dyr. Oleksiak poinformował o przekazaniu ministrowi finansów uwag i wątpliwości resortu infrastruktury i budownictwa do projektu ustawy, przypominając jednocześnie, że może on jeszcze ulec daleko idącym zmianom.

Dyrektywa o delegowaniu

Dużo czasu poświęcono także na omówienie sytuacji związanej z aktualną sytuacją polskich przewoźników realizujących przewozy do krajów UE. Prezes firmy Transport i Logistyka Polska Maciej Wroński zwrócił uwagę na wyjątkowe zagrożenie, jakim są trwające prace nad rewizją dyrektywy o delegowaniu pracowników, co może drastycznie podnieść koszty działalności polskich przewoźników. Ostrzegając, że jeśli prawo w tym kształcie wejdzie w życie, wiele firm, zwłaszcza rodzinnych, nie utrzyma się na rynku lub wejdzie w szarą strefę.

Niejako w odpowiedzi prezes ZMPD Jan Buczek przedstawił uczestnikom Forum działania Zrzeszenia mające na celu przeciwdziałanie francuskiemu i niemieckiemu protekcjonizmowi, m.in. zawiązanie koalicji jednostki państw i wystosowanie kolejnego sprzeciwu do Komisji Europejskiej. Prezes ZMPD poinformował także o powołaniu przedstawicielstwa Zrze-



szczenia w Brukseli. Zadaniem przedstawiciela Piotra Szymańskiego będą szeroko rozumiane działania lobbingsowe.

Podczas spotkania dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk omówił szczegóły dotyczące niedawnych negocjacji ze stroną rosyjską, które dotyczyły limitu zezwoleń na 2017 rok. Przypomnijmy, że polscy przewoźnicy otrzymają 48 tys. zezwoleń do i z krajów trzecich oraz 142 tys. zezwoleń dwustronnych i tranzytowych, co uznano za sukces, zwłaszcza jeśli chodzi o tę pierwszą liczbę.

Na zakończenie Forum Maciej Wroński przedstawił raport dotyczący rynku pracy kierowców, z którego wynika, że w tym zawodzie brakuje dziś ok. 100 tys. osób. Mimo to, paradoksalnie, państwo nie chce wydawać pieniędzy na szkolenie młodych ludzi na kat. C+E ze względu na stosunkowo wysokie koszty z tym związane. W tym roku, dzięki staraniom ZMPD, ruszyły wreszcie pierwsze klasy kształcące w zawodzie kierowca-mechanik, lecz po pierwsze na efekty trzeba będzie poczekać kilka lat, po drugie - jest to, na razie, kropla w morzu potrzeb.

Nowe kontakty i ciekawe konferencje

Czwarta edycja Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki TransPoland 2016 przyciągnęła 4,5 tys. uczestników i została w tym roku rozszerzona o producentów, dystrybutorów oraz sieci handlowe.



TransPoland

TransPoland to trzydniowe, największe w Polsce wydarzenie w branży TSL. W tym roku na odwiedzających czekało przeszło 140 wystawców z 20 państw. Nowością były m.in. specjalnie zaaranżowane spotkania, w ramach których firmy produkcyjne i dystrybucyjne przedstawiały swoje zapotrzebowanie na transport. Wystawcy mieli okazję spotkać się z dyrektorami i kierownikami działów logistyki z następujących przedsię-

biorstw: Philips, Rossmann, Decathlon, Nestle, Jeronimo Martins, Auchan, Komandor, Omega Meble, IMP Comfort, De Care, DENDRO.

Rekordowa frekwencja przełożyła się na jeszcze większą niż dotychczas liczbę okazji do nawiązania relacji biznesowych. TransPoland to nie tylko rozmowy o biznesie i potencjalnych kontaktach – to także forum, gdzie omawiane są najważniejsze sprawy dotyczące szeroko rozumianej branży TSL. W tym roku redakcja magazynu Transport Manager, w kontekście aktualnej sytuacji rodzimych przewoźników we Francji, podjęła się organi-

zacji debaty "Oddelegowani z Europy, czyli jak płaca minimalna dzieli UE?"

Kolejną już odsłonę miały również Spotkania Transportowe, organizowane przez wydawcę miesięcznika TSL Biznes, na których poruszone zostały m.in. kwestie z umowy cenowej producentów ciężarówek, czy też kwestie płacy minimalnej kierowców.

Swoją odsłonę miał przygotowany we współpracy z redakcją Pracujwlogistyce.pl plebiscyt „Przyjazny Pracodawca TSL 2016”, którego rozstrzygnięcie nastąpiło podczas uroczystej wieczornej gali, która odbyła się 9 listopada 2016 r.

Opłaty 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



Władze ZMPD na wspólnym posiedzeniu



Członkowie organów statutowych analizowali też wnioski dotyczące zniesienia kadencyjności władz zapisanej w statucie. W trakcie obrad dominował pogląd, że kadencyjność ogranicza możliwości dokonywania rzeczywistego wyboru członków organów statutowych, ponieważ grupa działaczy o największym doświadczeniu i dorobku, a co za tym idzie - najdłuższym stażu, będzie pozbawiona możliwości kandydowania. W czasie dyskusji mówiono, że rekomendacją do kolejnych wyborów powinny być rzeczywiste dokonania kandydatów na członków władz. Kadencyjność

Władze statutowe Zrzeszenia debatowały o działaniach organizacji w przyszłym roku.

Sławomir Jeneralski

Zarząd ZMPD, Rada oraz Komisja Rewizyjna Zrzeszenia obradowały 23 listopada 2016 r. na wspólnym posiedzeniu wyjazdowym. Omawiany był projekt preliminarza budżetowego na 2017 rok, organizacja jubileuszu 60-lecia ZMPD, a także kwestia kadencyjności władz zapisana w statucie.

Troskę budzą malejące dochody z karnetów TIR i obsługi systemu via-Toll. System poboru myta od początku planowany był jako źródło dochodów na zamknięty okres ośmiu lat. Osłabienie systemu TIR to efekt działań Rosji, która wprowadziła alternatywny system zabezpieczeń celnych. W tej sytuacji ZMPD musi szukać no-



wych kierunków działalności generujących dochody. To najważniejsze wyzwanie dla władz statutowych ZMPD w najbliższych latach. Mimo niekorzystnych tendencji dotyczących przychodów wynik finansowy brutto ZMPD pozostaje dodatni. Przedstawiony na wspólnym posiedzeniu projekt budżetu został wcześniej przyjęty przez Zarząd, a teraz stanie się przedmiotem analizy Rady ZMPD.

Uczestnicy potwierdzili datę głównych obchodów jubileuszu 60-lecia ZMPD, które odbędą się 16 września 2017 r.

wyklucza taką ocenę.

Wysoką ocenę uzyskały ostatnie zebrania regionalne członków ZMPD, które odbyły się w Olsztynie i Białymstoku. Dzięki uzupełnieniu programu spotkań o część integracyjną udało się osiągnąć od dawna oczekiwany efekt w postaci znacznego zwiększenia liczby uczestników. Doprowadziło to w konsekwencji do znacznie wyższego poziomu aktywności w trakcie dyskusji nad zagadnieniami merytorycznymi. Taka formuła zebrań regionalnych będzie kontynuowana.



Zdrowych, Wesołych
Świąt Bożego Narodzenia
oraz
Szczęśliwego Nowego Roku 2017

życzy Zespół Targów

Targi Kielce
exhibition & congress centre



9-11.05.2017

Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego
* Maszyn i Sprzętu Budowlanego * Transportu Drogowego
* Infrastruktury * Techniki Parkingowej

INFRASTRUKTURA BUDUJE SIĘ Z NAMI!

WSPÓŁPRACA

Instytut Badawczy
Dróg i Mostów
www.ibdim.edu.pl

Targi Kielce SA,
Kontakt: Dyrektor Grupy Projektów - Bogusława Grzechowska
tel. +41 365 12 10, fax 365 14 26, e-mail: autostrada@targikielce.pl

www.autostrada-polska.pl

Zebranie regionalne członków ZMPD w Olsztynie

Licznie przybyli 26 października 2016 r. na zebranie regionalne przewoźnicy z Regionu Warmińsko-Mazurskiego usłyszeli najświeższe informacje o inwestycjach drogowych w województwie.



Robert Przybylski

Uczestniczący w spotkaniu wiceminister infrastruktury i budownictwa Jerzy Szmít zapewnił, że w 2021 roku będzie otwarta w całości droga S7 między Olsztynkiem i Warszawą. W tym właśnie roku zostanie oddany do użytku odcinek pomiędzy Napierkami i Płońskiem.

Resort pracuje także nad poszerzeniem sieci dróg dostępnych dla transportu ciężkiego. – Wystąpiliśmy do KE z propozycją modernizacji połowy długości dróg krajo-

wych do standardu 11,5 tony na oś. Chcemy przeznaczyć na ten program specjalne fundusze i do końca roku program będzie gotowy – obiecał minister. Przypomniał, że w ustawie budżetowej na 2016 rok na drogi przeznaczono o miliard złotych więcej niż w 2016 roku.

O rozbudowie dróg krajowych w województwie mówił dyrektor olsztyńskiego oddziału GDDKiA Mirosław Nicewicz, zaś o drogach wojewódzkich, które też są remontowane z uwzględnieniem nośności 11,5 tony, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich Waldemar Królikowski.

Sprawy międzynarodowe

Minister zdał relację z najnowszych prac rządu dotyczących transportu drogowego. – Dzięki naszym działaniom utrzymywany jest stan zawieszenia MiLoG-u. W tej sprawie jesteśmy blisko wysłania wniosku o rozpatrzenie niemieckiej płacy minimalnej przez Trybunał Sprawiedliwości UE – dodał wiceminister.

W sprawie Rosji minister przypomniał, że ważne są sygnały przewoźników o wszelkich nieprawidłowościach w stosowaniu przez rosyjskie służby instrukcji, dokładnie opisującej jakie dokumenty jednoznacznie wskazują na rodzaj dokonywanego przewozu.

W tym miejscu prezes Jan Buczek zaapelował o nadsyłanie sygnałów do ZMPD.

Minister Szmít przypomniał, że w wyniku ostatnich ustaleń z Białorusią, druga strona wycofała się ze stosowania płatnych zezwoleń.

Negocjacje z Kazachstanem dały polskim przewoźnikom dodatkowe tysiąc zezwoleń na przewozy z krajów trzecich.

Przewoźnicy wskazali na

problemy z Turcją, która również utrudnia, podobnie jak Rosja, wykonywanie przewozów przez polskich przedsiębiorców. – Poświęć tej sprawie tyle uwagi, ile potrzeba – zapewnił wiceminister.

Zebranie prowadził przewodniczący Rady ZMPD Aleksander Reisch.

Szkoły zawodowe

W kraju ruszyło 31 klas kształcących młodzież w zawodzie kierowca-mechanik, ale nie jest to program odpowiadający w całości potrzebom. Absolwenci nie mają kategorii prawa jazdy C+E i ten dokument muszą zdobywać we własnym zakresie. Przewoźnicy zaapelowali do ministra Szmita o pomoc w rozwiązaniu problemu. - Ministerstwo Zdrowia jest przeciwne badaniom psychologicznym 15-letniej młodzieży, mimo braku uzasadnienia prawnego – podkreślał Euzebiusz Gawrysiuk. Przedsiębiorcy przyznają, że brak kierowców staje się coraz bardziej palący. – Tak jak przełamaliśmy opór MEN przed wprowadzeniem zawodu kierowca-mechanik, tak i te przeciwności przezwyciężymy – optymistycznie stwierdził wiceminister. ■



MARCO-OIL POLSKA Sp. z o.o.
Sękocin Nowy Aleja Krakowska 55, 05-090 Raszyn
tel: +48 (22) 701 93 47, +48 (22) 701 93 48
fax: +48 (22) 701 93 49
e-mail: biuro@marco-oil.pl



jakość



oszczędność



bezpieczeństwo



rzetelność



doradztwo



dostępność

TWÓJ PRZYSZŁY DOSTAWCA PALIW

MARCO-OIL to autoryzowany dystrybutor naziemnych zbiorników do magazynowania i dystrybucji paliw przeznaczonych dla firm transportowych.

W ramach współpracy istnieje możliwość bezpłatnego udostępnienia zbiornika wraz z informatycznym systemem zarządzania - pracującego w technologii on-line GSM - umożliwiającego pełną kontrolę oraz bezobsługowe wydawanie paliw.



www.marco-oil.pl

Zebranie regionalne członków ZMPD w Białymstoku



Około 120 osób uczestniczyło w zebraniu regionalnym przewoźników – członków ZMPD z Regionu Podlaskiego, które odbyło się 28 października 2016 r. w Białymstoku.

Sławomir Jeneralski

Część seminaryjną poprzedziła dyskusja z celnikami, Anatolem Panasiukiem z Izby Celnej oraz Jackiem Gieniuszem z Urzędu Celnego w Białymstoku. Dotyczyła ona wątpliwości związanych z procedurą odpraw i wniosków o usprawnienie obsługi.

Wielkim problemem polskich przewoźników jest protekcjonizm Niemiec i Francji. Komisja Europejska odwleka rozstrzygnięcie, czy MiLoG jest zgodny z prawem europejskim. Te same zastrzeżenia dotyczą francuskich przepisów o płacy minimalnej. Prezes ZMPD Jan Buczek przekazał uczestnikom zebrania wiadomość o uruchomieniu Przedstawicielstwa

ZMPD w Brukseli w listopadzie 2016 roku. Do tej pory Zrzeszenie starało się mobilizować stowarzyszenia przewoźników z innych państw do tworzenia koalicji sprzeciwu wobec protekcjonizmu. Udało się skupić 12 organizacji, które wspólnie organizowały protesty w Brukseli i stolicach europejskich. Kolejnym wspólnym działaniem ma być wystąpienie do Komisji Europejskiej w sprawie braku efektów działań dotyczących MiLoG. Tymczasem nasilają się kontrole, a kolejne państwa starej Unii chcą wprowadzać podobne regulacje utrudniające dostęp do ich rynków. Jedyną metodą obrony to szukanie koalicji wewnątrz Unii Europejskiej, co wymaga intensywnej pracy.

Polscy przewoźnicy wykorzystali ok. 75 proc. rosyjskich zezwoleń na kraje trzecie. Informował o tym

dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk. To mniej niż wynika z kalendarza, bo ważność tych zezwoleń upływa z końcem roku. Tadeusz Wilk wyjaśniał, jak ma działać rosyjska instrukcja w sprawie przewozów. Prosił też przewoźników o sygnały w przypadku naruszenia przez stronę rosyjską zapisów instrukcji. To bardzo ważna wiedza w kontekście polsko-rosyjskich rozmów o limitach zezwoleń.

W czasie Zebrania Regionalnego wręczono Dyplomy Honorowe IRU dla kierowców za długoletnią, nienaganą pracę. Otrzymali je trzej kierowcy z firmy Adampol: Zbigniew Korpas, Robert Lisowski i Piotr Kamiński.

Obrady prowadziła przewodnicząca Regionu Podlaskiego ZMPD Małgorzata Zdrodowska



MASZ FIRME?

TANKUJ TANIEJ!

- Rabat na paliwa
- Zbiorcze fakturowanie
- Stała oszczędność kosztów
- Oszczędność czasu
- Proste rozliczenia
- Międzynarodowy zasięg dzięki karcie LOTOS ESSO

Infolinia z tel. stacjonarnych: 801 345 678

z tel. komórkowych: 58 326 43 00

e-mail: biuro@lotosbiznes.pl

www.lotos.pl



Calais nadal niebezpieczne

Policja zlikwidowała 26 października 2016 r. obozy imigrantów w Calais. Jednak wciąż w okolicach tego portu pojawiają się następni, którzy planują nielegalnie przedostać się na drugi brzeg.

Tomasz Małyszko

Przewoźnik z Siedlec został 31 października 2016 r. poinformowany przez swojego kierowcę, że pomimo przeprowadzonej po stronie francuskiej kontroli na brytyjskim punkcie kontrolnym znaleziono u niego w pojeździe trzech nielegalnych imigrantów. Towar w postaci telewizorów został uszkodzony, a Anglicy przygotowywali się do wszczęcia postępowania administracyjnego przeciwko firmie. Ten przypadek „na gorąco” był podnoszony na Jesiennym Zgromadzeniu IRU w Genewie jako przykład nierozwiązanego problemu i wynikającej

stąd potrzeby kolejnych interwencji i działań administracji. Przewoźnicy w Calais wciąż nie mogą czuć się bezpiecznie.

Polacy najczęściej karani

Zapytaliśmy stronę angielską o aktualne statystyki ukaranych przez służby brytyjskie polskich przewoźników. Niestety nie otrzymaliśmy dokładnych informacji. Przekazane dane szacunkowe potwierdzają, że polscy przewoźnicy przez ostatnie lata mają największy udział w statystyce wykrytych nielegalnych imigrantów w pojazdach. Kształtuje się na poziomie około 22 proc., za nami plasują się przewoźnicy rumuńscy - 13 proc.

Jedyną metodą, choć niestety pracochłonną, pozwalającą uniknąć kar nakładanych na przewoźnika i kierowcę przez służby brytyjskie, jest stworzenie w firmie wewnętrznego systemu zapobiegania nielegalnej imigracji, opierającego się na angielskim kodeksie postępowania. Spisane i funkcjonujące wewnętrzne procedury kontrolne, instrukcje postępowania dla kierowców, dodatkowe wyposażenie pojazdów, okresowe szkolenia tematyczne kierowców i egzekwowanie od kierowców odpowiedniego postępowania sprawią, że w przypadku wykrycia nielegalnych imigrantów w pojeździe przewoźnik ma dużą szansę w procedurze odwoławczej obronić się przed nałożeniem kary.

przewoźnik nr 51

Jednak przewoźnicy nie mają wątpliwości - te dodatkowe czynności nie powinny być obowiązkiem firmy transportowej. Przewoźnik i kierowca nie powinni angażować się w tego typu kontrole.

Wymogi angielskiej procedury, realizowanej przez firmę przewoźnika, nie zapewniają skutecznej obrony przed działaniami nielegalnych imigrantów. Tymczasem według opinii służb brytyjskich takie działania powodują, że korzystają na tym obie strony, przekraczanie granicy jest łatwiejsze i czas oczekiwania na prom czy pociąg jest znacznie krótszy.

Masowa imigracja zagraża transportowi

Problem nielegalnych imigrantów w Calais narasta już od wielu lat. Wielka Brytania w 1999 roku naliczyła prawie 9 tysięcy prób nielegalnego przekroczenia granicy. Jak twierdziła administracja, na skutek zmian w przepisach w zakresie wdrożenia odpowiedzialności przewoźnika za przewiezienie nielegalnego pasażera liczba ta uległa zmniejszeniu do prawie 1,6 tys. w 2005 roku.

Jednak obecna masowa migracja powoduje, że przewoźnicy są w większym stopniu narażeni na działania przestępców i sankcje ze strony administracji. Nie można więc dziwić się kierowcom, że wielu z nich odmawia pracodawcom wykonywania przewozów do Anglii w obawie o swoje życie i zdrowie.

We wrześniu tego roku na przesłany do firm członkowskich apel, ZMPD otrzymało kilkanaście zgłoszeń od przewoźników, którzy doświadczyli problemów z nielegalnymi imigrantami tylko w 2016 roku.

Skala problemu jest zdecydowanie większa. Jednak na bazie przesłanych informacji można wnioskować, że wysokość kar administracyjnych nakładanych przez służby brytyjskie stanowi niewielki procent w porównaniu z innymi kosztami, które się pojawiają przy takich zdarzeniach. Przewoźnicy informowali, że w skutek ataków szkody na pojazdach wynosiły od kilku do kilkudziesięciu tysięcy euro.

Jeśli nielegalni imigranci włamują

się do pojazdów, to zwykle dochodzi do niszczenia ładunku - porozrywane kartony, uszkodzone mocowanie ładunku, powymijowane pojedyncze sztuki przesyłek z opakowania transportowego. Natomiast pozostają własne rzeczy imigrantów: spiwo-ry, butelki, a także skutki naturalnej przemiany materii. To wszystko powoduje, że odbiorcy towarów w Anglii odmawiają przyjęcia towarów. Pojazdy są zawracane spod rampy do nadawcy towarów, nie tylko te z artykułami spożywczymi, ale również np. z podzespołami do montażu samochodów czy konfekcją.

Ubezpieczyciele bezradni

Kolejne kłopoty zaczynają się w chwili, gdy przewoźnik zwraca się do swojego ubezpieczyciela, u którego wykupił ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika. Zwykle ubezpieczyciel odmawia wypłaty odszkodowania dla nadawcy tłumacząc się, przy braku śladów włamania, że nie ubezpiecza przewozów pasażerów. Inny twierdzi, że nie może wypłacić odszkodowania, bowiem do pojazdu włamano się poza parkingiem strzeżonym.

Włamania zdarzają się również do pojazdów, które poruszają się w okolicach Calais, a ich planowane miejsce rozładunku nie znajduje się w Anglii. Doświadczył tego jeden z przewoźników, który przewoził czekoladę. Załadował towar we Francji i rozładunek też miał być we Francji. Nielegalni imigranci obrali niewłaściwy cel ataku, myląc kierunek. Finalnie odbiorca nie przyjął tego ładunku, choć nie nosił on widocznych zewnętrznych śladów uszkodzeń, czy też ingerencji. Przewoźnik musiał przekazać towar do utylizacji, zapłacił ponad 90 tys. euro właścicielowi towaru i stracił swoje 5-letnie oszczędności. Firma wciąż walczy o przetrwanie i oddalenie wizji upadłości.

Wszystkie te przypadki i ich uwarunkowania powodują, że ZMPD w coraz większym zakresie informuje o problemie, zagrożeniach i interweniuje w odpowiednich organach administracji publicznej. ■



Wystarczy się dobrze wyspać i życie znów jest piękne



Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wręczyło czterem kierowcom zawodowym firmy Link honorowe dyplomy i odznaczenia przyznane przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (IRU).

Piotr Gawelczyk

W ten sposób wyróżnieni zostali: Adam Gad, Krzysztof Wojciechowski, Mariusz Matecki oraz Mirosław Majewski. IRU przyznaje odznaczenia od 1969 r. dla tych kierowców, którzy spełniają wysokie wymagania, m.in. co najmniej 20-letni staż pracy (w tym ostatnie pięć lat w tym samym przedsiębiorstwie transportowym), minimum milion kilometrów w trasie bez spowodowania poważnego wypadku drogowego z uszkodzeniem ciała oraz brak poważnych wykroczeń przeciwko przepisom drogowym, celnym lub administracyjnym w ciągu ostatnich pięciu lat. Czyli mówiąc wprost - dla elity kierowców.

Wszyscy czterej wyróżnienie kierowcy z firmy Link od dwóch lat zajmują się doszkalaniem młodych kierowców. Udaje się?

– Codziennie ścieramy się z różnymi charakterami. Jeden jest pilny, drugi się stawia i udaje nie wiadomo jakiego kozaka. Ale tylko do czasu. Młodzi kierowcy nie zdają sobie sprawy, jak niebezpiecznie może być na drodze podczas realizowania przewozu. Pokory zaczynają nabierać dopiero podczas jazdy.

– Wie pan jak to jest. Jeden potrzebuje tygodnia, drugi nieco więcej czasu. W tym drugim przypadku po pierwszej trasie w drugą jedzie już z innym trenerem. Jest nas tu dwunastu i każdy z nas ma inne podejście. To dobre rozwiązanie, dla wszystkich korzystne – mówi Majewski (ciężarówką prowadzi od 1984 r.). – Jesteśmy po to, by przekazać konkret-

ną wiedzę. Jak rozpisać KTR-kę, jak wypełnić dokumenty, gdzie są stacje paliw, jak zachowywać się w kontakcie z klientem, pokazać samochód, a przede wszystkim – jak bezpiecznie wrócić do domu.

– Generalnie rzecz ujmując, młodzi ludzie przychodzą do pracy słabo wyszkoleni. Ich wiedza jest tylko teoretyczna, zdobyta podczas kursu – dodaje Majewski. Czego im brakuje? Wojciechowski (25 lat stażu w transporcie międzynarodowym): Nie są mentalnie przygotowani do tej ciężkiej pracy. Matecki: Często nie znają podstawowych zasad bezpieczeństwa, związanych np. z mocowaniem pasów. Młode chłopaki nie wiedzą nawet, jak założyć pas pięcioletni. Zakładają go odwrotnie, nie potrafią zapiąć klamry. Nie znają też budowy samochodu. Ale czy to jest ich wina? A kto dziś na

kursach uczy budowy samochodu? – Kiedyś zawodu uczyło wojsko, i to jak uczyło! – mówi Matecki (ponad 25 lat za kółkiem). – Zaczęłam swoją przygodę z ciężarówką już w zawodówce. Poszedłem do pekaesowskiej szkoły – w tamtym czasie jednej z najlepszych w Polsce. Nauczili mnie w niej nie tylko przepisów, lecz także i mechaniki. To tam zdobyłem prawo jazdy. Potem było wojsko, po którym zacząłem jeździć dużymi samochodami. Mimo że byłem już po szkole pekaesowskiej, w armii jako przedpoborowy miałem 50-60 godzin szkolenia. Musiałem dotknąć każdej rzeczy. Dziś nauka to niemal partyzantka, wszystko oparte jest na pieniądzu, byle szybciej. Kierowców brakuje i będzie brakowało, bo nie ma kto ich szkolić. Kiedyś po szkole szło się do armii i tam zdobywało konkretny zawód – kierowcy czy traktorysty. Dziś nie ma powszechnego poboru do wojska, nie ma szkół. To prowadzi do tego, że chłopak, który nawet wyda te 10 tys. zł na kursy, nie ma zielonego pojęcia o prawdziwej robocie. Miałem to szczęście, że mnie akurat miał kto nauczyć – mój ojciec, wujek i chrzestny byli zawodowymi kierowcami. Jak tylko przyszły wakacje, wsiadałem z nimi do auta i jeździłem gdzie się dało.

– Młodym kierowcom wydaje się, że ten nasz świat to bajka, że to jest lekka, łatwa i przyjemna praca. Wsiada jeden z drugim do nowiuteńkiej Scanii, Iveco czy innego MAN-a i myśli, że będzie królem świata, że dziewczyny będą za nim piszczaly, bo napatrzył się tego w telewizji. A rzeczywistość jest zupełnie inna – są nerwy związane chociażby z warunkami panującymi na drodze – np. z gołoledziami i wiatrami. Krzysztof: Pewnie, że też chciałbym – tak jak oni – pójść w niedzielę z żoną na spacer, ale nikt nas tu na siłę nie wsadzał. Kary żadnej nie odrywamy. Bo tę pracę trzeba kochać – twierdzi Matecki.

– Dzisiaj młodzież, która rozpoczyna karierę kierowcy zawodowego, nie ma pojęcia, jak kiedyś było ciężko. W porównaniu z tym, co działo się za moich młodych lat, dziś to jest przedszkole, a nie praca – uważa Krzysztof. – Wystarczy sobie przypomnieć te granice i kilometrowe kolejki... To były przeżycia! Do domu zjeżdżało



Sukces w transporcie zaczyna się od planowania. Kiedy dostanę od dystrybutora zlecenie, to od razu myślę, jak zaplanować przejazd. Mam na przejechanie tego odcinka trzy dni. Ok, zaczynam sobie zadawać pytania – gdzie stanę, gdzie zrobię przerwę?

się na 24 godziny i dalej w drogę, bo trzeba było zawieźć ładunek z punktu A do punktu B. Łatwiej byłoby powiedzieć, ile byłem w domu niż poza nim. Ale wiadomo – to jest transport, fach dla prawdziwych twardej. Dziś jest łatwiej, trzeba robić obowiązkową pauzę – dodaje.

W jednogłośnie opinii kierowców dzisiaj nie ma miejsca na amator-szczynę. – To nie wchodzi w grę, bo amator szybko wypada z tego rynku. Po prostu nie opłaca się oszczędzać – mówi Krzysztof. – Sukces w transporcie zaczyna się od planowania. Kiedy dostanę od dyspozytora zlecenie, to od razu myślę, jak zaplanować przejazd. Patrząc z punktu A do punktu B jest 1 000 kilometrów, mam na przejechanie tego odcinka trzy dni. Ok, zaczynam sobie zadawać pytania – gdzie stanę, gdzie zrobię przerwę? Nie warto szukać przygód w postaci stania po jakichś krzakach, tylko parkuję w odpowiednich, strzeżonych miejscach. Rano idę do toalety, jem śniadanie i wszystko jest ok.

Matecki: Co nam najbardziej pomaga w pracy? Dziś jest całkiem in-

ny komfort. Samochód prowadzi się praktycznie jednym palcem, jest duże wspomaganie, dużo elektroniki, która bardzo ułatwia nam życie. Wystarczy nacisnąć guzik, a samochód sam hamuje. Kiedyś trzeba było ostro „wajchować”. Dzisiejsze ciężarówki są wyciszone, mają automatyczną skrzynię biegów. No i te lodówki! Kto miał kiedyś lodówkę?! Poza tym wygoda w postaci obrotowych foteli czy rozkładanych stolików; mamy też półki i szafki, w których można złożyć ubranie. Kiedyś trzymało się je zwyczajnie, w torbie. Ale nowoczesność też ma swoje ciemne strony. Krzysztof: Kiedyś jeżdżąc starym Liazem, Jelcem czy DAF-em trzeba było wsłuchiwać się, jak pracuje silnik, czy przypadkiem koło nie odlatuje. Jeśli było coś nie tak, można było próbować to naprawić. Dziś wszystkim rządzi elektronika. Gdy coś się psuje, jesteś bezradny. Stajesz na parkingu lub poboczu i czekasz na pomoc. Adam Gad (56 lat, w transporcie 37 lat): Pamiętam jazdę zimową porą nieogrzewanym Jelcem do Krakowa. Ciepło zrobiło się



dopiero na miejscu. Kiedyś nikt na płynie nie jeździł, tylko na samej wodzie, którą po powrocie trzeba było spuścić. W czasie mrozów – a kiedyś to były prawdziwe zimy – by silnik odpalił, trzeba było latać z czterema konewkami wrzątku. - Pamiętam, że w Pekaesie były nocne dyżury, podczas których przepalało się samochody. Dziś jest to nie do wyobrażenia. Pamiętam, że kiedyś zaczynało się pracę od najbrudniejszego miejsca na bazie, czyli w smarowni. Trzeba było przesmarować każdą kalamitkę oddzielnie. Dziś są centralne smarowania, tylko wkłada się smar w puszkę, wbija powietrze i smar wchodzi w każdą tulejkę – wspomina Matecki.

Czy zawodowi kierowcy mają jakieś marzenia? Krzysztof: Byłem w Australii, miałem okazję przejechać się truckiem ciągnącym trzy naczepy. To była przygoda! A marzenia? Mam 53 lata i ciągle marzę o Kanadzie. Chciałbym tam przejechać się ciężarówką po zamrzniętych jeziorach i wrócić na czas przed roztopami – mówi Wojciechowski. Zwraca uwagę na jedną bardzo ważną rzecz: – Nasz zawód stał się niebezpieczny. Nasza firma realizuje prze-

wozy głównie do Wielkiej Brytanii. A wiadomo, co jeszcze do niedawna działo się w porcie w Calais. To był dla nas wszystkich prawdziwy szok. Na szczęście teraz jest już lepiej, ale jeszcze dużo wody w Sekwanie musi upłynąć, by wszystko było tak, jak dawniej.

– Na dziś w Calais nic złego się nie dzieje, ale nie ma się co ludzić – imigranci na pewno będą wracali. Ich jedynym celem jest dostanie się do Wielkiej Brytanii, dowolnymi środkami – mówi Matecki. – W kwietniu tego roku zostałem napadnięty. Nad ramię, było jeszcze ciemno. Droga została zablokowana kłodami drzew, nie dało się przejechać. Zatrzymałem się i wtedy z ciemności wyskoczyło 30, może 40 ludzi. Myślałem, że podniosą ciężarówkę. Próbowali wdrzeć się do środka. Zablokowałem drzwi, to próbowali wybić szyby. Kiedy próbowałem się wycofać, zaczęli szarpać za lusterka. Część z nich rozcięła dach naczepy i jedenastu z nich weszło do środka. Po chwili dojechało jeszcze kilka innych ciężarówek i rozpierzchni się po wszystkich autach. W międzyczasie przyjechała policja. Wydawało mi się, że mi-

nęło mnóstwo czasu, ale trwało to zaledwie pięć minut – taką miałem przerwę w tachografie. Policja porozsuwała kłody drzewa, udroźniając w ten sposób jeden pas. Po wjeździe do portu zgłosiłem, że ktoś na pewno jest w środku mojego pojazdu. 11 bandytów zostało wyciągniętych z pojazdu. Za mną stało pięć innych ciężarówek, z których też wyciągano ludzi. Pyta pan, czy był duży strach? Dopóki człowiek tego nie przeżyje na własnej skórze, to nie jest w stanie sobie tego wyobrazić. Ciężko to opowiedzieć, a co dopiero to przeżyć. Ludzie z zewnątrz nie wierzą w to, co im opowiadam, i wcale im się nie dziwią. Jak można w XXI wieku napadać na kierowców ciężarówek i to niemal pod boki policji? Funkcjonariusze nad tym zupełnie nie pnowali. Napastnikom nie działa żadna krzywda, bo co z tego, że wyciągnęli ich z ciężarówki, skoro po zapakowaniu ich do busa wywozili w to samo miejsce, z którego nas zaatakowali? To była parodia!

Adam Gad: Wiadomo, że czasami ma się dosyć. Ale wystarczy dobrze się wyspać i znowu życie za kółkiem staje się piękne. ■



74%

właściciele firm transportowych
rozwinęło z nami swój biznes*

Andrzej Aszyk | Prezes Adar
związany z branżą TSL od ponad 30 lat

*dane za 2015 r.

Chcesz nawiązać współpracę?
Zapraszamy na spotkanie!

CB Neptun
al. Grunwaldzka 103a
Gdańsk 80-244

+48 587 395 051
wspolpraca@adar.pl



www.adar.pl



Kierowca gorszej kategorii?

Po raz kolejny przewoźnik skarży się skandaliczne zachowanie niemieckich funkcjonariuszy w stosunku do polskiego kierowcy.

Robert Przybylski

Zaczęło się od drobnej stłuczki na drodze L189 w pobliżu miasta Seehausen w Niemczech, do której doszło 30 września 2016 r., około godziny 14.30. Kierowca mazurskiej firmy prowadzący pojazd ciężarowy Iveco Eurocargo, zdążył na rozładunek w okolice Hamburga.

Jechał za niemieckim pojazdem marki Scania, który raz przyspieszał, raz zwalniał, momentami jechał też środkiem drogi. Polski kierowca po upewnieniu się, że może wyprzedzić, podjął taką próbę. W momencie wyprzedzania kierujący Scanią zaczął gwałtownie przyspieszać.

W pewnej chwili z przeciwnej strony nadjechał samochód osobowy, więc kierowca Iveco zaczął zjeżdżać na swój pas ruchu. Niemiecki kierowca nie miał zamiaru choćby zwolnić i doszło do „spotkania”, którego skutkiem było uszkodzenie przez polski pojazd lewego górnego, szerokokątnego lusterka ciężarowej Scanii. Jest to najbardziej wystający element obrysowy pojazdu. Drugie, dolne lusterko nie zostało uszkodzone.

Po tym zdarzeniu kierowcy zatrzymali oba pojazdy i niemiecki kierowca wezwał policję. Pojawiła się niemal natychmiast i wysłuchała skrupulatnie relacji niemieckiego kierowcy. Polski kierowca nie znał języka niemieckiego, natomiast potrafił porozumieć się w języku an-

gielskim bądź rosyjskim. Jednak policjanci oznajmili, że znają tylko język niemiecki i wyjaśnić w innym języku od niego nie przyjmą.

Kierowca mazurskiej firmy natychmiast skontaktował się z właścicielem przedsiębiorstwa i opisał całą sytuację. Zaraz po tym także pracownik spedycji, który doskonale zna język niemiecki, rozmawiał z kierowcą, a także policjantami dla szczegółowego rozpoznania tej kłopotliwej sytuacji.

Spedytor usłyszał od policji, że kierowca zostanie ukarany mandatem w wysokości 40 euro. Prowadzący posiadał przy sobie taką kwotę i chciał od razu opłacić mandat karny. Policjanci zaprosili go do swego pojazdu i wtedy mu oznajmili,

przewoźnik nr 51

że musi zapłacić nie 40, ale 400 euro. Pojechali z nim do bankomatu, wcześniej przykuwając go kajdankami do pasa bezpieczeństwa w radiowozie. Kierowca oznajmił, że nie ma takich środków na karcie i musi poczekać, aż firma dokona przelewu na jego kartę.

Cała procedura przekazania pieniędzy zwykle trwa maksymalnie 20-30 minut, ale policjanci dali kierowcy na to zaledwie 10. I zdecydowali, że jadą na komisariat, a Polak zostanie zatrzymany na 48 godzin w areszcie. W czasie tej jazdy do aresztu właściciel firmy poinformował kierowcę, że są już odpowiednie środki na jego koncie, więc może teraz wypłacić z bankomatu 400 euro. W następnej miejscowości kierowca w asyście policjantów pobrał z bankomatu i przekazał im żadaną kwotę.

Następnie znowu został zakuty w kajdanki i przewieziony na komisariat, gdzie policjanci sporządzili protokół zdarzenia i zmusili kierowcę do podpisania owego protokołu, pod rygorem zatrzymania w areszcie. Kierowca podpisał protokół, mimo że nie zna języka niemieckiego i bez obecności jakiegokolwiek tłumacza, więc nie wiedział, co podpisuje.

Policjanci zażądali od polskiego kierowcy numeru konta, informując go jednocześnie, że cała sprawa trafi do sądu i będzie musiał zapłacić jeszcze większą kwotę, którą ustali sąd. Przykutego w radiowozie kajdankami kierowcę odwieźli do jego pojazdu i życzyli mu, już po angielsku, powodzenia i szerokiej drogi. Było to już około godz.17.30-18.00.

Kierowca nie zdążył tego dnia rozładować pojazdu i musiał czekać aż do wtorku 4 października do godz. 8.

Właściciel firmy postępowaniem niemieckich policjantów jest zszokowany. – Prowadzę firmę od 26 lat, często sam siadam za kierownicą i nie pamiętam już, kiedy ostatni raz spotkałem się z taką arogancją i bez-

Policjanci zażądali od polskiego kierowcy numeru konta, informując go jednocześnie, że cała sprawa trafi do sądu i będzie musiał zapłacić jeszcze większą kwotę, którą ustali sąd. Przykutego w radiowozie kajdankami kierowcę odwieźli do jego pojazdu i życzyli mu, już po angielsku, powodzenia.

czelnością tzw. stróżów prawa, nawet w Rosji, na Białorusi czy w Kazachstanie – podkreśla.

Poprosił konsul RP w Hamburgu o pomoc w wyjaśnieniu kilku istotnych kwestii, następnie sprawa trafiła do konsulatu w Berlinie, ze względu na miejsce zdarzenia i konieczność współpracy z niemiecką policją. Formalnie sprawa zakończyła się mandatem o wysokości 400 euro i informacją od policji, że odwołania można dokonać przy pomocy prawnika. Konsulat przekazał przewoźnikowi kontakt do niemieckich prawników posługujących się językiem polskim, ale ten z tej możliwości zrezygnował, spodziewając się kosztów postępowania wyższych niż mandat.

Pozostały więc bez odpowiedzi liczne pytania przewoźnika, jak na przykład takie:

- skąd tak wysoki mandat karny

i dlaczego kwota 40 euro nagle wzrosła do 400 euro?

- dlaczego kierowcę zakuto w kajdanki jak jakiegoś bandytę?
- dlaczego policjanci nie skontrolowali alkomatem mojego kierowcy oraz dziwnie zachowującego się kierowcy niemieckiego?
- dlaczego niemieccy policjanci

zmusili mojego kierowcę do podpisania protokołu zdarzenia bez obecności tłumacza, strasząc go aresztem wtedy, gdy już uregulował całą kwotę?

- dlaczego policjanci lekceważyli, wyśmiewali i obrażali mojego pracownika, czego on może nie rozumiał, ale co słyszał spedytor znający niemiecki podczas rozmowy z policjantami?
- czy w podobnych przypadkach kierowcy niemieccy są traktowani w ten sam sposób?

Też chcielibyśmy poznać odpowiedzi na te pytania, tym bardziej że zachowanie niemieckich policjantów można uznać za dyskryminację obcego obywatela.

Właściciel firmy dodaje:– Nie może być zgody na tego typu zachowania służb niemieckich w stosunku do obcokrajowców.

reklama

BERLIO KARTY PALIWOWE

ELEKTRONICZNY SYSTEM POBORU OPŁAT ZA DROGI

BelToll PLATON

☎ 602 156 053 ☎ 511 864 011

EUROBERLIO Sp. z o.o.
ul. Narutowicza 25, 21-500 Biała Podlaska

W drogę bez gotówki!

www.berlio.by



Zgłoszenie elektroniczne TIR za darmo w ZMPD

ZMPD ZWRACA PRZEWOŹNIKOM CZĘŚĆ OPŁAT

Rodzaj karnetu TIR	Środki zachęty bez TIR-EPD	Środki zachęty z TIR-EPD
4- i 6-woletowy	3,00 CHF	4,50 CHF
14-woletowy	6,00 CHF	10,00 CHF
	wypłata środków po 27 miesiącach	wypłata środków po 15 miesiącach

Od połowy 2016 roku obowiązują nowe zasady rozliczania środków zachęty dla tych, którzy stosują aplikację TIR-EPD.

Justyna Wasążnik, Ewa Pęzińska

Obowiązek przekazywania w formie elektronicznej zawartych w karnecie TIR danych, dotyczących operacji transportowej istnieje – dla krajów Unii Europejskiej od 2009 r., a dla krajów Unii Celnej Rosja-Białoruś-Kazachstan od 2012 roku.

Dla posiadacza karnetu TIR oznacza to konieczność przesłania wyprzedzającego elektronicznego zgłoszenia, tzw. pre-deklaracji, do urzędu celnego jeszcze przed przybyciem pojazdu wraz z towarem. Niezależnie od zgłoszenia elektronicznego w dalszym ciągu istnieje obowiązek przedstawienia wypełnionego "papierowego" karnetu TIR wraz ze wszystkimi towarzyszącymi mu dokumentami - ta zasada nie uległa zmianie.

Zgłoszenie elektroniczne musi być przesłane do wyjściowego urzędu celnego (tam, gdzie jest otwierana procedura TIR), albo do granicznego urzędu wprowadzenia na obszar celny. Można to zrobić za pomocą:

- bezpłatnej aplikacji TIR-EPD na portalu internetowym IRU,
- pośredników posiadających dostęp do płatnych, komercyjnych aplikacji służących do przesyłania zgłoszeń TIR (agencje celne, spedycje),
- własnej aplikacji - zakupionej na rynku lub stworzonej przez firmę przewoźnika w oparciu o specyfikację XML, która jest dostępna na stronie internetowej Ministerstwa Finansów.

W przypadku niezgłoszenia przewozu drogą elektroniczną, karnet TIR nie będzie przyjęty przez władze celne, a kierowca będzie musiał skorzystać z usług najbliższej agencji celnej, co wiąże się z dodatkowymi kosztami i oczekiwaniem. Jedynym wyjątkiem od tej reguły jest awaria systemu elektronicznego. Tylko w takim przy-

Korzyści z użytkowania aplikacji TIR-EPD:

- bezpłatne wysyłanie pre-deklaracji,
- wyższe i wypłacane w krótszym terminie środki zachęty za karnety wykorzystane z zastosowaniem aplikacji,
- chronione dane handlowe,
- przejrzysty system i interfejs w języku polskim,
- możliwość wysyłania jednej pre-deklaracji równocześnie do wszystkich krajów na trasie, również do krajów Unii Euroazjatyckiej, gdzie opis towaru jest obowiązkowo przedstawiany cyrylicą (dostępna w aplikacji TIR-EPD).

padku procedura TIR jest realizowana wyłącznie na podstawie "papierowego" karnetu TIR.

Dla sprostania wymaganiom władz celnych oraz ułatwienia użytkownika procedury TIR, IRU w Genewie opracowała bezpłatną aplikację TIR-EPD, służącą do wysyłania elektronicznych zgłoszeń. Aby skorzystać z tej możliwości wystarczy jedynie dostęp do internetu.

Aplikacja IRU TIR-EPD oznacza oszczędność czasu na granicach oraz brak jakichkolwiek opłat

TIR-EPD daje możliwość przesyłania zgłoszeń elektronicznych do następujących krajów: Afganistan, Austria, Belgia, Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Gruzja, Holandia, Iran, Kazachstan, Kirgistan, Litwa, Łotwa, Macedonia, Mołdawia, Niemcy, Polska, Rosja, Rumunia, Serbia, Słowacja, Słowenia, Turcja, Ukraina, Uzbekistan, Węgry, Włochy.

Dodatkowo od 1 lipca 2016 r. - zgodnie z nowym schematem rozliczania środków zachęty przez IRU - za każdy prawidłowo wykorzystany i zwrócony karnet TIR, ZMPD przekazuje przewoźnikowi środki zachęty (przedstawione w tabelce).

W związku z nowymi funkcjonalnościami systemu TIR-EPD, ZMPD wznawia od grudnia 2016 roku cykl bezpłatnych szkoleń dla członków Zrzeszenia, w trakcie których będą omawiane sposoby wysyłania pre-deklaracji.

Aby skorzystać z ww. aplikacji należy wypełnić i przesłać do ZMPD formularz zgłoszeniowy dostępny na portalu Zrzeszenia w zakładce TIR - Formularze. Dla korzystających z tej aplikacji został przygotowany "TIR-EPD Podręcznik Użytkownika" w języku polskim, również zamieszczony na portalu.

Dodatkowe informacje oraz pomoc w wysyłaniu elektronicznych zgłoszeń za pomocą bezpłatnej aplikacji IRU TIR-EPD można uzyskać w ZMPD pod numerami telefonów: 22 536 10 29 oraz 22 536 10 32.

Jesienna Sesja IRU

W dniach 3 – 4 listopada 2016 r. odbywała się w Genewie Jesienna Sesja IRU – Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego.



Anna Wieczorek

Sesję poprzedziło (2 listopada) posiedzenie Prezydium IRU, którego członkiem jest prezes ZMPD Jan Buczek. 3 listopada przeprowadzono posiedzenia Rady Przewozów Towarowych – CTM oraz Rady Przewozów Pasażerskich CTP. Na posiedzeniu CTM dyskutowano m.in. o projektach działań na rzecz dekarbonizacji oraz o sposobach rozwiązania problemu niedoboru kierowców. W obydwu spotkaniach brali udział przedstawiciele ZMPD.

4 listopada odbyło się Zgromadzenie Ogólne Członków IRU, w którym uczestniczyła delegacja ZMPD z prezesem Janem Buczkiem.

W sprawach różnych podjęto dyskusję, m.in. z inicjatywy ZMPD, o dwóch istotnych zagadnieniach:

- protekcjonizm Francji i Niemiec,
- problemie z przekraczaniem kanału La Manche z portu w Calais i innych, związanych z działaniami imigrantów wobec kierowców i pojazdów.

Przygotowana została rezolucja do Komisji Europejskiej w sprawie moratorium na prowadzenie kontroli w zakresie stosowania przez Niemcy i Francję minimalnego wynagrodzenia do czasu ostatecznej decyzji Komisji Europejskiej lub ewentualnego orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości UE.

Bardzo ważna dyskusja dotyczyła wprowadzania elektronicznych dokumentów eCMR i eTIR do transportu towarów.

Zgromadzenie Ogólne IRU uczciło minutą ciszy pamięć zmarłego 16 września 2016 roku długoletniego prezesa ZMPD Edmunda Kuca.

Fundusze na szkolenie kierowców

Wojewódzkie Urzędy Pracy dysponują poważnymi funduszami, o które mogą ubiegać się przewoźnicy szkolący kierowców.

Urzędy Pracy

Chodzi o Krajowy Fundusz Szkoleniowy, który jest wydzieloną częścią Funduszu Pracy, przeznaczoną na dofinansowanie kształcenia ustawicznego pracowników i pracodawców, podejmowanego z inicjatywy lub za zgodą pracodawcy.

Warunki korzystania z KFS

Pracodawca starający się o dofinansowanie kosztów kształcenia ustawicznego musi wnieść wkład własny w wysokości 20 proc. kosztów, zaś 80 proc. kosztów

kształcenia ustawicznego sfinansuje KFS. W przypadku mikroprzedsiębiorstwa, tj. pracodawcy zatrudniającego do 10 osób, ze środków KFS można sfinansować 100 proc. kosztów kształcenia ustawicznego.

Jednak całość dofinansowania środkami KFS nie może przekroczyć wysokości trzykrotności przeciętnego wynagrodzenia w danym roku na jednego uczestnika.

Wsparcie kształcenia ustawicznego środkami KFS udzielane jest na zasadach pomocy de minimis, czyli pomyślana jest jako pomoc o małych rozmiarach, nie przekraczających 200 tys. euro.

Jakie koszty kształcenia ustawicznego pracowników mogą być dofinansowane z KFS?

Fundusze KFS otrzymane z powiatowego urzędu pracy pracodawca może przeznaczyć na:

- 1. określenie potrzeb firmy w zakresie kształcenia ustawicznego, które ma być dofinansowane,
- 2. kursy i studia podyplomowe realizowane z inicjatywy pracodawcy lub za jego zgodą,
- 3. egzaminy umożliwiające uzyskanie dyplomów potwierdzających nabywanie umiejętności, kwalifikacji lub uprawnień za-

wodowych,

- 4. badania lekarskie i psychologiczne wymagane do podjęcia kształcenia lub pracy zawodowej po ukończonym kształceniu,
- 5. ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków w związku z podjętym kształceniem.

Jak można starać się o dofinansowanie kształcenia ustawicznego z KFS?

Pracodawca musi złożyć wniosek do powiatowego urzędu pracy właściwego względu na siedzibę pracodawcy albo miejsce prowadzenia działalności. Wniosek można złożyć w postaci

papierowej lub elektronicznej. Wniosek wypełniony w postaci elektronicznej przed przesłaniem do powiatowego urzędu pracy należy:

- podpisać bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu lub
- podpisać potwierdzonym profilem zaufanym elektronicznej platformy usług administracji publicznej.

Wniosek pobrany w postaci elektronicznej można też wydrukować, podpisać ręcznie i złożyć w formie papierowej do właściwego powiatowego urzędu pracy.

We wniosku należy podać:

- a. dane pracodawcy: nazwa pracodawcy, adres siedziby i miejsce prowadzenia działalności, numer identyfikacji podatkowej NIP, numer identyfikacyjny REGON, oznaczenie przeważającego rodzaju prowadzonej działalności gospodarczej według PKD, informacja o liczbie zatrudnionych pracowników, imię i nazwisko osoby wskazanej przez pracodawcę do kontaktów, numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej;

- b. działania do sfinansowania z udziałem KFS (określenie potrzeb pracodawcy, kursy, studia podyplomowe i egzaminy, badania lekarskie i psychologiczne, ubezpieczenie NNW), liczba osób według grup wieku 15-24 lata, 25-34 lata, 35-44 lata, 45 lat i więcej, których wydatek dotyczy oraz termin realizacji;
- c. całkowita wysokość wydatków, która będzie poniesiona na działania związane z kształceniem ustawicznym, wnioskowana wysokość środków z KFS oraz wy-

sokość wkładu własnego wnoszonego przez pracodawcę;

- d. uzasadnienie potrzeby odbycia kształcenia ustawicznego, przy uwzględnieniu obecnych lub przyszłych potrzeb pracodawcy.

Uwaga: Pracodawca będący przedsiębiorcą dołącza do wniosku o dofinansowanie kształcenia ustawicznego dokumenty pozwalające na ocenę spełnienia warunków dopuszczalności pomocy de minimis.

Formularze wniosku dla pracodawcy o dofinansowanie kształcenia ustawicznego ze środków KFS są dostępne na stronach internetowych powiatowych urzędów pracy. Doradca klienta w powiatowym urzędzie pracy udzieli pracodawcy wyjaśnień lub szerszych konsultacji w sprawie złożenia wniosku o dofinansowanie i możliwości otrzymania dofinansowania ze środków KFS.

Wnioski pracodawców o dofinansowanie kształcenia ustawicznego są przyjmowane i rozpatrywane w kolejności zgłoszeń. Realizacja wniosków możliwa jest do wysokości limitów środków KFS, jakim dysponuje powiatowy urząd pracy.

Obowiązki pracodawcy w związku z uzyskaniem dofinansowania kształcenia ustawicznego

Dofinansowanie kosztów kształcenia ustawicznego ze środków KFS następuje na podstawie umowy zawartej ze starostą, która określi szczegółowo warunki wsparcia oraz obowiązki stron.

Ostrowiec Świętokrzyski mocno obniża podatek od środków transportowych



Zbigniew Wesolowski

W Ostrowcu Świętokrzyskim samorząd miejski znacząco obniżył stawki w podatku od środków transportowych.

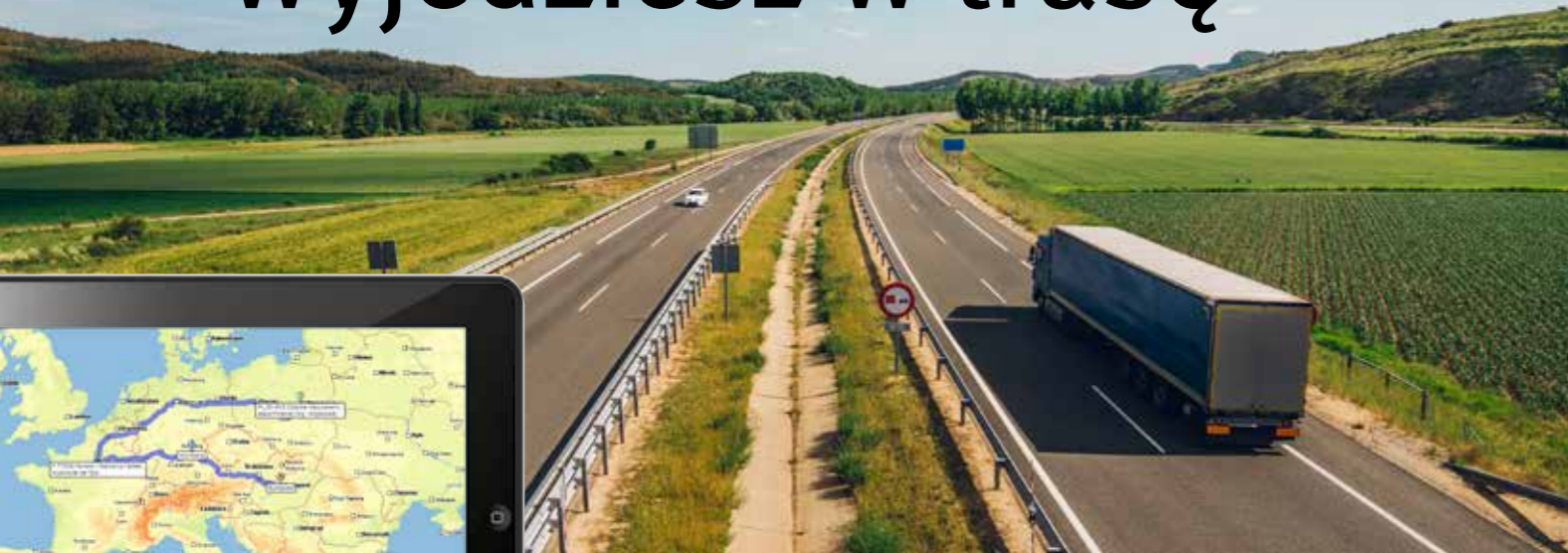
- To decyzja bardzo odważna. Obniżka jest średnio o 60 procent, w niektórych pozycjach sięga nawet 70 procent. Oznacza to wstuchanie się w głos przedsiębiorców, ukłon w stronę firm transportowych. Pozwoli części z nich zarejestrować swoje pojazdy w naszym mieście – mówi prezydent miasta Ostrowca Świętokrzyskiego Jarosław Górczyński.

Z przyjętej przez radnych uchwały wynika, że im większa ciężarówka, tym wyższa obniżka podatku. Właściciel ciągnika siodłowego o dwóch osiach jezdnych, mogącego poruszać się z naczepą lub przyczepą, o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów wyższej niż 36 ton zapłaci 1 382 zł, czyli o 1 017 zł mniej niż w 2016 roku. W przypadku przyczep i naczep o trzech osiach jezdnych bądź więcej, które łącznie z ciężarówką posiadają dopuszczalną masę całkowitą wyższą niż 36 ton podatek wyniesie 922 zł, czyli o 543 zł mniej niż w poprzednim roku.

Proponowane obniżki oraz przyjazna polityka podatkowa władz miasta mają zachęcić przedsiębiorców do rejestrowania pojazdów w Ostrowcu Świętokrzyskim oraz wzmocnić konkurencyjność gminy wobec innych samorządów, a przede wszystkim przyczynić się do rozwoju firm transportowych w Ostrowcu Świętokrzyskim. Pozytywnie o inicjatywie prezydenta miasta wypowiadają się właściciele lokalnych firm transportowych.

Ze szczegółowymi informacjami o wysokości stawek podatkowych dla danej kategorii pojazdów można zapoznać się na stronie internetowej www.um.ostrowiec.pl bądź pod numerem telefonu 41 26 72 188

Poznaj koszty zanim wyjedziesz w trasę



Nowoczesne narzędzie ułatwia przedsiębiorcom planowanie przewozów. Dla członków Zrzeszenia oferowane są zniżki w nabyciu ZMPDplanera.

ZMPD

ZMPDplaner pozwala już na etapie składania oferty oszacować koszty zlecenia. W warunkach silnej konkurencji to narzędzie unikalne i niezbędne do kalkulacji kosztów transportu pojazdami ciężarowymi. Profesjonalny system planowania tras został opracowany specjalnie dla branży logistycznej. Oprogramowanie do optymalizacji tras samochodów ciężarowych wyznacza najkorzystniejszą trasę i uwzględnia wszystkie istotne kryteria, optymalizując trasę oraz koszty. Zawiera wszelkie aktualizowane na bieżąco ograniczenia dotyczące mas i wymiarów pojazdów oraz zakazów, wynikających choćby z remontów infrastruktury. Dostępny jest za pośrednictwem ZMPD już od września 2016 roku.

ZMPDplaner oblicza koszty przejazdów po drogach płatnych. Narzędzie układa trasę z uwzględnieniem czasu pracy i odpoczynków kierowcy.

Planer optymalizuje skomplikowane sekwencje kilku miejsc rozładunku i załadunku pod względem kosztów i czasu. Przy wyliczaniu kosztów podróży uwzględnia również dane indywidualne każdej firmy, jak choćby zużycie paliwa przez samochody czy masę ładunku, a także koszty związane z wynagrodzeniami i wszelkie inne koszty stałe, które chcemy skalculować, aby uzyskać rzeczywisty koszt danej trasy.

Oprogramowanie było rozwijane od lat i jest to sprawdzony produkt. Obecny jego kształt powstał w wyniku współpracy Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego - IRU z PTV GROUP oraz ze stowarzyszeniami poszczególnych krajów członkowskich IRU. Planer dostępny jest m.in. w Czechach, Hiszpanii, Holandii oraz Rumunii.

Najdłuższą historię rynkową narzędzie ma w Holandii, gdzie korzysta z niego ponad 50 tys. klientów. Tamtejsi przewoźnicy docenili największą zaletę, czyli łatwość oszacowania kosztów przed wyruszeniem w trasę.

Systemy zarządzania flotą dają informacje o poniesionych wydatkach po wykonaniu zlecenia. Mapy Google pozwalają obliczyć długość trasy, ale nie uwzględniają wszystkich zmiennych dotyczących transportu ciężarowego oraz nie wyliczają kosztów. Na dodatek obliczając wydatki „na piechotę” łatwo przeoczyć niektóre czynniki kosztowe. Nawet na stałych trasach Planer potrafi ostrzec o wyższych kosztach, co wynika z nieustannej aktualizacji danych.

Dystrybucją Planera w Polsce zajmuje się ZMPD, oferując ceny zachęcające do zakupu. Dla członków Zrzeszenia Planer jest w skali roku o 189 euro tańszy niż dla pozostałych klientów, którzy zapłacą 588 euro. Potencjalnym klientom ZMPD oferuje narzędzie na 15-dniowy bezpłatny okres próbny. Instalacja nie jest wymagana. Oprogramowanie dostępne jest w przeglądarce internetowej, a użytkownik ma możliwość stosowania go na dowolnym komputerze z dostępem do internetu.

ZALICZKOWY
ZWROT 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

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



Gdzie najtaniej zarejestrować pojazd

oszczędność 1 szt.
1 718,42 złoszczędność 1 szt.
1 585,51 zł

Gmina Chelmiec



Wójt Gminy Chelmiec Bernard Stawiarski

wów. Wójt gminy Chelmiec uważa, że obniżenie podatków jest dla przedsiębiorców ważnym bodźcem, a dla gminy wpływy z podatku od środków transportu stanowią zaledwie 1 proc. dochodów. Samorząd docenia jednak przedsiębiorców oraz wpływ ich działalności na funkcjonowanie lokalnej społeczności i dlatego chce im pomagać najlepiej jak potrafi.

Więcej o stawkach podatkowych
Urząd Gminy Chelmiec Ul. Papieska 2
Tel. 18 414 56 32
E-mail: gmina@chelmiec.pl
www.chelmiec.pl

Wśród gmin z całej Polski rozrzut wielkości podatków od środków transportu jest ogromny i nie jest uzależniony od położenia gminy. Atrakcyjnych stawek przewoźnicy mogą spodziewać się w Gminie Chelmiec, w województwie małopolskim, która sąsiaduje z miastem Nowy Sącz.

Na uwagę zasługują w szczególności podatki od ciężkiego taboru, to jest samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych o dmc (odpowiednio) ponad 25 i 31 ton oraz zestawów pojazdów o dmc powyżej 38 ton.

Wśród gmin z Małopolski gmina Chelmiec zalicza się do gmin z najniższymi podatkami od środków transportu. W liczbach bezwzględnych rejestrując pojazd można zaoszczędzić od tysiąca złotych, a rekordowo nawet do dwóch tysięcy złotych w przypadku 3-osobowego samochodu ciężarowego o dmc powyżej 25 ton.

Wójt gminy Chelmiec Bernard Stawiarski dostrzega potencjał transportu i wpływów podatkowych z nim związanych. Dlatego też samorząd kusi przedsiębiorców niskimi podatkami. Obniżanie podatków to rodzaj inwestycji dla gminy, która niesie za sobą ryzyko, bowiem nie zawsze redukcja obciążeń musi przełożyć się na wzrost sumarycznych wpły-

Gmina Chelmiec

Chelmiec jest najludniejszą gminą wiejską w Polsce liczy blisko 28 tys. mieszkańców. Położona jest w północnej części powiatu nowosądeckiego w województwie małopolskim. Obszar gminy otacza pierścieniem sąsiadujące od południa miasto Nowy Sącz. Pięciokrotnie z rzędu gmina zdobywała pierwsze miejsce w Polsce w rankingu organizowanym przez Związek Powiatów Polskich w kategorii „Najlepsza gmina wiejska” oraz bardzo wysoko, bo na trzecim miejscu w skali kraju notowana jest w rankingu energii odnawialnej.

Gmina zabiega o zrównoważony rozwój społeczno-ekonomiczny całej gminy – stąd wielka skala zrealizowanych inwestycji, w ciągu ostatnich 9 lat - wydana kwota przekracza 300 mln zł. Gmina stawia na rozwój przedsiębiorców i z tą myślą od 2016 roku zostały obniżone podatki: od środków transportowych i od nieruchomości, co powoduje, że w regionie w tym względzie jest najtańsza.

KRUSZYWA BUDOWLANE

www.ksskleczany.pl

KSS
KŁĘCZANY



**TŁUCZNIĘ, KLIŃCE, MIESZANKI
KAMIEŃ ŁAMANY, NIESORTY,
PIASEK BUDOWLANY**

**KOPALNIA SUROWCÓW SKALNYCH
„KŁĘCZANY” Sp. z o.o.
33-394 KŁĘCZANY 176
TEL: 18 443-37-20**



Uczestnicy eliminacji krajowych Truck Trophy 2017:
(stoją od lewej) Łukasz Kałuża, Janusz Zalewski, Sebastian Michalski, Marcin Kłocznik, Artur Bogucki, (u dołu) Ireneusz Michniak, Stefan Klimek, Maciej Jermak, Przemysław Haber, Krzysztof Greła

Drużyna gwiazd

Przemysław Haber i Janusz Zalewski – to pierwsi reprezentanci Polski w międzynarodowym konkursie Truck Trophy. Zwyciężyli w krajowych eliminacjach w październiku 2016. Teraz czeka ich wielka przygoda!

W 2016 roku po raz pierwszy polscy kierowcy samochodów ciężarowych mogli wziąć udział w eliminacjach do międzynarodowej rywalizacji Truck Trophy 2017. Dziesięciu śmiałków, którzy pomyślnie zakwalifikowali się do półfinału, spotkało się w Jurze Krakowsko-Częstochowskiej, by walczyć o udział w wielkim finale.

Nie było łatwo – chęć udziału w tej wielkiej przygodzie zgłosiło za pośrednictwem platformy RoadStars kilkuset mężczyzn i kobiet z całej Polski. Ostatecznie do krajowych eliminacji dostali się: Artur Bogucki, Krzysztof Greła, Przemysław Haber, Maciej Jermak, Łukasz Kałuża, Stefan Klimek, Marcin Kłocznik, Sebastian Michalski i Ireneusz Michniak i Janusz Zalewski – to z nimi spotkaliśmy się w październikowy słoneczny

weekend w malowniczym krajobrazie Jury, tuż koło zamku Ogródzieniec.

Zadania dla uczestników punktowały spryt i spostrzegawczość, odwagę i siłę oraz umiejętność pracy w zespole. Czemu te właśnie cechy miałyby być istotne dla kierowcy samochodu ciężarowego? Zdaniem Przemysława Habera, odpowiedź jest prosta: – Ekonomiczna jazda jest ważna, ale kierowca musi umieć więcej. Samochód sam się nie rozładuje, zdarzają się nieprzewidziane sytuacje, trzeba umieć rozwiązywać problemy, także z ludźmi. Dlatego uważam, że to świetny pomysł, żeby na takiej imprezie jak Truck Trophy skupić się właśnie na zadaniach, które mogą pomóc zmniejszyć szkodowość, a zwiększyć bezpieczeństwo transportu – mówi Przemek Haber, który sam prowa-

dzi firmę transportową i jednocześnie pracuje w niej jako kierowca.

Janusz Zalewski uważa podobnie: – Najważniejsi są ludzie, dziś na drogach mamy dużo niebezpiecznych sytuacji, jest dużo frustracji, dlatego liczy się umiejętność przewidywania, gotowość do pomocy kolegom i oprócz własnych kwalifikacji dostrzeganie innych ludzi, myślenie.

Atmosfera już od pierwszych konkurencji – wspinaczki i wyścigów modeli ciężarówek – gorąca. Nasza dziesiątka po losowaniu zamieniła się w dwie pięcioposobowe drużyny. Gdy jedna zmagala się z miniaturowym torem z przeszkodami, druga mierzyła się ze skałą. – Dla mnie to było największe wyzwanie, musiałem przełamać swój lęk wysokości – opowiada Przemek. – Gdyby nie doping kolegów, byłoby mi trudno. Ale właśnie po tej pierwszej konkurencji przestałem myśleć o własnym zwycięstwie, skupiłem się na naszej drużynie.

Tor wyścigowy, pozwalają zdobyć punkty za skupienie, zręczność i refleks – dla wielu okazał się wyzwaniem. – Dla mnie akurat o wiele trudniejsza była ostatnia konkurencja, czyli Perform a Song – śmieje się Janusz Zalewski, który w swoim życiu zawodowym nie stroni od nowych doświadczeń – oprócz pracy kierowcy, jest żeglarzem, motocyklistą i... „Mikołajem” z dziesięcioletnim stażem.

W kolejnym zadaniu – przeciąganiu liny – liczyła się siła, ale i strategia. – Akurat o tym, najstarszym w historii, sporcie trochę wiem – mówi Janusz. – Przekazałem kolegom kilka prostych wskazówek technicznych i... udało się!

Dzień zakończył się wspólną kolacją, podczas której odbyło się tajne głosowanie – każdy oddawał głos na tego kolegę, który jego zdaniem powinien zwyciężyć. Ten ostatni punkt rywalizacji okazał się decydujący. Przemek Haber i Janusz Zalewski nie kryli zaskoczenia, radości i wzruszenia werdyktem.

Co według nich daje udział w takiej przygodzie? – Kierowcy mają okazję się porównać, zrobić rachunek sumienia, zweryfikować własne umiejętności i wyciągnąć wnioski – wymienia Przemek. Janusz dodaje: – Dla mnie oprócz tego ważne jest, że mogliśmy się poznać, złapać taki ludzki, bliski kontakt i obaj jadąc na finał, mamy poczucie, że stoi za nami mocna drużyna, która nam kibicuje. Jestem dumny, że mogę reprezentować na Truck Trophy takich kolegów!

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Zwycięski duet

Przemysław Haber (z lewej) i Janusz Zalewski zajęli odpowiednio I i II miejsce w kwalifikacjach – to oni pojedą reprezentować Polskę na Truck Trophy 2017!

Siła i precyzja

Sebastian Michalski z wysokości ok 20 m musi trafić piłeczką w wyznaczony krag, a Łukasz Kałuża próbuje jak najszybciej bezkolizyjnie przeprowadzić Actrosra przez tor przeszkód



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXX

LUTZ ASSEKURANZ

W aktualnym odcinku naszej serii zajmujemy się artykułem 29 Konwencji CMR. Nie poprzestaniemy jednak tylko na dzisiejszych rozważaniach, ponieważ ten błąd najbardziej kontrowersyjny w całej Konwencji artykuł zasługuje na to, aby przyrzeć mu się bardziej szczegółowo w kilku kolejnych wydaniach. W polskiej wersji brzmi on następująco:

- 1. Przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień niniejszego rozdziału, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem.
- 2. To samo postanowienie stosuje się, jeżeli złego zamiaru lub niedbalstwa dopuszczają się pracownicy przewoźnika lub jakiegokol-

wiek inne osoby, do których usług odwołuje się on dla wykonania przewozu, jeżeli ci pracownicy lub te inne osoby działają w wykonaniu swych funkcji. W takim przypadku ci pracownicy i te inne osoby nie mają prawa do korzystania w zakresie ich osobistej odpowiedzialności z postanowień niniejszego rozdziału, wymienionych w ustępie 1.

Tłumaczenie na język polski i wiele innych języków jest niedokładne

W tym miejscu należy zauważyć, że zgodnie z artykułem 51 CMR obydwa teksty pierwotne Konwencji, zredagowane w językach angielskim i francuskim, są jednakowo autentyczne. Uświadomienie sobie tego faktu jest ważne dlatego, że tłumaczenie tekstu Konwencji na inne języki zawiera błędy i wypacza jego sens. Wrócimy jeszcze do tej kwestii w dalszych rozważaniach.

Co zatem stanowi sedno artykułu 29 Konwencji CMR? Przewoźnik powinien

ponieść odpowiedzialność w pełnej wysokości szkody, która faktycznie powstała, a więc nie może się on powoływać na wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli spowodował szkodę na skutek „winy umyślnej”. W rzeczywistości wyrażenie „wina umyślna” nie występuje w ogóle w Konwencji CMR i jest kwestią sporną to, co należy przez nie rozumieć na gruncie prawa transportowego.

Różne formy winy

Bezdiskusyjnie w tym pojęciu mieści się tzw. zamiar bezpośredni (dolus directus) ze wszystkimi stopniami winy umyślnej, w którą wpisana jest chęć wyrządzenia szkody lub świadomość, że szkoda z pewnością powstanie, jednakże bez zamiaru jej wyrządzenia. Stopień niżej mamy dolus probabilis, czyli zawinione działanie lub zaniechanie, w przypadku którego osoba, która się go dopuszcza, wie, że spowoduje ono prawdopodobnie powstanie szkody. Kolejnym stopniem w gradacji winy jest zamiar ewentual-

ny (dolus eventualis), przy czym w przypadku tej formy winy osoba, która się jej dopuszcza, uważa wystąpienie skutku działania lub zaniechania za naprawę możliwe i godzi się z tym, a tym samym przyzwala na powstanie szkody. Niższe szczeble w gradacji winy zajmują różne formy niedbalstwa, które łącznie charakteryzują się tym, że osoba, która się ich dopuszcza, liczy na to, że szkoda jednak nie powstanie. Różnymi formami niedbalstwa będziemy się jeszcze szczegółowo zajmować.

Niespójne orzecznictwo sądów

Problemem przy stosowaniu artykułu 29 CMR jest to, że większość sądów przy jego interpretacji nie trzyma się celu, postawionego w preambule Konwencji, tj. w szczególności uregulowania w jednolity sposób odpowiedzialności przewoźnika, lecz często uwzględnia różne aspekty prawa krajowego, zamiast dokonywać wykładni autonomicznej w zakresie Konwencji CMR. Sytuacja ta prowadzi do tego, że sądy różnych krajów, a nawet sądy najwyższe, bardzo często w odmienny sposób oceniają zdarzenia szkodowe tego samego rodzaju.

W niniejszym numerze magazynu prezentujemy wybrane grupy zdarzeń mogących podlegać pod art. 29 CMR. Lista ta, opracowana przez firmę Lutz Assekuranz, opiera się na analizie kilkuset wyroków sądów wyższego i najwyższego szczebla. Każdy z

tych jedynie hasłowo określonych przypadków skutkowało wydaniem przez sąd wyroku obarczającego przewoźnika nieograniczoną odpowiedzialnością w myśl art. 29 CMR. Z uwagi na brak miejsca nie możemy przedstawić w szczegółach stanu faktycznego każdej z wymienionych spraw, jednakże pracownicy firmy Lutz Assekuranz oczywiście zawsze pozostają do Państwa dyspozycji w razie jakichkolwiek pytań.

Grupy zdarzeń podpadających pod artykuł 29 CMR

1. Zaginięcie przesyłki w czasie wykonywania transportu

- Pozostawienie pojazdu na niestrzeżonym parkingu;
- Pozostawienie pojazdu na nieoświetlonym parkingu;
- Pozostawienie niestrzeżonego pojazdu na czas spożycia przez kierowcę posiłku w punkcie gastronomicznym położonym przy autostradzie;
- Pozostawienie pojazdu bez zabezpieczenia antykrazieżowego;
- Obsadzenie pojazdu tylko jednym kierowcą w przypadku braku możliwości zaplanowania trasy przejazdu w taki sposób, by można było skorzystać ze strzeżonych parkingów;
- „Dozorowanie” pojazdu przez tylko jednego śpiącego w nim kierowcę;
- Pozostawienie pojazdu bez dodatkowego zabezpieczenia, uniemożliwiającego odłączenie naczepy;
- Pozostawienie pojazdu na nieogrodzonym terenie firmy przewoźnika;
- Zatrzymanie się na czerwonym świetle bez zamknięcia pojazdu od wewnątrz, co umożliwia ewentualnym napastnikom otwarcie drzwi;
- Napad rabunkowy na parking niestrzeżonym;

- Kradzież dokonana z nieodpowiednio zabezpieczonego przed kradzieżą magazynu w przypadku przechowania spowodowanego koniecznością transportową.

Uwaga! Przykładów dotyczących takich i podobnych przypadków w orzecznictwie sądowym jest niezliczona liczba. Orzecznictwo sądowe stawia coraz wyższe wymagania odnośnie obowiązków zachowania należytą starannością przez przewoźnika. Jeżeli w przypadku kradzieży roszczenie oparte jest na art. 29 CMR, to prawie nie ma możliwości uniknięcia nieograniczonej odpowiedzialności.

Sądy zawsze znajdują coś, co mogłoby być zrobione lepiej i staranniej. Dlatego ważne jest, aby: trasę przewozu zaplanować w najdrobniejszych szczegółach; tam, gdzie to konieczne, zastosować podwójną obsadę kierowców; wszędzie, gdzie to możliwe, korzystać z parkingów strzeżonych; zamontować zabezpieczenia antykrazieżowe w pojazdach.

Ważne: Zleceniodawcy należy zaproponować na piśmie drugiego kierowcę za dodatkową opłatą, wskazując na niebezpieczeństwo kradzieży występujące obecnie na terenie całej Europy!

2. Zaginięcie przesyłki na skutek niedostarczenia jej właściwemu odbiorcy

- Wydanie towaru niewłaściwemu odbiorcy z powodu jego niejasnej tożsamości;
- Przekazanie towaru rzekomemu pracownikowi odbiorcy przed siedzibą jego firmy;
- Wydanie towarów sąsiadowi.

Uwaga! Często w takich przypadkach rzekomy odbiorca składa przewoźnikowi na liście przewozowym nie-

czytelny podpis; udowodnienie, że przesyłka została dostarczona właściwemu odbiorcy, spoczywa jednak na przewoźniku. Dlatego ważne jest, aby kierowca koniecznie sprawdził i udokumentował tożsamość odbiorcy.

3. Niezgłoszenie zastrzeżeń w przypadku widocznych nieprawidłowości

- Wykonanie przewozu towarów, załadowanych przez nadawcę w sposób jawnie nieprawidłowy;
- Niezgłoszenie zastrzeżeń dotyczących ewidentnych wad opakowania.

Uwaga! Zgodnie z większością porządków prawnych (postanowienia Konwencji CMR nic nie mówią w sprawie tej kwestii!) opakowanie i załadunek towaru jest obowiązkiem nadawcy. Jeżeli przewoźnik zobaczy, że opakowanie lub załadunek wykazują poważne wady, to ma on obowiązek zgłosić odpowiednie zastrzeżenia.

4. Różne szkody wynikające z przyczyn powstałych przed rozpoczęciem jazdy

- Szkody na przesyłce powstałe na skutek znacznego przeładunku pojazdu;
- Niedostateczne wyczyszczenie zestawów pojazdów-cystern i powstałe wskutek tego szkody wynikające z wymieszania się przewożonych w nich substancji;

Uwaga! Szkód tych można łatwo uniknąć, jeżeli kierowca będzie działał z należytą starannością; właśnie dlatego sądy postrzegają tego rodzaju szkody jako konsekwencję rażącego (!) niezachowania należytej staranności.

5. Różne szkody powstałe w trakcie wykonywania transportu

- Uderzenie pojazdem o budowlę drogowe podczas przejeżdżania pod mostem lub w tunelu;
- Rażące błędy w trakcie prowadzenia pojazdu/schylenie się po różne przedmioty i zjeżdżanie z drogi/mocno przekroczona prędkość/prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub przemęczenia;
- Pozostawianie samochodu-chłodni bez monitoringu temperatury/brak regularnych kontroli temperatury/nieschłodzenie ładowni przed załadunkiem towaru;

Uwaga! Kierowców, jak również wszystkich innych tu wymienionych, należy koniecznie przeszkolić, aby unikali tego rodzaju incydentów.

6. Nieprawidłowa organizacja działalności przedsiębiorstwa

- Opóźnienie dostawy na skutek obsadzenia pojazdu tylko jednym kierowcą, który w trakcie przewozu musi zachować przerwę na odpoczynek, chociaż oczywiste jest, że nie można będzie dotrzymać terminu dostawy, angażując tylko jednego kierowcę;
- Opóźnienie dostawy wynikające z doładunku lub przeładunku pomimo zakazu ich dokonywania;
- Inne rażące wady organizacyjne, jak np. brak kontroli w punktach przeładunkowych/nieprzeszkolenie kierowców w zakresie zapobiegania szkodom.

Uwaga! Każdego rodzaju rażąca wada w organizacji przedsiębiorstwa powoduje z reguły utratę ochrony ubezpieczeniowej! Więcej na ten temat w następnych wydaniach magazynu.

Praktyczne wskazówki

- Artykuł 29 CMR przewiduje nieograniczoną odpowiedzialność jako sankcję za winę umyślną lub rażące niedbalstwo przewoźnika.
- Przewoźnik w takich przypadkach nie ma prawa korzystać z ograniczeń lub wyłączeń odpowiedzialności albo przywilejów w zakresie przenoszenia ciężaru dowodu.
- Sporną kwestią pozostaje, jakie formy winy objęte są artykułem 29 CMR - nawet sądy najwyższe często rozstrzygają sprawy o podobnych stanach faktycznych w różny sposób.
- Każdy staranny przewoźnik powinien sprawdzić, czy jego polisa CMR nie zawiera wyłączenia odpowiedzialności za szkody podpadające pod art. 29 CMR. Firma Lutz Assekuranz chętnie oferuje pomoc przy sprawdzaniu polis.

TimoCom, TransPoland 2016 i problematyka (prawie) każdego przewoźnika



TimoCom

Pytania na wagę złota

Zebrane przez TimoCom dane pokazują jednoznacznie, że liczba firm sektora TSL stale wzrasta, rynek jest dość mocno nasycony i w rezultacie przedsiębiorstwa coraz silniej ze sobą konkurują. Badanie I. Balke dla ITS ZBE („Bariera utrudniająca rozwój i funkcjonowanie firmy transportowej”) wskazało, że dla prawie połowy poddanych analizie firm największym problemem, który nie pozwala rozwijać się przedsiębiorstwu, jest brak popytu na usługi transportowe lub jego niski poziom. Jak zatem skutecznie pozyskiwać zlecenia na międzynarodowym rynku transportowym? Jak wyjść poza schemat ceny? Jak wykorzystać dostępne rozwiązania techniczne, aby biznes był bardziej opłacalny? Są to często pojawiające się pytania, na które w trakcie tegorocznych Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki TransPoland 2016, TimoCom pomógł odnaleźć odpowiedź.

Transparentność = zaufanie

Zarówno na swoim stoisku, jak i podczas „Spotkań transportowych”, jakie miały miejsce w trakcie TransPoland, TimoCom zaprezentował najnowsze rozwiązania, które pomagają kształtować wizerunek przedsiębiorstwa na platformie, a przez to pozyskiwać nowych klientów. Można powiedzieć, że jest to „system” oparty na założeniu, że w dobie szczególnej dbałości o bezpieczeństwo łańcucha dostaw najważniejszym aspektem pozyskiwania partnerów biznesowych jest budowanie zaufania. Rezultatem jest takie kreowanie wizerunku, aby wszystkie informacje niezbędne do zweryfikowania partnera były dostępne. Transparentność bowiem sugeruje, że kontrahent nie ma nic do ukrycia, a zatem jest uczciwy i na takich zasadach prowadzi swoją działalność. W efekcie takiego sposobu myślenia TimoCom rozbudował moduł TC Profile® - indeks 36 000 zweryfikowanych i aktywnych firm z całej Europy - o nową funkcję pobierania i udostępniania dokumentów. Oznacza to, że potencjalny partner wi-

dzi, uprzednio udostępnione, niezbędne dla zawarcia transakcji dokumenty ma możliwość ich pobrania niezależnie od dostępności kontrahenta w danym momencie. Daje to ogromną korzyść nie tylko w postaci oszczędności czasu i eliminacji błędów, jakie pojawiały się przy tradycyjnych formach przesyłania informacji, ale także przyspiesza moment podjęcia decyzji o współpracy, szczególnie gdy kontrahenci wcześniej ze sobą nie współpracowali.

Cena to nie wszystko

Jednym z najbardziej istotnych problemów pojawiających się w kontekście prowadzenia działalności transportowej jest kwestia stawek. Niewątpliwie na rynku funkcjonują przedsiębiorstwa, dla których cena jest głównym wyznacznikiem podjęcia współpracy. Jednak konkurowanie jedynie tym czynnikiem w dłuższej perspektywie niesie negatywne konsekwencje – obniżenie standardów i stawianie pod znakiem zapytania rentowności prowadzonej działalności. Jest jednak spore grono firm, dla których

liczą się także jakość usług i bezpieczeństwo ładunku. I tu pojawia się pytanie, jak przekonać takiego zleceniodawcę do podjęcia współpracy. Pomocą może służyć TC eMap® - moduł kalkulacyjno - trackingowy, dostarcza on bowiem konkretne rozwiązanie dające klientowi poczucie kontroli w czasie, gdy jego towar jest transportowany. Chodzi o udostępnienie nadawcy, na czas zlecenia, możliwości monitorowania pojazdu wiozącego jego cenny ładunek. Informację taką można umieścić w opisie oferty i tym samym pozytywnie wyróżnić się w stosunku do konkurentów.

Platforma TimoCom to narzędzie o międzynarodowym zasięgu, gdzie 95% firm zamieszczających oferty ładunków jest zagraniczna. Daje to bardzo duże prawdopodobieństwo wyszukania zleceń z pierwszej ręki, gdzie stawki są wyższe, a terminy płatności znacznie krótsze niż w przypadku, gdy liczba pośredników jest duża. Międzynarodowy charakter platformy daje także szansę na znalezienie ofert kabotażowych, na których można uzyskać zdecydowanie wyższe stawki w

porównaniu do importu i eksportu. Jest to także sposób na minimalizowanie pustych przebiegów, czyli optymalizację wykorzystania floty i maksymalizowanie zysków.

Telematyka

TimoCom zaznaczył swoją obecność na Trans Poland 2016 także na Forum: „IT & Telematyka w branży TSL: Innowacyjne formy zarządzania biznesem”. Obecnie platforma zintegrowana jest z 207 systemami z całej Europy, w tym 67 z Polski. Będąc zatem liderem w dziedzinie integracji systemów telematycznych firma wskazywała możliwości wykorzystania proponowanych w ramach platformy transportowej rozwiązań. Przedsiębiorstwo podkreślało korzyści dla użytkownika z tak dużego zasięgu integracji: szeroki dostęp do wielu systemów telematycznych na jednej mapie, prostą obsługę, oszczędność czasu, profesjonalizację działań przedsiębiorstwa oraz wspomnianą wcześniej budowę poczucia zaufania, dzięki udostępnieniu klientowi opcji monitorowania jego pojazdów.

TimoCom podkreślał także użyteczność dostępnej na TC eMap® nowej funkcji „Drag&Drop” - narzędzia oszczędzającego czas i zwiększającego efektywność pracy poprzez automatyzację zmiany trasy zarówno w trakcie wykonywania zlecenia, jak i przy jej planowaniu w centrali.

Złoto dla TimoCom

TimoCom już czwarty raz był uczestnikiem Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki TransPoland, w tym roku nagrodzonym złotym medalem dla wystawcy roku TransPoland 2016. Charakterystyczna droga i błękit „Timodasów” stały się znakiem rozpoznawczym przedsiębiorstwa. Cieszyła nie tylko duża frekwencja, ale także ogromne zainteresowanie platformą i jej nowościami. Platforma TimoCom pod wpływem zmieniającej się rzeczywistości ulega cyfrowej transformacji nakierowanej na rosnące potrzeby klienta. Przed nami jeszcze wiele zmian. TransPoland 2017 na pewno będzie ich świadkiem. Do zobaczenia za rok.

Inferno

Tak nazywa się ekstremalna narciarska trasa zjazdowa w Szwajcarii prowadząca ze szczytu góry Schilthorn. Stok o długości prawie 15 kilometrów i nachyleniu 75 proc. pokonał Ben Collins, emerytowany Stig, za kierownicą Range Rovera Sport. Brytyjczycy postanowili pokazać, że ich współczesne SUV-y nadal mają niezłe możliwości terenowe. Collins pędził z góry momentami 150 km/h. Pokonał trasę w 21 minut. Najlepsi narciarze robią to w 13 minut.

**Carr-E**

Przypomina automatyczny odkurzacz, a jest w rzeczywistości miejskim asystentem transportu. Ford zaprezentował małe, elektryczne, jeżdżące urządzenie o nazwie Carr-E. Lekka platforma na kółkach ma wozić ludzi po miastach, tam gdzie użycie samochodu nie wchodzi już w grę. Dodatkowo Carr-E ma być tragarzem - jeśli postawimy na niego bagaż, będzie podążał za właścicielem wyręczając go.

Groźne podróże

Dzieci do trzeciego miesiąca życia nie powinny być przewożone samochodami dłużej niż 30 minut, bo to jest dla nich śmiertelnie niebezpieczne. Tak twierdzą naukowcy z uniwersytetu w Bristolu w Anglii. Chodzi o zjawisko opadania głowy. Jeśli noworodek zostanie ułożony w nieodpowiedniej pozycji - zbyt pionowej - jego głowa może naciskać na klatkę piersiową prowadząc do uduszenia. Dlatego pediatrzy z Bristolu radzą oszczędzić sobie dalekich podróży w pierwszych miesiącach życia dziecka.

**Głośnie elektryki**

Od 2019 roku wszystkie elektryczne samochody użytkowane w USA mają mieć zainstalowane generatory hałasu. Chodzi o to, żeby bezszelestnie przemieszczające się samochody na prąd nie stanowiły zagrożenia dla pieszych. Odpowiednie urządzenia emitujące dźwięk mają mieć zainstalowane nie tylko nowe auta, ale też te, które poruszają się już po drogach. Właśnie stworzono nowe prawo, które to nakazuje.

Skoda USA?

Po aferze spalinowej Volkswagen nie ma najlepszej prasy, zwłaszcza w Stanach. Pojawiła się propozycja, żeby czeska marka zastąpiła na amerykańskim rynku Volkswagena. Żadne konkretne plany nie zostały ujawnione. Wiadomo jednak, że koncern zrobił już pierwsze kroki, które by to umożliwiły. Skoda w Ameryce nie wydaje się być tak egzotycznym pomysłem, zwłaszcza że symbolika marki ma indiańskie motywy.

Odwrot od diesla w automacie

Kierowcy boją się bardzo popularnych silników diesla z rynku wtórnego, a jeśli masz na sprzedaż taki samochód z automatyczną skrzynią biegów, coraz trudniej się go pozbyć. W ostatnich latach zaobserwowano lekki zwrot w kierunku silników benzynowych i ma to pokrycie w spostrzeżeniach autokomisów. W obawie o koszty napraw klienci coraz rzadziej pytają o skomplikowane i kłopotliwe w naprawach układy napędowe składające się właśnie z diesla i automatu.

Rozbite Priusy

Jeremy Clarkson, Richard Hammond, James May przenieśli się z BBC do Amazona, ale najwyraźniej nadal nie przepadają za Toyotami Prius. Pozostawili rozbite hybrydy w trzech miastach: Londynie, Berlinie i Los Angeles. Jednak to nie bezpośredni wynik ich działalności, a odważny rodzaj promocji ich nowego show "Grand Tour"

**Crash test**

IIHS, czyli amerykańska organizacja zajmująca się bezpieczeństwem na drodze, wietrzy kolejną motoryzacyjną aferę. Chodzi o testy zderzeniowe.

Wiele wskazuje na to, że producenci za bardzo kombinują i przygotowują samochody tak, żeby dobrze znieśli test zderzeniowy tylko z lewej strony.

Na próbę rozbito kilka samochodów, uderzając w typowe przeszkody prawą stroną - wyniki były niepokojące. Okazało się, że nadwozia znacznie

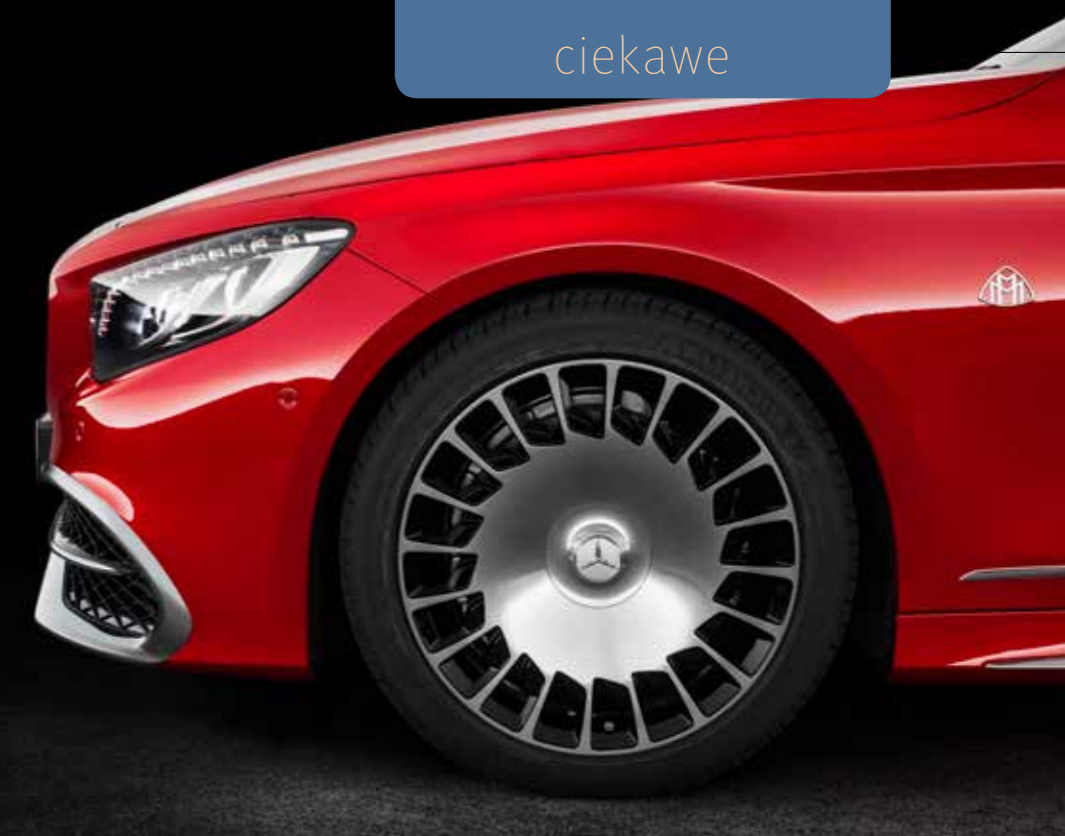
gorzej znoszą uderzenia z tej strony, bo najwyraźniej producenci starali się przygotować auta tylko pod typowe lewostronne testy.

**R8 z gry**

Audi R8 Star of Lucis powstało. Mowa o aucie, które do tej pory występowało tylko w świecie wirtualnym, świecie gry Final Fantasy. Audi przeniosło bajecznie zdobione stuningowane R8 do rzeczywistości. Powstał tylko jeden egzemplarz, który będzie kosztował 1 850 000 zł. Żeby go kupić, nie wystarczą tylko pieniądze. Trzeba zapisać się na specjalną listę chętnych do zakupu i wygrać losowanie, w którym nagrodą będzie prawo do zakupu auta.

Konkurent dla brytyjskich marek

Nie jest hybrydą, ani tym bardziej samochodem elektrycznym. Nie jeździ autonomicznie, a jego składany dach jest - po staroświecku - wykonany z miękkiego materiału. Mercedes - Maybach S650 Cabriolet jest najlepszym dowodem na to, że w samochodowej elicie liczy się coś innego niż moda i poprawność polityczna.



Kacper Jeneralski

Twórcy ultra luksusowego kabrioletu Mercedes-Maybach S650 Cabriolet postawili na klasykę. Pod maską pracuje silnik V12, a całe auto przypomina luksusowy jacht motorowy, który nie próbuje ocalić świata ekologicznymi gadżetami. Klient ma dostać samochód wykonany w nadzwyczaj wyrafinowany sposób. Wraz z premierą Maybacha S650 pojawił się godny konkurent z Niemiec dla brytyjskiej królewskiej klasy, czyli Rolls-Royce'a i Bentleya.

Tylko 300 sztuk

Mercedes Maybach S650 Cabriolet debiutował tuż przed otwarciem salonu samochodowego w Los Angeles, czyli imprezy, która nadaje rytm i dyktuje motoryzacyjną modę w bogatej Kalifornii. Premiera odbyła się na dwóch kontynentach, ponieważ nowe auto odsłonięto w tym czasie również w Stuttgarcie. Amerykański rynek był dla producenta spod znaku gwiazdy zawsze kluczowym miejscem sprzedaży bardzo drogich samochodów.

Nowy Maybach powstanie w zaledwie trzystu egzemplarzach. Każdy będzie miał w okolicach stojaka na nape wybity numer seryjny między 1 a 300. Cały zapas samochodów mógł

by się prawdopodobnie skończyć jeszcze podczas salonu w Los Angeles. Żeby jednak dać szansę reszcie świata na amerykański rynek przeznaczono tylko 75 spośród 300 planowanych egzemplarzy. Każdy samochód dla potwierdzenia autentyczności będzie wydawany z certyfikatem podpisanym przez samego szefa Mercedesa – dr. Dietera Zetsche. Ceny mają zaczynać się od 300 tysięcy euro i dziwne byłoby, gdyby sprzedal się jakikolwiek model w bazowej konfiguracji bez etapu personalizacji i dokładania drogich elementów wyposażenia. W podstawowej wersji Maybach będzie droższy od S-klasy Cabrio 65AMG o około 150 tysięcy złotych - będzie kosztował prawie 1,3 mln zł

Dwanaście cylindrów

Auto ma pod maską silnik V12 o pojemności 6 litrów. Jednostkę wyposażono w dwie turbosprężarki. Moc wynosi 630 koni mechanicznych przy 4800-5400 obr./min. Moment obrotowy sięga 1000 niutonometrów w zakresie 2300-4300 obr./min. Ten sam silnik pracuje pod maską S-klasy Cabrio S65 AMG. Nowy Maybach bazuje w całości na topowym kabrioletie klasy S. Sprint od 0 do 100km/h w wykonaniu tego auta zajmuje 4 sekundy. Niemcy tradycyjnie już ograniczyli elektronicznie prędkość maksymalną do 250 km/h. Katalogowo Maybach ma spalać (jak zapewnia producent) 12 litrów



benzyny na 100 kilometrów, choć akurat te dane można spokojnie zignorować. Seryjne samochody będą wyposażone w najdroższe podzespoły Mercedesa. Między innymi pneumatyczne adaptacyjne zawieszenie Airmatic. Za przekazanie napędu będzie odpowiedzialna automatyczna skrzynia biegów 7G-Tronic.

Kabrio na czerwono

Auto będzie występowało w trzech bazowych kolorach, główny zarezerwowany dla tego modelu to widoczny na zdjęciach czerwony. Na specjalne życzenie klienta będzie można skomponować inną kolorystykę. 20-calowe felgi o oryginalnym wzorze stworzono z myślą wyłącznie o tym aucie.

W komplecie z Maybachem S650 Cabriolet klient otrzyma pokrowiec do przykrycia całej karoserii w garażu w kolorze identycznym jak składany dach danego egzemplarza. Dokuć będzie też można zestaw toreb pod kolor wnętrza. Walizki uszyte zostały tak, żeby pasowały idealnie do bagażnika Maybacha i jego wykończenia, tak samo jak ekskluzywny brelok do kluczy. Kolejnym zabiegiem stylistycznym są kryształki Swarovskiego, którymi ozdobiono przednie reflektory - to znak rozpoznawczy tego modelu.

Dla zapewnienia większego komfortu podróżowania kabrioletem z otwartym dachem nawet w chłodniejsze dni auto wyposażono w kilka udogodnień. Powietrzny szal to system nawiewu powietrza na szyję bezpośrednio z nawiewów umieszczonych w fotelu. Ciepły strumień ma zapobiec wychłodzeniu nierzalcznych partii ciała podczas

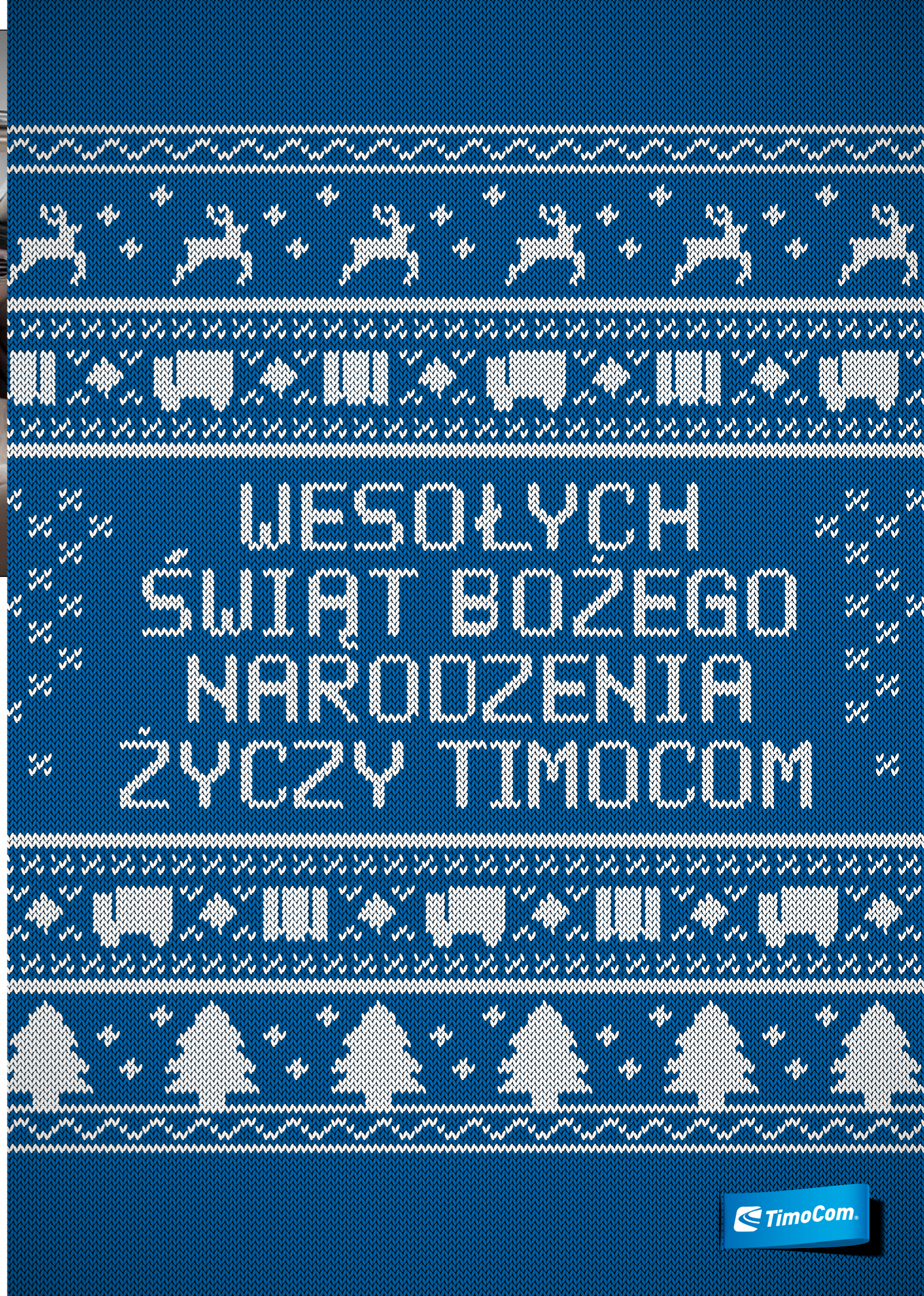
jazdy z otwartym dachem. AIRCAP to z kolei rodzaj spoileru, który wysuwa się ponad krawędź przedniej szyby, kiedy dach jest schowany. Struga powietrza kierowana jest wtedy tak, żeby nie wpadała bezpośrednio w przestrzeń pasażerską tylko opływała nadwozie, eliminując zawirowania powietrza odczuwalne przez podróżujących autem. ■

Maybach znów w grze

Mercedes wskrzesił Maybacha już po raz drugi. Marka pierwotnie powstała w 1909 roku, założył ją niemiecki konstruktor Wilhelm Maybach. Firmę rozwijał wspólnie ze swoim synem Karlem. Pierwotnie produkowała ona duże silniki lotnicze napędzające sterowce - Zeppelin, zamawiane przez rząd z myślą o bombardowaniu napażniętych krajów w przyszłej wojnie.

Pierwszy samochód powstał dopiero w 1921 roku, gdy zniknął państwowy mecenat. Był to model W3 z 6-cylindrowym silnikiem o mocy 46 KM. W 1929 roku Maybach zaprezentował samochód z silnikiem V12 o oznaczeniu DS. Po II wojnie światowej nie udało się powrócić do produkcji samochodów.

Prawa do marki przejął Mercedes, ale dopiero na przełomie XX i XXI wieku wskrzesił markę i rozpoczęła się produkcja limuzyn 57 i 62. Samochody nie osiągnęły sukcesu i pod koniec 2011 roku szef Mercedesa ogłosił koniec produkcji Maybachów. Trzy lata później Niemcy wymyślili dużo prostszy sposób na utrzymanie marki przy życiu. Maybachy stały się bardziej ekskluzywnymi wersjami topowych modeli Mercedesa. Zaczęło się od klasy S w kilku konfiguracjach, w tym z kabrioletem S650.





Kamil Dubiel, ESPO

W styczniu 2014 roku nasz pierwszy Nowy Actros wyruszył w trasę, inaugurując działalność firmy. Był to jeden z 15 zakupionych przez nas pojazdów Mercedes-Benz i dziś mogę powiedzieć, że był to bardzo dobry wybór. Nowego Actrosa wyróżnia na tle innych marek przede wszystkim niskie spalanie i optymalne koszty eksploatacji, bezawaryjność oraz wyjątkowy

komfort dla kierowców. Widzimy też różnicę na korzyść silnika Euro VI w porównaniu do Euro V – jest oszczędniejszy i jednocześnie bardziej dynamiczny. Nowy Actros – w zestawieniu z systemem telematycznym FleetBoard, który pomaga nam w rozliczaniu tras i daje jasny obraz kosztów – to po prostu pewny i godny zaufania partner.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

