

# Więcej bezpieczeństwa, kontrole z rozsądkiem

W dniu 2 czerwca br. w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie doszło do spotkania policjantów i przedstawicieli OZPTD

**N**a zaproszenie kierownictwa Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji w spotkaniu z naczelnikami Wydziałów Ruchu Drogowego Komend Wojewódzkich Policji wzięli udział przedstawiciele OZPTD na czele z przewodniczącym Bolesławem Milewskim oraz dyrektorem Tadeuszem Wilkiem z ZMPD.

W spotkaniu wziął udział dyrektor Departamentu Analiz i Nadzoru MSWiA Jacek Zalewski, który tytułem wstępu podkreślił, że kolejny roboczy kontakt jest wynikiem wcześniejszego spotkania OZPTD z ministrem Adamem Rapackim. Wskazał na to, że kierownictwu MSWiA zależy na tym, by zarówno przedsiębiorcy, jak i zatrudniani przez nich kierowcy cieszyli się szacunkiem i by przede wszystkim bezpiecznie jeździło się po polskich drogach. Temu między innymi mają służyć robocze kontakty stron.

– *Przedsiębiorcy są żywotnie zainteresowani bezpiecznym poruszaniem się po drogach. To przecież oni powierzają w ręce zatrudnianych pracowników życie ludzkie i mienie, nieraz o ogromnej wartości – mówił podczas spotkania przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski.* Jednocześnie podziękował za dotychczasowe kontakty ze służbami podległymi MSWiA, które nabierają tempa i przynoszą obopólną korzyść. Warto przypomnieć, że Policja i Straż Graniczna wyznaczyły funkcjonariuszy odpowiedzialnych za kontakty ze związkiem. W dalszej części wypowiedzi przewodniczący wskazał na najbardziej dotkliwie bolączki jakie dotyczą polski transport, a które mogłyby być możliwe do usunięcia przy większym zaangażowaniu służb. – *Problemem nadal pozostaje nieuczciwa konkurencja, w której eliminowanie powinna bardziej zaangażować się policja – powiedział Bolesław Milewski.* Jako przykład wskazał wykonywanie przewozów nadgabarytowych bez zezwolenia i zbyt słabą eliminację tego procederu.



Spotkanie policjantów i przedstawicieli OZPTD w Legionowie

Kolejne zgłaszane przez przewoźników problemy to kwestie kradzieży paliwa i skupy palet. Jednocześnie prezes OZPTD apelował o rozsądne przeprowadzanie kontroli drogowych. – *Nie może być tak, że za pęknięcie na szybie lub inną błażostkę w żadnym stopniu nie zagrażającą bezpieczeństwu na drodze zatrzymuje się dowód rejestracyjny, tym samym narażając przedsiębiorców na straty. Apeluję jednak o bezwzględną walkę z kierowcami nagminnie przekraczającymi dozwoloną prędkość. Naocznie nieraz widać, że ograniczniki prędkości bywają rozłączane, bądź nie ma ich w ogóle – mówił Bolesław Milewski.*

Dyrektor Tadeusz Wilk z ZMPD wskazał na niezwykle uciążliwe dla polskich firm, tym bardziej w dobie kryzysu, wykonywanie nielegalnych transportów przez pojazdy zza wschodniej granicy. Zaapelował o skuteczną kontrolę posiadanych przez te pojazdy zezwoleń. – *Nie od dzisiaj wiadomo, że na jednym zezwoleniu wykonuje się bardzo wiele kursów – mówił Tadeusz Wilk.* Podkreślił także bardzo ważny problem, wskazując na to, że kierowca jak tylko wyjedzie poza bazę przedsiębiorstwa, jest sam sobie sterem, żeglarzem

i okrętem. – *Chodzi jednak o to, by te działania były oprócz ich prewencyjnego i represyjnego charakteru nastawione także na ochronę rodzimego rynku transportowego i eliminowanie nieuczciwej konkurencji – dodał dyrektor.*

Podinsp. Józef Syc z Biura Ruchu Drogowego KGP podkreślił, że Policja wiele w chwili obecnej robi w kierunku ochrony rodzimego transportu. Przygotowano szczegółowe założenia do wykonywania kontroli drogowych w opracowaniu „Kontrola wykonywania transportu drogowego”.

Podinspektor odniósł się także do kwestii zatrzymywania dowodów rejestracyjnych. – *Nie można wydać polecenia, które by zaprzeczało odpowiednim przepisom, ale kierowania się zdrowym rozsądkiem zakazać nie można – dodał podinspektor Józef Syc.*

Dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP nadkom. Rafał Kozłowski podsumowując spotkanie stwierdził, że było ono niezwykle pozytywne i zapewnił, że dalsze kontakty będą utrzymywane. Zarówno Policja, jak i OZPTD powinny wspólnie podejmować wiele działań dla poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, leży to w obopólnym interesie.

PIOTR GRZEŚ

Rozmowa z Adamem Łobazą, przewodniczącym Regionu Podkarpackiego OZPTD

# Cieszymy się, że w końcu ktoś nas słucha

**Truck Auto.pl:** Jak pan może opisać region, któremu pan szefuje?

**Adam Łobaza:** Region Podkarpacki powstał jako jeden z pierwszych, istnieje od 2002 roku. Zrzesza ok. 100 członków. Jesteśmy silnym regionem, ale naszą specyfiką jest to, że nie mamy dużych firm. Na Podkarpaciu działa sporo małych, rodzinnych firm, gdzie właściciel często sam jest z kierowcą. W 70-80 proc. naszymi członkami są firmy świadczące usługi w transporcie budowlanym. Drugą ważną częścią jest transport krajowy, następnie transport osobowy i międzynarodowy.

**Truck Auto.pl:** Co dajecie swoim członkom, skąd taka popularność jeżeli chodzi o pokaźną liczbę członków?

**Adam Łobaza:** Założenie jest takie: zapewnić naszym członkom edukację i informację na temat zmian, jakie pojawiają się w transporcie, np. w ustawie o czasie pracy kierowców czy ustawie winietowej. Posiadamy swój własny ośrodek szkoleń. Prowadzimy szkolenia kierowców oraz szkolenia na przewóz osób i rzeczy.

**Truck Auto.pl:** Jak Pan ocenia na dzień dzisiejszy kondycję firm transportowych na Podkarpaciu?

**Adam Łobaza:** Żle. Sporo naszych klientów ogłasza upadłość albo ogranicza produkcję. Ten stan rzeczy przekłada się również na naszą działalność. Na szczęście na Podkarpaciu działają, jak wspomniałem, małe firmy przewoźowe, łatwiejsze w zarządzaniu, bardziej elastyczne – łatwiej ograniczyć koszty.

**Truck Auto.pl:** Jak przewoźnicy z Podkarpacia oceniają działalność Forum Transportowego i podpisane z rządem porozumienie?



Adam Łobaza, nowy przewodniczący regionu

**Adam Łobaza:** Uważamy, że za dużo rzeczy naraz ujęto w jednym dokumencie. Wolelibyśmy, żeby tych postulatów było połowę mniej, ale realnych. Rzeczywiście trzeba wprowadzić dużo zmian, ale na początku można było skoncentrować się na najważniejszych. Jeżeli chodzi o forum, to do tej pory jeszcze nie było takiego ciała, które jednoczy przewoźników. Z jednej strony entuzjazm – środowisko mówi jednym głosem; z drugiej strony – niedowierzanie, że takie ciało może istnieć.

**Truck Auto.pl:** Jak przewoźnicy z Regionu Podkarpackiego przyjęli podwyżkę cen winiet?

**Adam Łobaza:** Po podpisaniu porozumienia z rządem na początku entuzjazm, że ktoś zaczął nas słuchać i chce nam pomóc, ale po wprowadzeniu podwyżki winiet i kłopotami z ich nabyciem przewoźnicy byli niezadowoleni. I nie dlatego, że ta podwyżka została wprowadzona nagle, tylko punkty sprzedaży były do tego nieprzygotowane.

Cieszymy się, że troszeczkę udało się uszczknąć od kwoty, która była proponowana na początku i jednak winiety nie zdrożały aż tak, jak miało to pierwotnie wyglądać.

ROZMAWIAŁ:  
ZBIGNIEW WITAMBORSKI

# Festiwal transportowych paradoksów

**Regionalne zebranie OZPTD w Niepołomicach** (07.06) na zamku w Niepołomicach miało miejsce zebranie Regionu Małopolskiego OZPTD.

**W**zięto w nim udział ok. 30 przewoźników, a gościem był Adam Gustab, pełniący obowiązki Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w Krakowie. W zebraniu uczestniczyli Piotr Grześ – dyrektor biura OZPTD i Maciej Wroński – dyrektor Biura Prawnego związku. Prowadzącym zebranie był Tomasz Ziaja.

Tematem wiodącym była krytyka podpisanego na początku czerwca przez Jana Buczka, reprezentującego Forum Transportu Drogowego, Tadeusza Jarmuzewicza – sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Zbigniewa Rynasiewicza – przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury, porozumienia zawieszającego protest przewoźników. W swoim wystąpieniu przewodniczący regionu małopolskiego Stanisław Sieńko wyraził żal, że przedstawiciele środowiska w rozmowach z rządem i parlamentarzystami nie wykorzystali należytego zaangażowania i doprowadzili do zaniechania akcji protestacyjnej, przewidzianej na 3 czerwca. Wymienione osoby podpisały ugodę sankcjonującą nałożenie na przewoźników nowego haraczu w po-

staci podwyższonych opłat z winiety. Zdaniem Stanisława Sieńki paradoksem jest to, że posiadamy najdroższą autostradę w Europie, po której koszty poruszania się są porównywalne, a nawet wyższe od kosztów na autostradach niemieckich. Zdaniem Macieja Wrońskiego, wprowadzenie nowych winiet było przez rząd zaplanowane o wiele wcześniej, a konsultacje ze środowiskiem miały charakter czysto formalny. Dowodem na to, zdaniem dyrektora Wrońskiego, miało być przygotowanie do dystrybucji nowych winiet przed podpisaniem wspomnianego wcześniej porozumienia. – Ochrona Krajowego Funduszu Drogownictwa nie powinna być najwyższą wartością. Tą wartością winna być ochrona rynku transportowego – przekonywał zebranych Wroński.

To, że związek nie godził się na podwyżki w przedstawionej środowisku formie potwierdził również dyrektor Grześ. Jego zdaniem stanowisko OZPTD było klarowne, a zamiast podwyżki cen winiet winno nastąpić ich całkowite zniesienie. Tomasz Ziaja stwierdził nawet, że rozporządzenie o nowych cenach winiet wprowadzono „tylnymi drzwiami”.

Wykorzystując obecność p. o. małopolskiego inspektora Adama Gustaba, poruszono najbardziej palące problemy w kontaktach z ITD, dotyczące np. procedur ważenia pojazdów, czy nakładania kar na załadowców i spedytorów. Dyrektor Gustab przyznał, że wprawdzie postępowania administracyjne wobec załadowców nie są prowadzone na wielką skalę, ale mają coraz częściej miejsce. Nie pozostawił zebranych jednak złudzeń, co do procedur ważenia. O ile nie będzie wyraźnych zaleceń, ważne będą naciski nas oś, pomimo zgodnej z prawem DMC pojazdu. Przewoźnicy postulowali o większą liberalizację w zatrzymywaniu przez inspektorów dowodów rejestracyjnych w przypadku drobnych usterek pojazdów, np. przy pęknięciu szyby. Odzyskanie w każdym przypadku dowodu rejestracyjnego związane jest ze skomplikowanymi procedurami. Podczas spotkania w Krakowie skrytykowano działania rządu w stosunku do przewoźników drogowych. Zebrani zaapelowali o wprowadzenie sytuacji kryzysowej w transporcie i o ustalenie minimalnej ceny za fracht, która gwarantowałaby eliminowanie nieuczciwej konkurencji.

ZBIGNIEW WITAMBORSKI

Dyskusja podczas regionalnego zebrania OZPTD w Niepołomicach



# Poddać się, czy się bronić?

Czy zgadzacie się by w stosunku do grudnia ub. roku od 10 czerwca wzrósł koszt winiety miesięcznej o 132 proc. – z 250 na 580 zł? Mieliliśmy szansę zwyciężyć 3 czerwca, niestety nasze środowisko nie dogadło się.

Za obecną, trudną sytuację branży transportowej, obwiniam kolejne rządy, jakie przez ostatnie 20 lat kierowały naszym krajem. Takiego bagna jak teraz, to nie pamiętam, a zajmuję się transportem 33 lata! Z wyjątkiem ministrów Liberadzkiego, który nie przeszkadzał i trzymał w ryzach nadmierny rozwój transportu międzynarodowego, i Polaczka, który złożył doniesienie do prokuratury na koncesjonariuszy autostrad.

Od kilku lat upominamy ministrów odpowiedzialnych za transport o ogłoszenie sytuacji kryzysowej – wstrzymanie wydawania wypisów i licencji, wstrzymanie do-

plywu na rynek nowych pojazdów. Kolejni ministrowie, kolejne rządy mają to w nosie, nie słuchają naszych argumentów, próśb i błagań.

Rząd ma narzędzia do regulacji liczby ciężarówek na rynku transportu, ale nie chce tego robić, usprawiedliwia się niemożnością ograniczania konkurencji. Unia, a właściwie Komisja Europejska, mówi ustami swych urzędników to samo. We wszystkich krajach unii sytuacja jest podobna. Bruksela i nasz rząd nie czują mocnego nacisku z branży transportowej i dlatego nic z tym nie robią.

Dlatego musimy być silni, by skutecznie naciskać na decydentów. Musimy mieć oparcie, a nie wrogów w środowisku, musimy być zorganizowani. Zorganizowani, moim zdaniem, w jedynym związku, czyli OZPTD, zrzeszającym wszystkich polskich transportowców, uznającym racje tak



**Stanisław Sieńko,**  
przewodniczący Małopolskiego Regionu OZPTD

krajówki, jak międzynarodówki, tak przewożących rzeczy, jak i osoby, tak wykonujących trasy długie, jak krótkie, wykonujących przewozy lokalne, jak i robiących dystrybucję.

Czy się z tym zgadzacie, czy zgadzacie się na to ?

STANISŁAW SIENKO

## Numer EORI konieczny też dla przewoźników

**Prawo** 1 lipca 2009 r. - na podstawie wspólnotowego prawa celnego - wszedł w życie system EORI (ang. Economic Operator Registrar and Identification).

Zgodnie z zaleceniami wspólnotowego prawa celnego, przedsiębiorstwa, które biorą udział w transakcjach i czynnościach celnych będą podlegały jednorazowemu obowiązkowi rejestracji.

Na podstawie tej rejestracji przedsiębiorcy otrzymają jeden, niepowtarzalny numer identyfikacyjny, który będzie obowiązywał na terenie całej Wspólnoty Europejskiej.

Podmioty gospodarcze, które są znane władzom celnym z wcześniej prowadzonej działalności, mogą uzyskać numer EORI przed 1 lipca 2009 roku bez konieczności składania wniosku.

Informacje o nadanym automatycznie numerze EORI są umieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Finansów pod adresem: [www.mf.gov.pl](http://www.mf.gov.pl)

W przypadku, gdy przedsiębiorca nie znajdzie się na prezentowanych listach będzie zobowiązany do złożenia wniosku „PG-K” (dostępne pod adresem:

[www.mf.gov.pl/\\_files/\\_sluzba\\_celna/rejestr\\_eori/dokumenty\\_i\\_formularze/pg-k\\_ver1\\_02\\_06\\_2009.pdf](http://www.mf.gov.pl/_files/_sluzba_celna/rejestr_eori/dokumenty_i_formularze/pg-k_ver1_02_06_2009.pdf) )

Wnioski trzeba składać osobiście (lub przez upoważnionego przedstawiciela firmy), albo przesyłać pocztą (forma elektroniczna nie jest dozwolona) w urzędach celnych na terenie całego kraju – wg miejsca zamieszkania lub siedziby wnioskodawcy.

Dla tych wszystkich, którzy nie dokonają rejestracji przed 01.07.2009 r. przewidziano awaryjny tryb przyznawania numeru EORI na granicy, w trakcie dokonywania czynności celnych. W tej sytuacji przedsiębiorca (czyli najczęściej przewoźnik) ma obowiązek złożyć wniosek „PG-K” wraz z odpowiednimi dokumentami, jeśli składa go dla swojej firmy.

W przypadku, gdy składa go dla np. właściciela towaru wypełnia tylko część D, w której zobowiązany jest podać:

- nazwę przedsiębiorcy i jego adres
- numer NIP i REGON.

Na tej podstawie właścicielowi towaru zostaje przyznany tymczasowy numer EORI. Przewoźnik podpisuje zobowiązanie w części D, w polu 53 wniosku, że zarówno numer EORI, jak również wszelkie informacje z nim związane przekaze zainteresowanej stronie.

Przedsiębiorca ten (właściciel towaru) ma obowiązek w ciągu 30 dni zgłosić pełny wniosek wraz z potwierdzonymi i uzupełnionymi danymi.

Jeśli tego nie zrobi w tym terminie, numer EORI zostaje zawieszony i do czasu uzupełnienia danych nie będzie mógł być wykorzystywany.

Więcej informacji można znaleźć w poręczniku elektronicznej ZMPD.

OPRAC. ZMPD/TIR

## Kontrola w firmie – ogólne warunki i zasady

# Inspekcje nie mogą trwać wiecznie

Temat kontroli prowadzonej w przedsiębiorstwie był już przedmiotem wielu publikacji na łamach prasy ogólnopolskiej, jak i prasy branżowej.

Niemniej nadal wywołuje on wiele pytań ze strony przewoźników, w szczególności w odniesieniu do praw i obowiązków przedsiębiorcy, uprawnień organu kontrolnego i liczby kontroli prowadzonych w firmie w ciągu roku oraz czasu ich trwania.

Zgodnie z przepisami tej ustawy, kontrola powinna być poprzedzona pisemnym zawiadomieniem przedsiębiorcy o zamiarze jej wszczęcia, nie wcześniej niż 30 dni i nie później niż 7 dni przed planowanym dniem jej rozpoczęcia. Należy jednak pamiętać, iż w szczególnych sytuacjach wskazanych w ustawie, kontrola może być wszczęta pomimo braku zawiadomienia. Wśród nich wymieniono przypadek, w którym przedsiębiorca nie odbiera korespondencji, w tym także wysłanego zawiadomienia.

ganu kontroli; datę i miejsce wystawienia; imię i nazwisko pracownika osoby przeprowadzającej kontrolę oraz numer jego legitymacji służbowej; oznaczenie przedsiębiorcy objętego kontrolą; określenie zakresu przedmiotowego kontroli; wskazanie daty rozpoczęcia i przewidywanego terminu zakończenia kontroli; podpis osoby udzielającej upoważnienia z podaniem stanowiska lub funkcji; pouczenie o prawach i obowiązkach kontrolowanego przedsiębiorcy.

W przypadku braku nawet jednej wymienionej wyżej informacji, doręczony dokument nie może być podstawą do przeprowadzenia kontroli. Czynności kontrolne mają być przeprowadzane wyłącznie przez osoby wskazane w upoważnieniu i nie mogą wykraczać poza zakres przedmiotowy upoważnienia.



Maciej Wroński, dyrektor biura prawnego OZPTD

**Kwestie te uregulowane są ogólnie w ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, z której aktualnym tekstem jednolitym można zapoznać się chociażby na stronie internetowej Ministerstwa Gospodarki, pod adresem: [www.mg.gov.pl/Prawo/Obowiazujace+prawo/Przedsiębiorcy/](http://www.mg.gov.pl/Prawo/Obowiazujace+prawo/Przedsiębiorcy/)**

Czynności kontrolne w firmie mogą prowadzić pracownicy organu przeprowadzającego kontrolę, po okazaniu legitymacji służbowych i po doręczeniu upoważnienia.

**Upoważnienie musi zawierać: wskazanie podstawy prawnej; oznaczenie or-**

**ganu kontroli; datę i miejsce wystawienia; imię i nazwisko pracownika osoby przeprowadzającej kontrolę oraz numer jego legitymacji służbowej; oznaczenie przedsiębiorcy objętego kontrolą; określenie zakresu przedmiotowego kontroli; wskazanie daty rozpoczęcia i przewidywanego terminu zakończenia kontroli; podpis osoby udzielającej upoważnienia z podaniem stanowiska lub funkcji; pouczenie o prawach i obowiązkach kontrolowanego przedsiębiorcy.**

Kontrola powinna być prowadzona w obecności przedsiębiorcy lub osoby przez niego upoważnionej, a w razie ich braku, czynności kontrolne mogą być wszczęte lub wykonywane w obecności pracownika przedsiębiorcy lub przywo-

łanego świadka, którym powinien być funkcjonariusz publiczny, niebędący jednak pracownikiem organu przeprowadzającego kontrolę. Kontrolę można przeprowadzać w godzinach pracy lub w czasie faktycznego wykonywania działalności gospodarczej przez przedsiębiorstwo, w jego siedzibie oraz w innych miejscach, gdzie firma prowadzi swoją działalność. Kontrola powinna być sprawna i możliwie niezakłócająca funkcjonowania przedsiębiorstwa. Za zgodą przedsiębiorcy czynności kontrolne mogą być przeprowadzane również w siedzibie organu kontroli, jeżeli może to je usprawnić.

Po wszczęciu kontroli przedsiębiorca powinien bez zbędnej zwłoki okazać osobom prowadzącym kontrolę książkę kontroli, do której prowadzenia zobowiązują go przepisy ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Książka kontroli może być prowadzona w tradycyjnej papierowej formie lub w formie elektronicznej. Służy ona przedsiębiorcy do

dokumentowania liczby i czasu trwania kontroli. W książce wpisów dokonują: organ kontroli – w zakresie informacji wskazanych w ustawie dotyczących prowadzonej kontroli, przedsiębiorca – w zakresie informacji o wykonaniu zaleceń pokontrolnych bądź o ich uchyleniu. Informacje zawarte w książce są niezbędne dla ustalenia, czy kolejna kontrola nie narusza postanowień ustawy w zakresie: zakazu podejmowania i prowadzenia więcej niż jednej kontroli jednocześnie, zakazu przekraczania czasu trwania wszystkich kontroli u przedsiębiorcy w jednym roku kalendarzowym.

Zakaz podejmowania i prowadzenia więcej niż jednej kontroli nie jest zakazem bezwzględnym. Nie dotyczy sytuacji wymienionych enumeratywnie w ustawie, w tym m.in. przypadku, gdy przeprowadzenie kontroli jest niezbędne dla przeciwdziałania popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia, przeciwdziałania popełnieniu przestępstwa skarbowego lub wykroczenia skarbowego lub zabezpieczenia dowodów jego popełnienia. Zakaz ten nie dotyczy także kontroli prowadzonych w odrębnych zakładach lub wyodrębnionych częściach przedsiębiorstwa prowadzonego przez przedsiębiorcę średniego lub większego niż średni.

Konsekwencją stwierdzenia, iż u przedsiębiorcy jest już inna kontrola, powinno być odstąpienie od czynności kontrolnych i ewentualne ustalenie z przedsiębiorcą innego terminu ich przeprowadzenia.

Drugi z zakazów dotyczy przekraczania limitu łącznego czasu wszystkich kontroli w jednym roku kalendarzowym. Limity są zróżnicowane w zależności od skali prowadzonego przez przedsiębiorcę przedsiębiorstwa i wynoszą:

12 dni roboczych – dla mikroprzedsiębiorców,

18 dni roboczych – dla małych przedsiębiorców,

24 dni roboczych – dla średnich przedsiębiorców,

48 dni roboczych – dla pozostałych przedsiębiorców.

Dla przypomnienia należy podać, iż mikroprzedsiębiorcą jest przedsiębiorca, który w co najmniej jednym z dwóch ostatnich lat obrotowych zatrudniał średniorocznie mniej niż 10 pracowników oraz osiągnął roczny obrót netto nieprzekraczający równowartości 2 milionów euro lub sumy aktywów jego bilansu sporządzonego na koniec jednego z tych lat nie

przekroczył równowartości 2 milionów euro. Małym przedsiębiorcą jest przedsiębiorca, który w co najmniej jednym z dwóch ostatnich lat obrotowych zatrudniał średniorocznie mniej niż 50 pracowników oraz osiągnął roczny obrót netto nieprzekraczający równowartości 10 milionów euro lub sumy aktywów jego bilansu sporządzonego na koniec jednego z tych lat nie przekroczył równowartości 10 milionów euro. I wreszcie średnim przedsiębiorcą jest przedsiębiorca, który w co najmniej jednym z dwóch ostatnich lat obrotowych zatrudniał średniorocznie mniej niż 250 pracowników oraz osiągnął roczny obrót netto nieprzekraczający równowartości 50 milionów euro lub sumy aktywów jego bilansu sporządzonego na koniec jednego z tych lat nie przekroczył równowartości 43 milionów euro.

kontrolę. Sprzeciw powinien zawierać uzasadnienie. O wniesieniu sprzeciwu przedsiębiorca zawiadamia na piśmie kontrolującego, a ten zobowiązany jest wstrzymać się od wykonywania jakichkolwiek czynności kontrolnych do czasu rozpatrzenia sprzeciwu. Sprzeciw należy wnieść w ciągu 3 dni roboczych od dnia wszczęcia kontroli lub od dnia, w którym nastąpiło przekroczenie limitu czasu trwania kontroli.

Na wniesiony sprzeciw organ kontroli jest zobowiązany odpowiedzieć w terminie 3 dni roboczych od dnia jego otrzymania, wydając postanowienie o odstąpieniu od czynności kontrolnych albo o ich kontynuowaniu. Niewydanie postanowienia we wskazanym wyżej terminie jest równoznaczne z odstąpieniem od czynności kontrolnych. Na wydane postanowienie o kontynuowaniu kontroli przed-

---

**Na wniesiony sprzeciw organ kontroli jest zobowiązany odpowiedzieć w terminie 3 dni roboczych od dnia jego otrzymania, wydając postanowienie o odstąpieniu od czynności kontrolnych albo o ich kontynuowaniu. Niewydanie postanowienia we wskazanym wyżej terminie jest równoznaczne z odstąpieniem od czynności kontrolnych.**

---

Od zakazu przekraczania limitu w zakresie czasu kontroli istnieje szereg wyjątków wskazanych w ustawie o swobodzie działalności gospodarczej, w tym m.in. sytuacja gdzie w wyniku kontroli stwierdzono rażące naruszenie przepisów prawa. W tym przypadku organ, który stwierdził naruszenie, może w tym samym roku kalendarzowym przeprowadzić powtórny kontrolę w tym samym zakresie, o ile czas jej trwania nie będzie przekraczał 7 dni. Jeżeli naruszone zostały wskazane wyżej ograniczenia w zakresie prowadzenia kontroli, został przekroczony zakres kontroli wskazany w upoważnieniu lub naruszono inne wymagania określone ustawą, przedsiębiorcy przysługuje prawo wniesienia pisemnego sprzeciwu do organu podejmującego i wykonującego

siębiorcy przysługuje w terminie 3 dni od jego otrzymania prawo do wniesienia zażalenia. Zażalenie powinno być rozstrzygnięte w ciągu 7 dni. Także w tym przypadku, jeżeli termin nie zostanie dotrzymany przez organ rozpatrujący zażalenie, jest to równoznaczne z uznaniem zażalenia za zasadne.

Oczywiście wskazane wyżej zasady nie wyczerpują całego tematu. Dlatego też warto osobiście zapoznać się z tekstem ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Należy także brać pod uwagę uprawnienia organów kontroli wynikające z innych szczególnych przepisów, ale temu tematowi będzie poświęcony kolejny artykuł.

**MACIEJ WROŃSKI, OZPTD**

## Posiedzenie Zarządu Głównego OZPTD w Sierpowie

# Postulaty albo protest

Sytuacja związana z podpisaniem porozumienia pomiędzy Forum Transportu Drogowego a stroną rządową i parlamentarną zdominowała posiedzenie Zarządu Głównego OZPTD w Sierpowie pod Łodzią.

W tematykę posiedzenia zebranych wprowadził Bolesław Milewski, dość obszernie relacjonując zasady powstania i działalności Forum Transportu Drogowego, w którym uczestniczy OZPTD. Przewodniczący szczegółowo omówił porozumienie zawarte przez forum w dniu 2 czerwca br. oraz przedstawił zebranym udział przedstawicieli OZPTD w tzw. Komisji Mieszanej dotyczącej prac nad wydawaniem zezwoleń w transporcie drogowym przez rząd, w spotkaniu z szefem Służby Celnej oraz przedstawicielami MSWiA w Warszawie. Bolesław Milewski omówił także przebieg konferencji z naczelnikami KG Policji i naczelnikami Wydziałów Ruchu Drogowego Komend Wojewódzkich na temat wspólnych działań w zakresie kontroli na drogach.

Po przewodniczącym głos zabrał Maciej Wroński, dyr. Biura Prawnego ZG OZPTD, który omówił, m.in. kwestie związane z



Na posiedzeniu nie wypracowano konkretnych działań związku w przypadku fiaska rozmów ze stroną rządową

szybszą odprawą potokową ciężarówek na granicach, wprowadzeniem tablic sygnalizacyjnych i oznakowań świetlnych monitorujących liczbę pojazdów oczekujących na poszczególnych przejściach granicznych i kierowanie na te przejścia, gdzie aktualnie występuje najmniejszy ruch. – Środowisko transportowców jest mocno zdesperowane i następna akcja protestacyjna winna być dobrze przygotowana pod względem propagandowym. Chodzi o nagłośnienie naszych problemów w mediach. Należy rozważyć również możliwość zatrudnienia fachowca do zorganizowania i poprowadzenia akcji protestacyjnej – apelował Maciej Wroński. – W przypadku fiaska uzgodnień ze stroną rządową w realizacji zgłoszonych postulatów musimy być przygotowani na to, że przedsiębiorstwa złożą deklarację, ile ich ciężarówek będzie czynnie zaangażowanych w akcję strajkową – powiedział Bolesław Milewski, przewodniczący ZG. Dalej ape-

lował, aby zgłaszać problemy do rozwiązania przez rząd i uzupełniać listę postulatów związku.

Wśród uczestników rozgorzała dyskusja nad potrzebą istnienia forum. – Forum Transportu Drogowego jest tworem sztucznym i niepotrzebnym. Podejmuje sprawy nieistotne a czasami wręcz bzdurne i powinno zostać rozwiązane – powiedział Krzysztof Marczak, skarbnik ZG OZPTD. – Forum jest potrzebne, bo tam odbywa się wzajemna wymiana poglądów i razem możemy skuteczniej naciskać na rząd – ripostował Wroński Maciej.

Na posiedzeniu nie wypracowano konkretnych działań związku w przypadku fiaska rozmów ze stroną rządową i realizacji zgłoszonych postulatów do 10 lipca br. Przewodniczący zaapelował do zebranych, aby regiony zgłaszały swoje propozycje w tym zakresie wraz z konkretnymi rozwiązaniami.

OPR. REDAKCJA

### W wyniku dyskusji sformułowano wnioski, które należy ująć w postulatach do rządu :

1. Żaden z urzędników administracji państwowej, ani jej agend nie może być premiovany za wysokość i ilość nakładanych przez siebie kar na przedsiębiorstwa transportowe oraz ich kierowców.
2. Wpisać do ustawy o transporcie drogowym możliwość ogłoszenia sytuacji kryzysowej w transporcie drogowym.
3. Ustalić ceny minimalne za usługi w transporcie drogowym.
4. Ustanowić prawnie 30-dniowy termin płatności za usługi transportowe wraz z rozwiązaniami sankcji karnych.
5. Zagwarantować, aby za odcinki remontowanych dróg i autostrad nie pobierano opłat.