

Bolesław Milewski,
przewodniczący OZPTD
i wiceprezes ZMPD

Ile jest wart podpis strony rządowej?

Do dialogu trzeba dwojga. Tak mi się wydawało do początku listopada. Kiedy 2 czerwca podpisaliśmy porozumienie z rządem w ramach „pakietu antykryzysowego dla polskiego transportu” miałem nadzieję, że wiele palących tematów zostanie szybko rozwiązanych. Jednym z nich było zamrożenie cen winięt, do czasu przejścia na elektroniczny system poboru opłat. Nie doceniłem kreatywności urzędników. Wierny zasadom starej szkoły, że dane słowo, ba, poświadczone podpisem, jest wartości samą w sobie, nienaruszalną, srogo się zawiodłem. Oto z początkiem listopada Ministerstwo Infrastruktury ogłosiło projekt zmiany rozporządzenia w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych. I tak z początkiem roku winiety po prostu mają podrożeć. Powód: zmiana kursu euro wobec złotego, a mechanizm, co robić w takim przypadku dokładnie określa unijna dyrektywa 2006/38/WE.

Jak zatem można ważyć podpis prominentnego urzędnika państwowego, tudzież przedstawiciela ważnej komisji sejmowej, skoro i tak dyrektywa robi swoje. W ten sposób można podpisać tysiące porozumień, potem skreślając je jednym ruchem, powołując się na taką czy inną regulację unijną. Czy zapisy prawa unijnego nie powinny być znane osobom, które podpisują tak ważne dla branży dokumenty? Czy „pakiet antykryzysowy” to tylko papier? Jak można prowadzić firmę transportową, nie czując się podmiotem, ale przedmiotem polityki we własnym kraju? To w końcu, kto jest dla kogo, czy my dla urzędników, czy urzędnicy dla nas? Takich pytań można stawiać wiele.

Tymczasem przytoczę tylko liczby, które obrazują, w jakiej fatalnej kondycji jest nasza branża. Od początku roku z rynku znikły 42 firmy przewozowe. Do końca 2009 r. żywot zakończy ponad 400 polskich firm transportowych.



Bolesław Milewski,
przewodniczący
OZPTD i wiceprezes
ZMPD

BOLESŁAW MILEWSKI



Eksperyment z ważeniem drzewa

W dniu 5 listopada br., realizując ustalenia z narady zorganizowanej 15 września w Puszczykowie przez Regionalne Dyrekcje Lasów Państwowych Poznań i Piła, na drodze nr 182, pomiędzy miejscowościami Klempicz i Piotrowo, inspektorzy Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego ustawili swoje wagi.

Jednak tym razem celem nie było karanie przewoźników za przeładowane pojazdy, a rzetelne sprawdzenie ile metrów sześciennych drewna trzeba załadować, by być w zgodzie z przepisami.

Na wspomnianej naradzie z aktywnym uczestnictwem OZPTD, przedstawiciel Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego, zaproponował, by wspólnie z przewoźnikami zrzeszonymi w OZPTD dokonać próbnych przeważań pojazdów z drewnem. Celem tego swoistego „eksperymentu” było sprawdzenie, jaką wagę całkowitą (DMC) i obciążenia na poszczególne osie mają pojazdy wożące tą drogą drewno. Na tym odcinku droga ma nośność 8 ton. Bardzo aktywnie włączyły się w przedsięwzięcie Lasy Państwowe na czele z Aleksandrą Gzyl z pilskiej RDLP.

Przygotowane były do ważenia różne sortymenty drewna z oddzielnych siedlisk. W trakcie „akcji” inspektorzy dokonali przeważenia 13 pojazdów, z których tylko jeden spełniał normy do poruszania się po wspomnianej drodze. Zbyt wcześnie jeszcze na wyciąganie końcowych wniosków. Zarówno Lasy Państwowe, jak i OZPTD wspólnie dokonują szczegółowych analiz. Wyniki zostaną przedstawione wkrótce, także na łamach „Pracodawcy”.

Na gorąco jednak nasuwa się wiele wniosków. Przewoźnicy, którzy nie mają innego wyjścia, a raczej wyjazdu z lasu niż na drogę o takim tonażu, skazani są z góry na przegraną w sytuacji ważenia przez ITD. Nikt bowiem nie jest w stanie do końca określić ile metrów sześciennych trzeba załadować w lesie, by być w zgodzie z przepisami. W jednym przypadku okazało się, że drewno załadowane w jednym nadleśnictwie i mające identyczną objętość, wyrażoną w metrach sześciennych, w porównaniu z transportem z innego nadleśnictwa, różniło się na wadze aż o 6 ton! Jak stwierdzili specjaliści z RDLP, to siedlisko w jakim drewno wyraściło ma tu decydujące znaczenie. Ale jak to w praktyce określić, by przewoźnik załadował jedynie tyle ile potrzeba?

Kolejny problem, jaki wyniknął w trakcie eksperymentu, to sprawa opłacalności transportu. Jeśli przewoźnik, chce uniknąć kar (na drodze do 8 ton), to powinien załadować ok. 20 metrów sześciennych drewna, ale tu powstaje pytanie o opłacalność takich transportów. Pamiętać należy, że pojazdy do wywozu drewna spalają niepomierne więcej paliwa, są droższe w zakupie i częściej z natury rzeczy ulegają awariom. Stawki transportowe są przez odbiorców tak ustalone, że przewożenie takiej masy drewna jest absolutnie nieopłacalne. Jeśli ktoś chce jeździć w zgodzie z przepisami, to z góry skazuje się na bankructwo. To zwykły samobójca transportowy. Proszę mi pokazać takiego, który zadłuża się na zakup pojazdów, otwiera firmę i z góry skazuje ją na upadłość. Są jeszcze tacy?

Co jeszcze wynika z „eksperymentu”? Całkowite lekceważenie przepisów przez odbiorców tzn. wg ustawowej nomenklatury „organizatorów transportu”. To właśnie oni ustalają stawki transportowe na takim poziomie, że niestety trzeba łamać prawo, by nie zginąć ekonomicznie. Jak można było usłyszeć od przewoźników, nader często spotykają się z argumentem: nie pojedziesz ty, pojedzie inny! Czy zatem jesteśmy w ślepej

uliczce bez wyjścia, czy stać nas na to by nadal jeździły po drogach przeładowane pojazdy stwarzające realne niebezpieczeństwo na drogach, czy stać nas na wymuszanie zachowań stojących w jawnej sprzeczności z prawem?

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego od niemal trzech lat, jak tylko może, stara się o rozwiązanie tego „gordyjskiego węzła”. Nie miejsce tu na przypomnienie naszych inicjatyw, ale jedno trzeba podkreślić, coś w sprawie się rusza. Jeszcze niemrawo, jeszcze powoli, ale miejmy nadzieję, że skutecznie i konsekwentnie do przodu. Cieszą niezmiernie inicjatywy podejmowane przez Lasy Państwowe, cieszy zaangażowanie i postawa Inspekcji Transportu Drogowego, czas pójść dalej, czas by organizatorzy transportu, a więc papiernie, tartaki, zakłady meblarskie i cały szereg innych odbiorców drewna zrozumieli, iż dalsze godzenie się na wpuszczanie na swój teren przeładowanych pojazdów, to godzenie się na tragedie, które mogą w każdej chwili spowodować przeładowane pojazdy.

W najbliższym czasie powtórzymy ten sam eksperyment na innej drodze i poinformujemy czytelników o wynikach.

PIOTR GRZEŚ

W trakcie „akcji” inspektorzy dokonali przeważenia 13 pojazdów, z których tylko jeden spełniał normy do poruszania się po wspomnianej drodze





Podróż za jeden dzień

Od 1 stycznia o 20 procent drożeją dobowe winiety

Ministerstwo Infrastruktury w październiku opublikowało projekt rozporządzenia w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych. Wprowadza nim wyższe o 21 procent ceny dobowych winiety. Podwyżkę usprawiedliwia koniecznością spełnienia dyrektywy europejskiej 2006/38/WE, która przewiduje, że w krajach, które nie przyjęły euro, stawki opłat wyliczane są na kolejny rok kalendarzowy po kursie z pierwszego dnia roboczego października i opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich. Minimalna stawka wynosi równowartość ośmiu euro. Jeżeli kurs euro zmienił się o mniej niż 5 procent, wówczas państwo członkowskie może nie zmienić ceny winiety. Ministerstwo Infrastruktury wskazuje, że

tegoroczna cena winiety dobowych (kosztujących w 2009 roku 38 zł) była obliczona dla kursu 1 euro wartego 3,45 zł, natomiast 2 października kurs euro wynosił 4,24 zł, a więc wzrósł o ponad 20 procent. Dlatego Ministerstwo Infrastruktury chce wprowadzić waloryzację ceny winiety dobowych – od 1 stycznia 2010 roku mają kosztować 46 zł.

Kopanie leżącego. Propozycja ministerstwa wzbudziła protesty przeżywającej poważne kłopoty branży transportowej. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce w liście przesłanym do ministra Cezarego Grabarczyka wyraziło oburzenie projektem. Prezes ZMPD Jan Buczek przypomina, że 2 czerwca 2009 roku, po długich negocja-

cjach, zostało podpisane porozumienie w sprawie przyjęcia pakietu anty kryzysowego dla polskiego transportu drogowego. Zawiera on postanowienie o zachowaniu dotychczasowych cen winiety. – *Dziwić może podpisanie porozumień, w których rząd zobowiązał się do utrzymania cen winiety* – uważa dyrektor Biura Prawnego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Maciej Wroński. Dodaje, że Polska negocjując warunki wstąpienia do Unii Europejskiej nie podniosła kwestii wysokości minimalnej ceny winiety (choćby takie ustępstwo uzyskało kilka państw) i przypuszczalnie cenę winiety dobowej rząd będzie musiał podnieść.

Przewoźnicy jednak nie mogą darować rządowi, dlaczego w tak trudnej dla

branży sytuacji, ministerstwo zdecydowało się na podwyżki. – *Przecież inne kraje, gdy nie chcą wypełniać zaleceń Komisji Europejskiej, opóźniają ich wprowadzanie, co trwa pół roku, a czasem dłużej* – mówi chcący zachować anonimowość jeden z przedstawicieli branży.

Rachunki ministerstwa. Ministerstwo Infrastruktury wylicza, że wzrost cen dobowych winiet o 21 procent przyniesie zwiększenie przychodów Krajowego Funduszu Drogowego o ok. 20 mln zł. Szacuje, że skoro od stycznia do lipca przewoźnicy (z wyjątkiem autobusowych) kupili winiet dobowych za 59 mln zł, to przy założeniu podobnego popytu w całym roku zostanie sprzedanych dobowych winiet za ok. 100 mln zł. Jeżeli w przyszłym roku ruch na drogach utrzyma się na podobnym poziomie, to wpływy KFD sięgną 120 mln zł. Ministerstwo skwapliwie podkreśla, że dodatkowe 20 mln zł zostanie przeznaczone na rozwój sieci drogowej. Można dodać, że pozyskanie pieniędzy w taki sposób jest tańsze od sprzedaży drogowych obligacji przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Ministerstwo uważa, że proponowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy oraz na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. – Proponowane podwyżki stawek opłat drogowych za przejazd po drogach krajowych stanowią niewielki udział w przepływach przedsiębiorstw transportowych, zatem pozostaną bez wpływu na ich funkcjonowanie – uzasadnia podwyżkę ministerstwo.

Osłodzić beczkę dziegciu. Konsultacje społeczne trwały do 6 listopada, następnie Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje listę postulatów. Przewoźnicy domagają się dyskusji 19 listopada, na posiedzeniu Forum Transportu Drogowego. – *Żaden z naszych postulatów z czerwca nie został uwzględniony, rząd nawet nie wprowadził niższych stawek za przejazdy po drogach krajowych dla samochodów z silnikami spełniającymi Euro3, tylko wrzucił je do wspólnego worka z autami o niższych normach. Tymczasem taki ruch spowodowałby wymianę parku samochodowego przewoźników krajowych i międzynarodowych* – uważa Buczek. Także Wroński uważa, że branża powinna uzyskać przynajmniej tego rodzaju ulgi w okresie kryzysu. – *Choćby sprawa zwróconych, niewykorzystanych*

Roczne wpływy za autostrady (pojazdy wszystkich kategorii) [mln zł]

Odcinek i właściciel	długość w km	Wpływy
Konin-Nowy Tomyśl		
Autostrada Wielkopolska	150	240
Kraków-Katowice Stalexport	61	140
Gdańsk-Grudziądz GTC	96	130
Konin-Stryków* GDDKiA	103	160
Katowice-Wrocław* GDDKiA	160	400
Świecko-Nowy Tomyśl*		
Autostrada Wielkopolska	106	180
Stryków-Pyrzowice*		
Autostrada Południe	180	250

Źródło: Rzeczpospolita

* prognozy

Przychody z winiet [w mln zł]

winiet. Wysokość wypłaty powinna być wprost proporcjonalna do długości niewykorzystanego okresu – mówi Wroński. – *Kolejnym ułatwieniem byłoby weekendowe zezwolenie na powrót do*

bazy samochodom mającym winiety miesięczne, a nie tylko roczne – mówi i dodaje, że branża liczy, że rząd osłodzi tę beczkę dziegciu.

ROBERT PRZYBYLSKI
RZECZPOSPOLITA



Propozycja ministerstwa wzbudziła protesty przeżywaną poważną kłopoty branży transportowej

180 milionów złotych. To kusi!

Zmiany w systemie szkoleń kierowców samochodów ciężarowych wciąż wzbudzają dużo emocji

Od 10 września 2009 roku zmieniły się przepisy regulujące pracę kierowców samochodów ciężarowych. Nowe zapisy, zawarte w Ustawie o transporcie drogowym i Prawie o ruchu drogowym, dotyczą zasad kwalifikacji wstępnej oraz szkoleń okresowych kierowców. Niestety wokół tych zapisów trwa burza.



Od września 2010 do września 2015 kursy doszkalające musi zaliczyć aż 198600 osób

ców, którzy uzyskali prawa jazdy przed 10 września 2009 roku, został wprowadzony harmonogram umożliwiający stopniowe spełnianie nowych wymagań.

Jakie wymogi postawiono przed ośrodkami szkoleniowymi i czy wzrosną koszty kształcenia? Nowe przepisy oznaczają zmiany także dla ośrodków szkoleniowych, które będą musiały posiadać odpowiednią infrastrukturę oraz symulatory do jazdy w specjalnych warunkach – spełniające wymogi dyrektywy.

Na chwilę obecną w kraju jest pięć symulatorów, a to stanowczo za mało. Wysokiej jakości symulator jazdy zakupiło Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów. Dzięki nowoczesnej technologii z wykorzystaniem aktywnego, panoramicznego ekranu i kabiny samochodu ciężarowego, uczestnik szkolenia zyskuje odpowiednie warunki do nauki.

Zwiększenie liczby godzin szkoleniowych oraz wymóg wyposażenia ośrodków w odpowiednią infrastrukturę wpłynie na cenę kursów. Według szacunków koszty szkoleń mogą wzrosnąć więcej niż dwukrotnie i wynieść ok. 5 - 8 tys. złotych. Ze względu na rozłożony w czasie harmonogram szkoleń, wzrost ceny kursów w początkowym okresie nie powinien mieć wpływu na zmniejszenie się liczby kierowców, a tym samym zakłócić pracy firm transportowych.

I tu jest pies pogrzebany. W 2007 r. w polskim drogowym transporcie zarobkowym i na potrzeby własne firmy użytkowały 617650 samochodów ciężarowych/

Unia tak chce. Zmiany w systemie szkoleń dla kierowców samochodów ciężarowych wynikają z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z dnia 15 lipca 2003 (Dyrektywa 2003/59). Decyzja Unii Europejskiej zobligowała wszystkie państwa członkowskie do wydania nowych przepisów w tym zakresie.

Na czym polega nowy system szkoleń? Jedną z najważniejszych zmian w systemie szkoleń, obowiązujących od 10 września 2009 roku, jest odbycie przez kandydatów na kierowców samochodów ciężarowych 280-godzinnego kursu wstępnego. Osoby, które zdobyły prawo jazdy kat. C (C1,

C1+E, C i C+E) lub D i chcą rozpocząć pracę jako kierowcy autobusów lub ciężarówek muszą przejść szkolenie początkowe, czyli tzw. kwalifikację wstępną. To 280-godzinne szkolenie jest podzielone na dwie części. Pierwsza, podstawowa (wspólna dla wszystkich kategorii prawa jazdy) składa się ze 195 godzin wyłącznie zajęć teoretycznych. Natomiast specjalistyczna część kursu, prowadzona osobno dla kierowców autobusów i ciężarówek, ma wymiar 65 godzin zajęć teoretycznych, 16 godz. jazdy w ruchu drogowym oraz 4 godz. jazdy w warunkach specjalnych. Łącznie daje to 280 godzin lekcyjnych.

W okresie przejściowym, dla kierow-

zestawów naczepowych i 83200 autobusów. Z analiz Instytutu Transportu Drogowego wynika, że współczynnik wykorzystania taboru wynosi w rodzimych firmach 0,7, a na każdy pojazd przypada wskaźnik 0,8-1,8 kierowcy. Po przyjęciu takich założeń okazało się, że polscy przewoźnicy zatrudniają ok. 493 tys. kierowców ciężarówek i 63 tys. kierowców autobusów. Z obliczeń ITS wynika, że od września 2009 do września 2014 szkolenie okresowe będzie musiało ukończyć 12600 kierowców autobusów, natomiast od września 2010 do września 2015 takie kursy będą zmuszeni zaliczyć kierowcy ciężarówek – aż 198600 osób. ITS szacuje, że corocznie ok. 20 tys. kierowców będzie musiało ukończyć kwalifikację wstępną i około 100 tys. kierowców szkolenie okresowe.

Według szacunków koszty szkoleń mogą wzrosnąć więcej niż dwukrotnie i wynieść ok. 5 - 8 tys. złotych.

Przyjmując szacunkowo, że koszt takiego szkolenia wynosić ma około 5 - 8 tysięcy złotych za szkolenie kwalifikacja wstępna oraz 600 zł za szkolenie okresowe, rynek szkoleń oszacować można na 180 milionów złotych rocznie. I oto idzie batalia.

Kto szybko chce zmian? Prawo do tego olbrzymiego tortu o wartości 180 milionów złotych dopuściło wszelakiej maści firmy szkoleniowe i stowarzyszenia, które li tylko chcą czerpać korzyści z prowadzenia kursów kwalifikacji wstępnej i okresowej, bez względu na interes branży transportowej.

Przeciwko wprowadzonym zmianom protestują organizacje zrzeszające przewoźników drogowych o zasięgu ogólnopolskim. Stowarzyszenia te oponują przeciwko wprowadzonym regulacjom i w ramach pakietu anty kryzysowego dla polskiego transportu drogowego chcą wprowadzić coś w formie *vacatio legis* w kwestii kwalifikacji wstępnej oraz szkoleń okresowych kierowców i zmniejszyć liczbę godzin o połowę. – Przy obecnej sytuacji rynkowej może się okazać, że mało kogo będzie stać na te szkolenia. Poza tym nowe zasady

Harmonogram okresowych szkoleń:

Termin odbycia pierwszego szkolenia okresowego w przypadku prawa jazdy kat. C1 oraz C1+E i C oraz C+E

do 10 września 2010 roku
do 10 września 2011 roku
do 10 września 2012 roku
do 10 września 2013 roku
do 10 września 2014 roku

Data uzyskania prawa jazdy po raz pierwszy

do 31 grudnia 1980
do 31 grudnia 1995
do 31 grudnia 2000
do 31 grudnia 2005
do 10 września 2009

W aktualnie obowiązującym stanie prawnym osoba, która otrzymała prawo jazdy kategorii D, aby móc wykonywać swój zawód, musi posiadać kwalifikację wstępną.

naboru do fachu kierowcy zawodowego mogą okazać się zaporą nie do przebrnięcia dla wielu młodych ludzi z mniejszych, uboższych miejscowości – argumentują przewoźnicy.

Nie bez znaczenia jest fakt, że firmy szkoleniowe, jak wspomnieliśmy, nie mają na względzie dobrego interesu branży transportowej, a jedynie zysk. Dlatego czerpanie tak olbrzymich korzyści z branży, dla której nic się nie robi, jest, oględnie mówiąc, nieetyczne.

Przypominamy, że poprzednio obowiązujące przepisy pozwalały czerpać korzyści ze szkoleń podmiotom bezpośrednio związanym z branżą. Zgodnie z poprzednim zapisem art. 39b ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, kursy dokształcające dla kierowców zawodowych były prowadzone przez wojewódzkie ośrodki ruchu dro-

gowego oraz przez organizacje zrzeszające kierowców lub przewoźników drogowych o zasięgu ogólnokrajowym. Tak wygenerowane środki były w większości przez te stowarzyszenia kierowane z powrotem na działalność służącą wspieraniu polskiej branży transportowej, czy to w formie szkoleń, pomocy prawnej dla kierowców, ciepłych posiłków podczas oczekiwania w kolejce na granicy lub bezpośredniej pomocy materialnej rodzinom tragicznie zmarłych kierowców czy ludziom z branży, których dotknął los.

Tak czy inaczej natychmiast należy wprowadzić zapisy dotyczące szkoleń zawarte w „pakiecie anty kryzysowym”, bo tak postuluje cała polska branża transportowa. Nic o nas bez nas – tak mówi stara rzymska maksyma, której chcą się trzymać transportowcy.

M. MAZUR



ITS szacuje, że corocznie ok. 20 tys. kierowców będzie musiało ukończyć kwalifikację wstępną i około 100 tys. kierowców szkolenie okresowe

W celu ułatwienia prowadzenia działalności w okresie kryzysu, związek proponuje zmniejszenie liczby nakładanych kar – na drodze do około 50 proc.



Niezałatwione problemy środowiska

Spotkanie OZPTD Regionu Podkarpackiego 23 października odbyło się zebranie Regionu Podkarpackiego OZPTD. Na spotkaniu, w którym wzięło udział ponad 50 przewoźników, dyskutowano nad bieżącymi problemami, z jakimi boryka się transport drogowy.

Piotr Grześ, dyrektor biura OZPTD, przedstawił obecną sytuację w transporcie. W swoim wystąpieniu omówił przede wszystkim propozycje zmian prawnych, obejmujących m. in. nowelizację ustawy o czasie pracy kierowców, ustawę antykryzysową oraz projekt społeczny ustawy o transporcie opracowany przez OZPTD. Jako najbardziej bolesny problem środowiska dyrektor Grześ wymienił brak możliwości czasowego wyrejestrowania pojazdu w okresie, gdy pojazdem tym nie wykonuje się transportu drogowego. Środowisko proponuje możliwość wyłączenia ciężarówki i naczepy z opłat przez okres 2 lat, jednakże z uwagi na wymaganą do tego zapisu zmianę ustawy budżetowej problem ten jest trudny do rozwiązania. Innym problemem są trudności w rozliczaniu diet dla kierowców. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 roku praktycznie zamknęła przewoźnikom możliwość

rozliczenia diet dla kierowców. Ta sprawa wymaga stworzenia oddzielnej ścieżki legislacyjnej – zdaniem Piotra Grzesia. Na dzień dzisiejszy w związku z licznymi kontrolami ze strony ZUS przewoźnicy płacą dotkliwe kary z tym związane. Aby unik-

nąć tych kar związek proponuje weryfikację umów w zakresie miejsca świadczenia pracy oraz szybką nowelizację prawa. Organizacja pracodawców winna wnieść również jak najszybciej skargę do Trybunału Konstytucyjnego w sprawie przedmiotowych diet.

Od września br. obowiązuje w Polsce dyrektywa dotycząca szkoleń kierowców. Środowisko przewoźnicze w związku z tym proponuje zmniejszenie czasu szkolenia na wstępną kwalifikację z planowanych 280 godzin na 140, dla osób które ukończyły 21 rok życia, a także odstąpienie na okres 2 lat od obowiązku szkolenia kierowców w warunkach specjalnych (4 godz. jazdy na torze bądź na symulatorze).

Odnośnie walki z nieuczciwą konkurencją związek proponuje uregulowanie zasad wykonywania przewozów kabotażowych na terenie Polski. Postuluje po rozładunku w Polsce ograniczenie przewozów



Piotr Grześ,
dyrektor biura
OZPTD

– Aby uregulować rynek transportowy w Polsce związek proponuje ograniczenie dostępu do zawodu przewoźnika

dla zagranicznego, unijnego przewoźnika do trzech przewozów w okresie nie dłuższym niż 7 dni. Proponowana sankcja za kabotaż wykonany niezgodnie z tymi zasadami wynosiłaby 12000 zł.

Aby uregulować rynek transportowy w Polsce związek proponuje ograniczenie dostępu do zawodu przewoźnika. Służyć temu ma posiadanie przez każdą firmę transportową swojej bazy z wyodrębnionym biurem, faktyczne wykazanie się posiadaną liczbą środków na prowadzenie działalności, a w przypadku rozwiązania firmy transportowej związek postuluje obowiązek przetrzymywania w siedzibie firmy wszystkich dokumentów związanych z działalnością firmy przez okres 1 roku. Odnośnie posiadanych przez firmę licencji na transport, zdaniem OZPTD, powinien istnieć publicznie dostępny rejestr wydanych licencji oraz

ograniczenie możliwości cofnięcia licencji przez upoważnione do tego organy na rzecz zatrzymywania wypisów.

W celu ułatwienia prowadzenia działalności w okresie kryzysu, związek proponuje zmniejszenie liczby nakładanych kar – na drodze do około 50 proc., w przedsiębiorstwach ograniczenie ich wysokości zależnie od liczby zatrudnionych kierowców. Dla firm zatrudniających do 10 kierowców kara przy kontroli w przedsiębiorstwie nie powinna przekraczać 15 tysięcy zł, dla firm zatrudniających od 11 do 50 kierowców 20 tysięcy złotych, zaś 25 tysięcy zł dla zatrudniających od 51 – 250 kierowców. Maksymalna kara w przedsiębiorstwie, 30 tysięcy zł, byłaby zarezerwowana dla firm zatrudniających powyżej 250 kierowców. Związek postuluje też odejście od klauzuli natychmiastowej

wykonalności w przypadku decyzji administracyjnych, a wymóg zapłaty kary następowalaby dopiero po uprawomocnieniu się takiej decyzji. OZPTD widzi też potrzebę utworzenia centrum monitoringu transportu drogowego – instytucji, która wykonywałaby analizy rynku, a jej raporty wykorzystywane by były przez rząd i środowisko transportowe w zakresie ustalenia polityki transportowej. Związek chce także rozłożenia odpowiedzialności za uchybienia na kierowców, osoby organizujące transport (dystrybutorów) i załadowców. Wyłączenie odpowiedzialności administracyjnej przewoźnika miałyby dotyczyć szczególnie naruszeń przepisów rozp. UE 561 i rozp. UE 3821, gdy zapewniono w firmie prawidłową organizację i dyscyplinę pracy.

ZBIGNIEW WITAMBORSKI

Przy posłach o bolączkach

Zebranie Regionu Małopolskiego OZPTD

W dniu 18 października br. w Jerzmannowicach koło Krakowa odbyło się zebranie członków Regionu Małopolskiego OZPTD. W zebraniu, na zaproszenie przewodniczącego Stanisława Sieńki, udział wzięli posłowie na Sejm RP Jacek Krupa (PO) i Andrzej Adamczyk (PiS), obydwaj z Sejmowej Komisji Infrastruktury.

W trakcie spotkania dyrektor Biura Prawnego OZPTD Maciej Wroński przedstawił podstawowe założenia tzw. ustawy antykryzysowej w transporcie oraz szczegółowo zapoznał zebranych z opracowanym przez OZPTD społecznym projektem zmiany ustawy o transporcie drogowym. Przedstawiony projekt spotkał się z żywym zainteresowaniem zebranych i zyskał ich poparcie i przychylność. Co więcej, obecni na zebraniu posłowie, wyrazili pełną aprobatę dla przedstawionych rozwiązań i obiecali poparcie dla projektu. W trakcie dyskusji zebrani wskazywali na wiele dolegliwości nękających polski transport drogowy i apelowali o ich jak najszybsze rozwiązanie. W wielu wypowiedziach sygnalizowano kwestię przywożonego z Rosji paliwa, wskazując, że niektóre fir-

my uczyniły z tego dochodowy interes, co jednocześnie uderza w zasady równej konkurencji. Sprawy wewnętrzny i

aktualne przedsięwzięcia związku omówił dyrektor generalny OZPTD Piotr Grześ.

P.G.



W trakcie dyskusji zebrani wskazywali na wiele dolegliwości nękających polski transport drogowy i apelowali o ich jak najszybsze rozwiązanie

Jak strzyc owce, a nie zabijać



Miejszem pracy przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe jest droga publiczna. Pojazdy wykonujące przewóz osób lub rzeczy poruszają się po drogach realizując bardzo ważne funkcje społeczne, takie jak komunikacja publiczna.

Przewóz drogowy ze względu na swoją skalę i elastyczność jest niezbędny dla obrotu towarowego. Bez przewozów nie mogą funkcjonować rolnicy, producenci przemysłowi, usługodawcy, szpitale, centra handlowe i małe sklepy. Nie ma nic!

Tą „oczywistą oczywistością” rozumiano już w czasach starożytnych. Im lepsza infrastruktura drogowa i łatwiejszy do niej dostęp, tym szybciej przebiegał rozwój społeczny, ludzie żyli lepiej, dostatniej i bezpieczniej. Przykładem może być starożytny Rzym o doskonale rozbudowanej sieci drogowej łączącej wszystkie rzymskie prowincje. Tam, gdzie były drogi był też dobrobyt, spokój i postęp naukowo-techniczny. Gdy infrastruktura drogowa została zaniedbana, a możliwość swobodnego przemieszczania ograniczyły pobierane przez feudałów wysokie myta, nastąpił mrok średniowiecza i regres cywilizacyjny. Ta lekcja historii nie nauczyła niestety niczego europejskich i polskich decydentów. Dzisiaj w Europie modne jest strzyżenie owieczek, którymi są przedsiębiorcy wykonujący przewozy drogowe. To strzyżenie odbywa się pod pozorem poboru opłat za przejazd, poboru opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej lub w postaci podatku od środków transportu. Państwa europejskie zaczynają przypominać lokalnych średniowiecznych władków którzy, gdy wypatrzyli z wieży swojego zamku podróżnych, to srogo ich łupili, nazywa-

jąc rozbój mytem. Takie właśnie jest pochodzenie słowa „myto”!

Średniowiecze było jednak bardziej racjonalne od obecnego europejskiego ładu. Feudał zazwyczaj nie pozbawiał podróżnych życia, a pobór myta ograniczał do wysokości umożliwiającej dalszą podróż karawany. Wiedział bowiem, że jeżeli kupcy dotrą do celu i dokonają wymiany handlowej, to będą wracać tą samą „płatną” drogą wiele razy. Feudał mógł nie pobierać żadnego myta lub pobierać je znacznie niższe niż sąsiedzi. Nie było bowiem Komisji Europejskiej, która dba o to, aby żadne państwo członkowskie nie ustalało stawek opłat i podatków na zbyt niskim poziomie. I nieważne jest jaki jest poziom życia w konkretnym państwie, jaki jest jego rozwój gospodarczy, jaka jest infrastruktura drogowa

Feudał mógł nie pobierać żadnego myta lub pobierać je znacznie niższe niż sąsiedzi. Nie było bowiem Komisji Europejskiej, która dba o to, aby żadne państwo członkowskie nie ustalało stawek opłat i podatków na zbyt niskim poziomie. I nieważne jest jaki jest poziom życia w konkretnym państwie, jaki jest jego rozwój gospodarczy, jaka jest infrastruktura drogowa lub jaka jest polityka transportowa. Ma być 11 euro za winietę dobową i basta!

lub jaka jest polityka transportowa. Ma być 11 euro za winietę dobową i basta!!!

Właśnie to postanowienie zawarte w załączniku nr 2 do Dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. wraz z przepisem art. 10 tej dyrektywy są przyczyną planowanej kolejnej podwyżki dobowych kart opłaty drogowej. W przedłożonym do konsultacji społecznych projekcie rozporządzenia ministra infrastruktury, zmieniającego rozporządzenie w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych, zaproponowano nową stawkę tej opłaty w wysokości 46 złotych, czyli o 21 proc. więcej niż obecnie. Resort daje przy tym do zrozumienia, że nie chce, ale musi.

Ze względu na fakt, iż w dobie kryzysu gospodarczego wykonywanych jest znacznie mniej przewozów, dobowe winiety stały się częściej wykorzystywane. Dla przedsiębiorcy nieopłacalnym jest wykupywanie karty miesięcznej lub rocznej ponieważ jego pojazd wykonuje po drogach krajowych co najwyżej kilka przewozów miesięcznie. Dlatego też zaplanowana podwyżka może być dla setek firm transportowych przysłowiowym gwoździem do trumny. Owce zamiast być strzyżone (co samo w sobie nie jest przyjemne), zostaną po prostu zarżnięte.

Co można zrobić? W tej sytuacji rząd powinien spróbować uzyskać zgodę Komisji Europejskiej na wstrzymanie tej pod-

wyżki. W czasie kryzysu komisja niejednokrotnie wykazywała się dużą elastycznością, odchodząc od sztywnych zasad określonych w prawie europejskim. Czy może się to udać? Nie wiadomo, ale odpowiedź możemy znać wyłącznie wtedy, jeżeli rząd podejmie takie działanie. Panie Ministrze, daj Pan szansę wykazania się komisji!

Co jeszcze można zrobić, szczególnie w sytuacji, gdy nie będzie można uniknąć wprowadzenia podwyżek? Otóż minister infrastruktury może wykazać dobrą wolę łagodząc niektóre postanowienia obecnie obowiązujących przepisów.

Dużą ulgę dla przedsiębiorców dałoby wprowadzenie dodatkowej kategorii opłat od pojazdów klasy Euro 3. Obecny podział opłat na dwie kategorie nie spełnia w żaden sposób celów określonych w dyrektywie 1999/62/WE i nie premiuje przewoźników modernizujących własny tabor samochodowy. Skandalem jest fakt, iż przedsiębiorca posiadający emitujący olbrzymie ilości zanieczyszczeń kilkunastoletni ciągnik siodłowy klasy Euro 0, płaci w Polsce taką samą stawkę opłaty drogowej co przewoźnik wykorzystujący do przewozów pojazdy klasy Euro 3. Oczywiście samo wprowadzenie dodatkowej kategorii opłat nie jest wystarczające w celu promowania przyjaznego dla środowiska i jednocześnie bezpiecznego taboru. Konieczne jest także wyraźniejsze zróżnicowanie wysokości stawek opłaty w zależności od emisji zanieczyszczeń. Rozsądnym posunięciem byłoby utrzymanie opłat dla pojazdów klasy Euro 0-2 na dotych-

czasowych poziomie, jako stawek bazowych. Natomiast dla pojazdów klasy Euro 3 wysokość opłat powinna wynosić 75 proc. wysokości stawek bazowych, a dla pojazdów Euro 4 i wyżej – 50 proc.

Niezależnie od powyższych propozycji, w czasie kryzysu należałoby wrócić do dawnych, bardziej elastycznych zasad wykorzystania dobowej karty opłaty drogowej. Karta dobową powinna być rozliczana w pełnym okresie 24-godzinny (np. od godziny 9.00 do godziny 9.00 w dniu następnym), a nie wyłącznie w danym dniu kalendarzowym. Ta mała zmiana dałaby przedsiębiorcom poważne oszczędności nawet przy zakładanej przez resort infrastruktury podwyżce opłat dobowych.

Nowelizując rozporządzenie Ministerstwo Infrastruktury ma okazję przywrócić zgodność jego przepisów z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej. Dotyczy to norm określających, że źle wypełniona lub nieumieszczona we właściwym miejscu karta opłaty drogowej nie jest dowodem wniesienia opłaty. Przepisy te wykraczają poza ustawową delegację i tym samym naruszają art. 2 i art. 92 ust. 1 ustawy zasadniczej. Dlatego też powinny zostać jak najszybciej uchylone. Duże wątpliwości budzą także zasady zwrotu wniesionej opłaty w przypadku niewykorzystania winiety. Tutaj właściwym i sprawiedliwym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie zasady proporcjonalności. Jeżeli karta opłaty drogowej wykorzystana została przez połowę okresu, za który została wniesiona opłata, to przewoźnik powinien otrzymać zwrot połowy opłaty, pomniejszonej co najwy-

Dla przedsiębiorcy nieopłacalnym jest wykupywanie karty miesięcznej lub rocznej ponieważ jego pojazd wykonuje po drogach krajowych co najwyżej kilka przewozów miesięcznie. Dlatego też zaplanowana podwyżka może być dla setek firm transportowych przystawowym gwoździem do trumny. Owce zamiast być strzyżone (co samo w sobie nie jest przyjemne), zostaną po prostu zarżnięte.

żej o wysokość połowy prowizji pobranej przez sprzedawcę winiety.

Wskazane wyżej propozycje Ogólnopolski Związek Transportu Drogowego przekazał w dniu 6 listopada br. ministrowi infrastruktury. Ponadto związek zaproponował zmianę rozporządzenia w sprawie okresowych zakazów i ograniczeń w ruchu drogowym. Zdaniem związku posiadanie winiety miesięcznej powinno uprawniać pojazdy powracające z zagranicy do poruszania się w czasie ograniczeń weekendowych i świątecznych. To także byłby krok we właściwym kierunku.

W najbliższym czasie okaże się na ile propozycje związku zostaną wykorzystane przez resort. Będzie to niewątpliwie próbierz rzeczywistych intencji resortu. Czy w zaproponowanej nowelizacji chodzi wyłącznie o spełnienie wymagań unijnych, czy też jest to pretekst do dalszego bezwzględnego „strzyżenia” przewoźników? Miejmy nadzieję, że intencje Ministerstwa Infrastruktury są uczciwe.

MACIEJ WROŃSKI,
OZPTD

Zebraniu przewodnił Benedykt Strzelec, przewodniczący Regionu Wielkopolskiego.

W zebraniu uczestniczył Sławomir Naśtał, naczelnik Wielkopolskiego Inspektoratu Transportu Drogowego, a w części szkoleniowej wziął także udział Zbigniew Fleszar, główny specjalista Okręgowego Inspektoratu Pracy w Poznaniu Oddział w Ostrowie Wielkopolskim.

Po przedstawieniu przez przewodniczącego zebrania działań podjętych przez związek w ostatnim okresie czasu oraz zmian prawnych dotyczących transportu drogowego, głos zabrał przedstawiciel Inspekcji Transportu Drogowego, który poinformował zebranych o działalności Wielkopolskiego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Dyskusja i szkolenie

OZPTD Regionu Wielkopolskiego W dniu 7 października 2009 roku w Jaszkanie k. Śremu odbyło się zebranie członków OZPTD Regionu Wielkopolskiego.

Po wysłuchaniu informacji zebrani poruszyli wiele problemów oraz skierowali liczne pytania związane z kontrolą na drodze, jak i w przedsiębiorstwie.

W drugiej części zebrania odbyło się szkolenie z zakresu ewidencji czasu pracy kierowców, które w sposób profesjonalny przeprowadził Zbigniew Fleszar.

Była to bardzo ciekawie przedstawiona problematyka ewidencji czasu pracy, możliwości i sposób realizacji przez przedsiębiorców wymogów w tym zakresie. Chętnie odpowiadał na wiele pytań zadawanych z sali.

Zebrani ustalili, że jeszcze w tym roku ponownie się spotkają.