

**Bolesław Milewski,**  
przewodniczący OZPTD  
i wiceprezes ZMPD

# Coraz trudniej o zlecenia

**T**en rok dał się we znaki branży transportowej. Przewoźnicy za wszelką cenę walczą o zlecenia, przyjmując głodowe stawki za frachty.

Wojna cenowa na stale kurczącym się rynku przewozów krajowych i międzynarodowych prostą drogą prowadzi do wyniszczenia branży. Przewoźnicy przyjmują zlecenia za stawki nawet trzy, cztery razy niższe niż rok temu. Taka polityka, to prosta droga już nie zapaści, ale agonii branży. Niestety ostra walka między polskimi przewoźnikami jest negatywnie odbierana w Unii. Głośno już mówi się o polskim dumpingu cenowym. Jest to tym bardziej przykre, że Polska jako druga potęga transportowa w Europie, nie potrafi przemówić jednym głosem. Niestety w ciągu najbliższych miesięcy nie możemy spodziewać się poprawy sytuacji. Implikacją tej niekorzystnej sytuacji będą kolejne zwolnienia lub nawet bankructwa przedsiębiorstw.

Z przykrością muszę stwierdzić, że polski rząd nie robi nic lub niewiele, aby pomóc naszej branży. Od miesięcy ciągną się prace nad ustawą antykryzysową w transporcie, mimo ministerialnych zapewnień, wzrosły ceny winiet. A tymczasem kontrole przeprowadzane przez ITD na przejściu granicznym w Budziskach wykazały jasno, że pieniędzy trzeba szukać u nieunijnych przedsiębiorców transportowych wykonujących transport międzynarodowy po polskich drogach. W myśl starej zasady, że pieniądze leżą na ulicy, trzeba się tylko po nie schylić.

Jest jednak światełko w tunelu. Od kilku miesięcy wspólnie działamy w ramach Forum Transportu Drogowego. Coraz lepsze wyniki gospodarek europejskich dają nadzieję na większą liczbę zleceń transportowych. Czekają nas jednak kilka trudnych miesięcy...



**Bolesław Milewski,**  
przewodniczący  
OZPTD i wiceprezes  
ZMPD

**BOLESŁAW MILEWSKI**



# Konkurencja tak, ale na normalnych zasadach

W Regionie Dolnośląskim skupionych w OZPTD jest około 80 firm. Są to podmioty liczące od 1 do 100 pojazdów, średnio 5 - 10. Specjalność zrzeszonych firm jaka dominuje w regionie, to przewozy artykułów spożywczych i neutralnych. Problemem dolnośląskich przewoźników jest nieuczciwa konkurencja.

Charakterystyką regionu jest duża liberalizacja przewozów i otwarcie na przewoźników spoza terenu Dolnego Śląska, czyli inaczej mówiąc działają tu wszyscy. „Nie zawsze jest to dobre zjawisko, zwłaszcza dla przewoźników” – zaznacza Krzysztof Marczak – „jesteśmy widać zbyt uczciwi, bo na własnym podwórku liczą się, niestety, firmy łamiące prawo”. Dlatego przedstawiciele regionu współpracują z Inspekcją Transportu Drogowego, informując o przykładach nadużyć przez kolegów po fachu. Najczęstszą praktyką są przeładowania zestawów samowyladowczych. Dolny Śląsk to zagłębie produkcji kruszyw skalnych, które w większej mierze opiera się na transporcie drogowym, niż na kolejowym. Proceder przeładowywania pojazdów jest uprawiany głównie przez „górali”, jak potocznie nazywa się przewoźników z Podkarpacia.

Z drugiej strony położenie geograficzne sprzyja rozwojowi transportu z powodu sąsiedztwa ośrodków przemysłowych (Wrocław, Legnica, Wałbrzych, Lubin i Polkowice), bliskości granicy państwowej oraz coraz liczniejszych firm logistycznych potrzebujących transportu. – *Jednak rok 2011 może to zmienić* – zauważa Krzysztof Marczak. – *Spodziewamy się, bowiem wprowadzenia opłat za odcinek autostrady z Wrocławia w kierunku Krakowa*. Inne problemy dolnośląskich przewoźników są podobne, jak kolegów z innych regionów. – *Przed wszystkim kłopoty z płatnościami* – uważa Krzysztof Marczak. Jeżeli chodzi o funkcjonowanie lokalnej ITD to „współpraca układu się dobrze”. – *Korzystamy z ich wiedzy, organi-*

*zując szkolenia* – mówi Marczak. Podkreśla jednak, że „inspekcja nie ochroni firm przed sobą nawzajem”, co oznacza dalszy, wzajemny kanibalizm krajowych przewoźników i brak ich zdecydowanego, wspólnego „nie” dla nieuczciwych praktyk załadowców i samych przewoźników. – *W 2010 roku spodziewam się „selekcji” przewoźników, gdyż drugi rok kryzysu będzie trudniejszy* – przewiduje Marczak. Źródłem większości problemów, zdaniem skarbnika OZPTD, jest globalizacja, która pokazuje swoje prawdziwe oblicze obniżając stawki, wydłużając terminy płatności i żądając coraz to większych zabezpieczeń finansowych. – *To współczesna forma niewolnictwa* – podkreśla Krzysztof Marczak. – *Czy normalne jest, że zlecający transport każe mi go finansować* – pyta się retorycznie. W ten sposób globalna gospodarka wyciąga pieniądze od przedsiębiorców na swoje cele i nie daje nic w zamian. – *Co gorsza, „na finansowaniu klienta nie da się zarobić”* – mówi Marczak. I ma rację. Zaległe płatności nie są oprocentowane, a wahania kursowe mogą powodować i często powodują, że w momencie wpłynięcia na konto, są to mniejsze realnie pieniądze niż w dniu przyjęcia zlecenia. Dużą winą obarcza skarbnik OZPTD politykę podatkową naszego państwa. Według opinii Krzysztofa Marcza kryzysowi w branży zapobiegłoby przejście z systemu księgowania memoriałowego na kasowy (księgowanie po zapłaceniu). Wówczas poprawiłaby się kondycja firm z uwagi na zachowanie płynności. Od lat państwo polskie jest zachęcane do reformy podatkowej, ale niestety bez skutku. Zdaniem Marcza znamienny może być rok

2012 i to nie ze względu na piłkarskie Euro. – *W 2012 roku będą duże braki kierowców, bo koszty uzyskania kwalifikacji będą wysokie. Jestem zdania, że kierowca powinien bardzo dobrze zarabiać* – to nie jest lekki żądanie – uzasadnia Krzysztof Marczak. Z tego względu spodziewane są braki kierowców, co przy niskich stawkach, owocować będzie mało atrakcyjnymi zarobkami. Oby nie był to kolejny gwóźdź do trumny transportu.

ROZMAWIAŁ  
GRZEGORZ TEPEREK



**Krzysztof Marczak: W 2012 roku będą duże braki kierowców, bo koszty uzyskania kwalifikacji będą wysokie. Jestem zdania, że kierowca powinien bardzo dobrze zarabiać**



Za przeważenia musi odpowiadać nie tylko przewoźnik, ale i załadowca

## Nikt nie upilnuje piachu

**Podkarpackie** Przewoźnicy materiałów sypkich skarżą się na niezyciowe przepisy dotyczące przekroczenia dopuszczalnych nacisków na oś

Od ponad roku przewoźnicy z Rzeszowa specjalizujący się w transporcie materiałów sypkich i płynnych – piachu, żwiru, tłuczni, bitumu – skarżą się na rygorystyczne kontrole podkarpackiej Inspekcji Transportu Drogowego. A wszystko przez 350

metrów powiatowej drogi o dopuszczalnym nacisku 8 ton na oś.

**Stoi inspekcja i czeka.** W podrzeszowskiej miejscowości Lipie mieści się kilka dużych firm budowlanych – Skanska, Łódzkie Mosty, Dyckerhoff i inne zakłady eks-

ploatacji kruszyw. Owe firmy, aby działać, potrzebują piachu, żwiru, tłuczni. Transportem tychże ingrediencji zajmują się lokalni przewoźnicy. Od roku nasiliły się kontrole wywrotek. – *Kruszywa wozimy z kamieniołomów w Lipowicy, Jurkowicach, żwiry z Mokrzca. Korzystamy także z bocznic kolejowej w Głogowie. Te wszystkie materiały przewożymy do Lipia. Aby dojechać do firm budowlanych musimy skręcić z krajowej „9” w drogę powiatową, przejechać po niej około 350 metrów, aby dotrzeć do*



Edward Krupa,  
członek  
zarządu  
OZPTD

– *Przed wszystkim inspektorzy powinni brać pod uwagę przekroczenia DMC*

betoniarni – opowiada przedsiębiorca transportowy z Rzeszowa. – *I tu rodzi się problem, bo „powiatówka” dopuszcza maksymalny nacisk na oś 8 ton – mówi Edward Krupa, członek zarządu Ogólnopolskiego Zrzeszenia Pracodawców Transportu Drogowego, jednocześnie podkarpacki przedsiębiorca transportowy. I właśnie na tym odcinku regularnie stoi podkarpacka Inspekcja Transportu Drogowego rąbiąc wysokie kary za przekroczenie dopuszczalnego nacisku na oś. – Niech mi ktoś powie, jak załadować materiały sypkie, aby podczas jazdy nie wędrowały po kiprze. Jeżeli panowie inspektorzy są tacy mądrzy i potrafią upilnować piach na skrzyni, żeby się nie ruszał podczas hamowania czy ruszania, to gratuluję. Niech nam zdradzą taką receptę – mówi jeden z przewoźników, który regularnie płaci kary. – Wystarczy tylko wjechać w tę drogę i „krokodyle” już są. Rozumiem, że kierowca przekroczył DMC, kara się należy. Ale skoro nie ma przekroczenia DMC, tylko nacisk na oś się nie zgadza, np. wskutek przemieszczenia się ładunku sypkiego, to gdzie moja wina – irytuje się jeden z przewoźników, pokazując decyzję o karze w wysokości ponad 6 tysięcy złotych. – Takich decyzji mam całą teczkę. DMC zawsze się zgadzało.*

*Inspektorzy z naszego regionu działają złośliwie. Za przejazd po 350 metrach drogi płacimy najdroższe myto na świecie. Długo tej sytuacji nie wytrzymamy – dodaje. Zdaniem związku w takiej sytuacji inspektor powinien odstąpić od wymierzenia kary. – Będziemy w tej sprawie interweniować – dodaje Edward Krupa*

Przewoźnicy skarżą się nie tylko na drogę do Lipia. – Podkarpaccy inspektorzy prowadzą regularne polowania na ciężarówki wywożące ziemię z licznych budów w Rzeszowie. Przeważnie transport odbywa się na dystansie nie dłuższym niż 3 kilometry. Mokra ziemia nie ma szans wyschnąć i pylić. Plandeka jest po prostu zbędna – dodaje inny przewoźnik z Rzeszowa.

Poza tym kierowca nie może oplandekować skrzyni nie łamiąc przepisów prawa pracy. Do takich czynności, powyżej metra od gruntu, potrzebne są uprawnienia do prac na wysokości, odpowiednie buty oraz kask ochronny. – *To co mało, że kierowca, to jeszcze taternik – irytuje się kolejny przewoźnik.*

**Problem tkwi w prawie.** Zdaniem Edwarda Krupy problem nie tkwi w restrykcyjności działań inspekcji czy złośliwości inspektorów, a w prawie.

– Cały problem w tym, że inspektorzy karzą za przekraczanie nacisku na oś z prawa o ruchu drogowym, a nie z ustawy o transporcie. I nie jest ważne, że DMC jest nieprzekroczona – mówi Edward Krupa.

Zdaniem Krupy ważenie osiowe nie zdaje egzaminu w przypadku przewozu materiałów sypkich i płynnych. – Przede wszystkim inspektorzy powinni brać pod uwagę przekroczenia DMC. Wystarczy, że kierowca mocniej zahamuje i już materiał się przemieści w skrzyni. W jednej chwili mogą mieć przeważenie na osi, a parę metrów dalej już nie. Świadczą o tym różne odczyty ważenia. To jest jak rosyjska ruletka – tłumaczy Edward Krupa.

Kolejny problem to lokalizacja zakładów z branży budowlanej. Takie firmy działają przy drogach powiatowych o niższej nośności na oś. Takie firmy powinny uzyskać zezwolenie na dowóz kruszyw, piachu i żwirów. – Na podstawie takiego zezwolenia ciężarówka nawet 40-, 42-tonowe mogłyby bez problemu drogą powiatową czy gminną dojechać do firmy docelowej – tłumaczy Edward Krupa. – Firmy, które prowadzą tego typu działalność, w myśl ustawy o swobodzie działalności

gospodarczej, powinny mieć nieograniczony dostęp, dojazd do swoich kontrahentów – dodaje Edward Krupa.

Członek zarządu OZPTD proponuje także, aby za przeważenia odpowiadał nie tylko przewoźnik, ale i załadowca. – Od operatora koparki wiele zależy. Jeżeli on źle załaduje, to kierowca ma rozrzucić łopatą parę ton żwiru. To bez sensu. Prawo w zakresie wykonywania przewozów materiałów sypkich, płynnych konieczne trzeba zmienić. Mamy tu taki sam problem, jak w przypadku transportu drzewa – kończy Edward Krupa.

**Znamy już te numery.** Aleksander Kabziński, prezes zarządu Polskiego Związku Pracodawców Producentów Kruszyw, dokładnie zna takie praktyki. – *Jako związek nieraz mamy do czynienia z takimi sytuacjami, jak w Rzeszowie. W przypadku, kiedy przewoźnik jest karany za przeladowanie osiowe, ale nie ma przekroczonej DMC, szczególnie na drogach dojazdowych do firm budowlanych, żwirowni, kamieniołomów czy piaskowni, wówczas należy natychmiast pisać odwołanie do Głównego Inspektoratu*

*Transportu Drogowego. Mamy z GITD umowę, że właśnie w takich przypadkach najważniejsze jest DMC. Jeżeli ona nie jest przekroczona, nie ma rażących przeladowań na oś plus, minus tona, to inspektor powinien tylko pouczyć kierowcę, a nie karać administracyjnie – tłumaczy prezes Aleksander Kabziński. – Trwają obecnie prace, aby w przyszłości unikać właśnie takich sytuacji jak w Rzeszowie, np. na dojazdach do budów liniowych. Jest rozważany wariant, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wyasygnuje środki na remonty dróg gminnych i powiatowych szczególnie obciążonych. Drugi sposób rozwiązania tego problemu, to wykupywanie przez przewoźników, za symboliczne kwoty, okresowych zezwoleń na poruszanie się po drogach o niższej nośności pojazdami ponadnormatywnymi – tłumaczy Aleksander Kabziński. Póki co to prezes zarządu Polskiego Związku Pracodawców Producentów Kruszyw prosi, aby wszystkie takie przypadki zgłaszać za pośrednictwem strony internetowej [www.kruszypol.pl](http://www.kruszypol.pl). – Zawsze służymy pomocą w takich przypadkach – kończy Aleksander Kabziński.*

MACIEJ MAZUR

**Niech mi ktoś powie, jak załadować materiały sypkie, aby podczas jazdy nie wędrowały po kiprze – mówi przewoźnik**



Fot. Zbigniew Witamborski

# O nieuczciwych załadowcach i potrzebnych szkoleniach

**Zebranie Regionu Dolnośląskiego OZPTD** W podwrocławskich Bielanach, w sobotę 7 listopada, miało miejsce spotkanie członków OZPTD z regionu Dolnego Śląska. Rozmawiano o aktualnych problemach branży oraz o wynikach działalności branży. Zebrali się zarówno przedstawiciele zarządu, jak przewoźnicy i ITD.



**Inspektor na pierwszy ogień.** Jako pierwszy przemawiał **Adrian Gierczak** inspektor z lokalnej ITD. Zwrócił on uwagę na strukturę naruszeń wśród kontrolowanych pojazdów i firm. Najczęstszym naruszeniem jest czas pracy i należy po nim odpoczynek, które stanowią 75 proc. wszystkich odnotowanych naruszeń. Do listopada ujawniono 11 tys. naruszeń (w trakcie kontroli drogowych) oraz 13 tys. naruszeń w dokumentacjach. Inne rodzaje wykroczeń są mniej poważne, a kolejnymi naruszeniami, co do częstotliwości występowania, są przekroczenia mas całkowitych i nacisków na oś. Wrocław, jako miasto, dba o drogi i wprowadził wagi przejazdowe na drogach wylotowych z miasta. I tutaj sytuacja została w większej mierze ustabilizowana. Gorzej jest z drogami województwa.

**Co z tymi osiami?** Jak zwykle został poruszony temat przekroczeń dopuszczalnego nacisku na oś, w odniesieniu do przedsiębiorców przewożących materiały sypkie, płynne – żwir, piasek, bitum. Inspektor wyraził zrozumienie dla przewoźników wywołane karami za przekroczenie nacisków na poszczególne osie, ale jak na razie takie mamy przepisy. Ze swojej strony obiecał ograniczenie „kontroli kolumnowych” (zatrzymywanie do kontroli pojazdów jednego przewoźnika). Z drugiej jednak strony zachęcił transportowców do przestrzegania prawa, argumentując, że kara rzędu 30-40 tys. złotych to „być lub nie być” wielu przewoźników. Adrian Gierczak poinformował także o funkcjonującej od września platformie (w miejscu zespołu negocjacyjnego), której celem są

wspólne rozmowy przewoźników i inspekcji. Zaplanowano już pierwsze spotkanie dotyczące przeciwdziałania nieuczciwym załadowcom. Problem jest palący, gdyż przy budowie dolnośląskiego odcinka autostrady A4 stwierdzono aż 95 proc. przypadków przeładowania pojazdów. Kontrole ITD wykazały, że w większości przypadków jazdy opuszczające kamieniołomy i żwirownie zachowywały dopuszczalną masę całkowitą, a przekraczały naciski na osie. Krzysztof Marczak, skarbnik OZPTD, zwrócił uwagę na proceder wykorzystywania kierowców do prac rozładunkowych, często w trakcie obowiązkowych pauz. Zdaniem Marczaka zjawisko to należy eliminować, gdyż jest to nie tylko łamanie prawa, ale i wykorzystywanie kierowcy do niepłatnych zajęć.

## **Buraki, ziemniaki, problem wieloraki.**

Kolejnym tematem były problemy związane z załadunkiem w terenie, z dala od infrastruktury pomiarowej. Dotyczy to najczęściej załadunków płodów rolnych (zboża, płody okopowe), które zabierane są z pól, często bezpośrednio z podajnika kombajnu. Wówczas łatwo o przekroczenia mas, gdyż trudno obliczyć ciężar podejmowanego ładunku. W ogóle problem niepowtarzalności i braku homogeniczności ładunków naturalnych (zboża, płody rolne, drewno) stanowią główne powody przeciążania. Piotr Grześ podał przykład wspólnej kontroli OZPTD i ITD w Pile, gdzie zatrzymywano przewoźników drewna. Kontrole wykazały, że kłoda kłodzie nierówna i przewoźnicy wiozący taką samą (kubiczną) ilość drewna mieścili się w normach, podczas gdy ich koledzy z taką samą kubaturą mieli problem z naciskami.

Źródłem tych różnic jest oczywiście zmienna gramatura drewna, ale i stanowisko Lasów Państwowych, które nie poczuwają się do roli odpowiedzialnego załadowcy.

**Załadowca też musi być odpowiedzialny.** Innym tematem, poruszonym przez Krzysztofa Marczyka, było zagadnienie informowania ITD o nieuczciwych załadowcach. – *Pomóżcie sobie pomóc* – mówił Marczak. – *Informujmy o tych, którzy nie ponoszą odpowiedzialności za nieuczciwość.* Przy okazji wspomniano o wystąpieniu OZPTD do ITD w sprawie nieuczciwych zwirowni i przewoźników uprawiających ten proceder. Pokrewnym tematem był tzw. transport własny. Przewoźnicy zwracali uwagę na dwie grupy godne zainteresowania się przez inspekcję – rolników wykonujących transport i wielkich producentów/importerów artykułów spożywczych, którzy za cenę paliwa wykonują przewozy w kierunkach powrotnych. Pojawił się także pomysł wydzielenia transportu firm handlowych, ale w świetle obecnych i bardzo liberalnych przepisów dotyczących wolności gospodarczej jest to niemożliwe. Bolesław Milewski zwrócił uwagę na powszechne rozprawy w sądach pracy, w których przegrywają przewoźnicy. Zapowiedział wydanie książki – poradnika dla transportowców. Zdaniem przewodniczącego Bolesława Milewskiego, transport to najbardziej kontrolowana gałąź polskiej gospodarki, dlatego trzeba się umiejętnie zabezpieczać, także na wypadek kontroli przez PIP. W celu usprawnienia pracy na rynku europejskim przewodniczący Bolesław Milewski zapowiedział

powstanie w 2011 roku Krajowego Rejestru Firm Transportowych tak, aby zleceniodawca z np. Francji mógł sprawdzić czy jego przewoźnik jest uczciwą firmą. Kolejna zapowiedź dotyczyła planowanego zakupu dwóch zestawów naczepowych do szkoleń z techniki jazdy kierowców pracujących w firmach należących do OZPTD. Będą to najprawdopodobniej prawie nowe ciągniki z naczepami Wielton o równomiernie rozłożonej masie ładunku. Szkolenia kierowców, dobrze skonstruowane umowy o pracę i adekwatne do realiów ubezpieczenia przewoźników są niezbędnym minimum nowoczesnego przewoźnika, i choć kosztowne, nieraz mogą uratować firmę. Jako przykład podano sytuację, gdy z winy kierowcy miał miejsce wypadek z udziałem pociągu. Ubezpieczenie pokrywało 1,2 mln złotych, podczas gdy straty wyniosły aż 4 mln złotych. Przewodniczący Milewski podał także przykłady udanych interwencji związku u załadowców – w Świeciu, Ostrołęce i Szczecinku. Przypomniano także, że trwają prace nad ujednoczeniem nacisków na oś na całej długości drogi o jednym numerze. – *Nie można karać za zmienne warunki techniczne drogi* – mówili obecni na spotkaniu przewoźnicy. Ważnym krokiem OZPTD było skierowane do Prezydenta RP pismo w celu regionalnego rozpatrywania spraw przeciwko przewoźnikom przez Sądy Administracyjne, a nie jak dotychczas tylko w Warszawie. Działania OZPTD zmierzają także do spotkania z przedstawicielami MSWiA, Policji, Służby Celnej i ITD w temacie obrotu paletami, sprzedawanych przez kierowców „oszczędności” i fałszywych faktur.

**Co słyhać w Brukseli?** Relację z delegacji do europarlamentu złożył Roman Miłkowski. Z danych otrzymanych w Brukseli wynika, że kryzys poważnie uderzył w transportowców w UE – 15 proc. włoskich firm zbankrutowało. Parlament Europejski zauważa, że przewoźnicy zgadzają się na zabójcze dla nich terminy płatności. Jako dobry przykład podawano Francję, która wprowadziła nakaz zapłaty po 30 dniach z karą 15 tys. euro za jego przekroczenie. PE będzie zachęcać wszystkie państwa Unii do zastosowania podobnych rozwiązań. Jako dobry przykład z Belgii podano kary dla przewoźnika, który zgadza się przeładować pojazd przez załadowcę. Najsmutniejszym przedstawionym „new-

---

**Szkolenia kierowców, dobrze skonstruowane umowy o pracę i adekwatne do realiów ubezpieczenia przewoźników są niezbędnym minimum nowoczesnego przewoźnika, i choć kosztowne nieraz mogą uratować firmę.**

---

sem” z Brukseli była opinia o polskich przewoźnikach – jesteśmy postrzegani tam fatalnie. I nie chodzi o jakość usług czy tabor, ale o brak wspólnych działań, wzajemny kanibalizm i psucie rynku, jako druga potęga transportowa w Europie. Już niedługo UE nakaże rządowi porównanie kosztów i cen, w wyniku którego złe firmy będą eliminowane z rynku. Miłkowski poinformował przewoźników, że w UE diety kierowców nie są opodatkowane i do tego celu będzie zmierzać OZPTD. Skoro o zmianach prawnych mowa – na spotkaniu podano do wiadomości propozycje związku dotyczące nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowcy czy określenia czasu ważności winiet „od godziny do godziny” oraz zwrot winiet z ceną proporcjonalną do czasu użytkowania.

Po spotkaniu odbyło się szkolenie z czasu pracy kierowców prowadzone przez inspektora ITD.

GRZEGORZ TEPEREK



# Związek ułatwia życie

**Spotkanie Regionu Lubelskiego OZPTD** 27 listopada spotkali się członkowie Regionu Lubelskiego OZPTD. W okresowej konferencji wziął udział Ryszard Stodolny.

Maciej Wroński, dyrektor biura prawnego 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 antykrzysową oraz projekt społeczny ustawy o transporcie opracowany przez OZPTD. Ryszard Stodolny, odpowiedzialny w związku za szkolenia, na początku swojego wystąpienia przedstawił bieżące problemy, nad którymi pracuje związek. Chodziło m. in. o sprawy związane z polityką, czyli stały nadzór nad uchwalanymi ustawami, aby te były korzystne dla przewoźników. Ostatnio sporo uwagi poświęca się projektowi zmiany ustawy o transporcie drogowym. Dyrektor Stodolny wspomniał także o nowej siedzibie związku w Warszawie, przy ulicy Hożej, gdzie będą odbywać się spotkania zarządu głównego oraz spotkania z przewodniczącymi regionów.

W przyszłym roku związek planuje wyjść na zewnątrz, tak by zaistnieć w strukturach unijnych – zapowiedział dyrektor Ryszard Stodolny. Celem będzie zmiana rozporządzenia 561, głównie w zakresie



**W przyszłym roku związek planuje wyjść na zewnątrz, tak by zaistnieć w strukturach unijnych – zapowiedział dyrektor Ryszard Stodolny**

Fot. Zbigniew Witamborski

odpoczynków tygodniowych. Nie jest to łatwa kwestia, zwłaszcza że przewoźnicy w poszczególnych państwach mają różne potrzeby. Jednak polski głos jest istotny. W sprawie szkoleń związek działa na trzech

poziomach. Szkolenia wewnętrzne odbywają się dla członków i pracowników związku, a także dla kierowców.

Na zlecenie związku zostały opracowane podstawowe dokumenty, jakie powinna posiadać każda firma transportowa, m. in. regulamin pracy, regulamin wynagrodzenia. Będą one dostępne wyłącznie dla członków związku. Każdy kierowca musi posiadać informację o podstawowych warunkach i zatrudnieniu. – *W firmach do 20 osób, gdzie nie ma obowiązku tworzenia regulaminów, można te sprawy załatwić poprzez obwieszczenie* – mówił dyrektor Ryszard Stodolny.

Niedługo zniknie zróżnicowanie na przewoźników krajowych i międzynarodowych. Certyfikat kompetencji zawodowych na kraj za 2 lata będzie nieważny. Ażby uzyskać nowy, międzynarodowy certyfikat na nowych zasadach kierowca będzie musiał odbyć 300 godzin szkolenia. Związek planuje na przyszły rok szkolenia, gdyż jeśli do tego czasu uzyska się certyfikat międzynarodowy nie utraci on swojej ważności

ZBIGNIEW WITAMBORSKI

**Maciej Wroński, dyrektor biura prawnego OZPTD, przedstawił obecną sytuację w transporcie**



Na posiedzenie forum przybył sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz



Zebrań było to o tyle ważne, że poruszało tak istotne kwestie dla środowiska, jak kolejne podwyższenie ceny winiet, czy omówienie projektu tzw. ustawy antykryzysowej.

Na posiedzenie forum przybył sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz. Podczas spotkania z ministrem wskazano, że wzrost ceny za winietę dobową godzi w podpisane na początku czerwca bieżącego roku trójstronne porozumienie (parlament, rząd, FTD), które zakładało zamrożenie jakichkolwiek podwyżek, opłat drogowych do końca 2011 roku. Minister Jarmuziewicz bijąc się w piersi stwierdził, iż obecna podwyżka wynika z realizacji unijnej dyrektywy nr 99/62, która zakłada korektę jednodniowych opłat drogowych dla państw członkowskich, które nie posiadają wspólnej waluty. Dyrektor biura prawnego OZPTD Maciej Wroński zarzucił ministrowi, że rząd nie musiał przejawiać aż tak wielkiej inicjatywy w tej kwestii ponieważ wspomniana dyrektywa nakłada również, choć w sposób niebezpośredni, proporcjonalne do ceny jednodniowych podwyższenie opłat za winiety miesięczne i roczne (stosowane są tutaj odpowiednie współczynniki). Wroński zaznaczył również, że komisja europejska być może ze zrozumieniem przyjęłaby brak wspomnianej podwyżki z uwagi na panującą sytuację kryzysową. Zebrani postulowali zakładane w

## O winietach i nie tylko

**Kolejne spotkanie FTD** W dniu 18 listopada w siedzibie ZMPD miało miejsce kolejne spotkanie Forum Transportu Drogowego (FTD).

czerwcowym porozumieniu wprowadzenie specjalnej kategorii winiet dla pojazdów Euro 3, które miałyby korzystniejszą cenę aniżeli obecnie. Opieszałość resortu w tym zakresie Jarmuziewicz tłumaczył „mieszaniem w

budżecie, na które niechętnym okiem spogląda Ministerstwo Finansów”. Zebrani również postulowali wprowadzenie bardziej przejrzystych zasad zwrotu pieniędzy za niewykorzystane winiety.

ZBIGNIEW WITAMBORSKI



Zebranie było o tyle ważne, że poruszało istotne kwestie dla środowiska

Fot. Zbigniew Witamborski



# Brawo dla ITD

30 listopada 2009 r., na zaproszenie Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasza Połcia, przedstawiciele Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego (Ireneusz Prądyński, reprezentant związkowych przedsiębiorców wykonujących przewozy w kierunku wschodnim i Maciej Wroński, dyrektor Biura Prawnego OZPTD) uczestniczyli w charakterze obserwatorów w kontroli drogowej, przeprowadzanej na polsko-litewskim przejściu granicznym w Budzisku. Akcja przyniosła niespodziewane efekty.

**To tylko szkolenie.** Kontrola została podjęta w ramach długoterminowej akcji szkoleniowej ITD, trwającej od 27 listopada br. Podczas tej akcji, tydzień po tygodniu, inspektorzy z kolejnych województw będą uczyli się prawidłowego rozpoznawania

dokumentów wymaganych od zagranicznych przewoźników. Dotyczy to w szczególności polskich zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego, które powinny znajdować się w nieuniknionym pojeździe wykonującym

przewóz międzynarodowy na terytorium naszego kraju. W trakcie podejmowanych czynności inspektorzy sprawdzają nie tylko sam fakt posiadania tych zezwoleń, ale także prawidłowość ich wypełnienia („skasowania”) oraz autentyczność przedstawianych dokumentów. Ponadto inspektorzy uczą się używania odpowiednich środków technicznych, pozwalających sprawdzać, czy zezwolenia nie były przerabiane. Dotyczy to w szczególności sprawdzenia ewentualnych śladów po wywabionych odczynnikami chemicznymi poprzednich wpisach. Akcja ta pozwoli znacznie lepiej przygotować polskie służby kontrolne do egzekwowania postanowień międzynarodowych dwustronnych umów, o co od dłuższego czasu występowały organizacje przewoźników, w tym także Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

---

**W trakcie trwania akcji, znajdujące się przed polskim terminalem punkty sprzedaży winiet odnotowały wzrost obrotów o około 300%**

---

**Dziurawa granica.** W ocenie polskich przewoźników likwidacja kontroli granicznej pomiędzy Polską a Litwą spowodowała znaczny wzrost liczby przewozów międzynarodowych realizowanych niezgodnie z zawartymi umowami dwustronnymi. Część przewoźników spoza Unii Europejskiej przestała „kasować” polskie zezwolenia, wykorzystując je do wielokrotnych przewozów do, z oraz przez terytorium Polski. Po co wypełniać zezwolenia skoro na granicy nie ma kontroli? Na co potrzebne jest zezwolenie, skoro w nocy prawdopodobieństwo kontroli przez inspekcję jest równe zero? Jest rzeczą oczywistą, że są to pytania retoryczne. Taki stan rzeczy rzutował od dłuższego czasu na słabą pozycję negocjacyjną polskiej strony podczas rozmów ze wschodnimi partnerami w sprawie wysokości kontyngentów zezwoleń. Skoro partner nie potrzebuje naszych zezwoleń, to może bez żadnych konsekwencji odmówić prośbie o zwiększenie puli wzajemnie wymienianych zezwoleń. Tym samym nasze firmy tracą rynek międzynarodowych przewozów drogowych na Wschodzie, co dla wielu polskich przewoź-

ników oznacza bankructwo. Ponadto część polskich pojazdów po wycofaniu ze wschodniego rynku podejmuje przewozy krajowe lub przewozy na zachód naszego kontynentu. To dodatkowo destabilizuje tragiczną sytuację na tych rynkach. Dlatego utrzymanie wschodniego rynku leży w interesie wszystkich przewoźników, zarówno tych jeżdżących na Wschód, jak i tych, którzy wykonują przewozy na innych kierunkach. Taka jest polska racja stanu!

**Rewelacyjne wyniki.** Ta oczywista prawda znalazła zrozumienie w resorcie transportu, czego dowodzi akcja szkoleniowo-kontrolna podjęta przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Pomimo trudności organizacyjnych i prawnych, po raz pierwszy od wejścia w życie w Polsce postanowień układu z Schengen, inspekcji udało się znaleźć formułę pozwalającą na zorganizowanie długoterminowej, całodobowej kontroli po naszej stronie granicy polsko-litewskiej. 24-godzinne postępowanie, a także fakt iż w trakcie tej akcji szkoleniowej nie ma taryfy ulgowej dla zagranicznych przewoźników łamiących postanowienia umów międzynarodowych, dają nadzieję na wyrównanie szans w dostępie do wschodniego rynku. W tym miejscu warto jest podać kilka liczb. Podczas pierwszych 5 dni trwania akcji inspektorzy skontrolowali 1452 pojazdy należące do przewoźników spoza Unii Europejskiej, wydając przy tym 59 decyzji o nałożeniu kary pieniężnej za brak wymaganego zezwolenia. Te liczby świadczą o skali przewozów realizowanych przez przejście graniczne w Budzisku. Łatwo policzyć, iż tylko w jedną stronę przez Budzisko przejeżdża około 106 tysięcy pojazdów rocznie. Teraz – podczas trwania akcji – zagraniczni kierowcy zatrzymują się po stronie litewskiej, wypełniają zezwolenia i wykupują winiety. A jak było do tej pory? Być może o skali dotychczasowych nieprawidłowości świadczyć może fakt, iż w trakcie trwania akcji, znajdujące się przed polskim terminalem punkty sprzedaży winiet odnotowały wzrost obrotów o około 300%. Tym samym możemy przypuszczać, iż 75 tysięcy pojazdów przejeżdżających przez Budzisko wykonywało przewozy bez wymaganych dokumentów. I tu nasuwa się refleksja, że z powodu braku systemowego podejścia do kontroli tylko w tym regionie Polski wpływy ze sprzedaży winiet do Krajowego Funduszu Drogowego mogą być uszczuplone o około 2 miliony 850 tysięcy

złotych rocznie. Dowodzi to słuszności tezy głoszonej od dawna przez Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, że rząd zamiast podwyższać ceny kart opłaty drogowej, powinien zająć się skuteczniejszą egzekucją obowiązku wykupywania winiet. W naszej ocenie zwiększyłyby to dochody Krajowego Funduszu Drogowego o co najmniej 100%, bez zwiększania obciążeń dla uczciwych przewoźników.

---

**Rząd zamiast podwyższać ceny kart opłaty drogowej, powinien zająć się skuteczniejszą egzekucją obowiązku wykupywania winiet**

---

A jakie są straty spowodowane administracyjnym wypieraniem z rynku wschodniego polskich przewoźników, ze względu na wywołany brakiem skutecznej kontroli impas w negocjacjach o zwiększenie kontyngentu zezwoleń? Tu skala strat dla polskiej gospodarki i dla skarbu państwa jest trudna

do oszacowania. W zależności od sposobu obliczania tych strat, w grę wchodzi kwoty od kilkudziesięciu do kilkuset milionów złotych rocznie.

Dlatego też należy gorąco podziękować Inspekcji Transportu Drogowego za podjętą akcję. Nie powinna być ona jednak tylko działaniem doraźnym. Potrzebne są działania systemowe i odpowiednie zmiany prawne umożliwiające:

- czasowe przenoszenie inspektorów w te regiony kraju, gdzie ich obecność wymagana jest interesem naszej gospodarki lub interesem państwa polskiego,
- stałą, 24-godzinną obecność inspektorów na wewnątrzgranicznych przejściach granicznych.

Wydaje się, że w celu realizacji tych postulatów, najlepszym rozwiązaniem byłoby: - „odszepolenie” inspekcji, czyli podporządkowanie wojewódzkich inspektoratów bezpośrednio pod centralę w Warszawie oraz zmianę sposobu zatrudnienia inspektorów, na zasadach zbliżonych do służb mundurowych.

Jeśli tego typu zmiany nie nastąpią, to bez wsparcia polskich służb kontrolnych przegramy walkę o naszą obecność na niemieckim rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

**MACIEJ WRÓŃSKI  
OZPTD**



**Akcja przyniosła niespodziewane efekty: stałą pracę inspektorów w systemie trzymianowym**