

Bolesław Milewski,
przewodniczący OZPTD

Nasz sukces, porażka systemu

Gdyby ktoś poprosił mnie o wskazanie najbardziej pozytywnego i negatywnego wydarzenia mijającego roku, odpowiedziałbym bez wahania. Pozytyw, to ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw, zwana popularnie projektem społecznym. Negatyw – system poboru opłat drogowych.

Ustawa wprowadza szereg zmian od lat wyczekiwanych przez środowisko. Na pierwszym miejscu należy wymienić nowe rozwiązania związane z przeciwdziałaniem nieuczciwej konkurencji. Ma temu służyć wprowadzenie odpowiedzialności podmiotów zlecających i organizujących przewozy drogowo oraz wykonujących czynności związane z przewozem. Nieskromnie jest chwalić się, ale to nasz związek promując tzw. projekt społeczny, doprowadził do uchwalenia tak oczekiwanych zmian.

Nie odbyłoby się to jednak bez ludzi dobrej woli, życzliwych naszemu związkowi. Gorące podziękowania składam posłowi Stanisławowi Żmijanowi – wiceprzewodniczącemu Sejmowej Komisji Infrastruktury, wiceministrowi Tadeuszowi Jarmuziewiczowi, Tomaszowi Połec – Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego oraz dyrektorowi Andrzejowi Bogdanowiczowi z MI, moim kolegom z innych związków, prezesom Litwińskiemu i Olechnickiemu oraz wszystkim ludziom dobrej woli, którzy pomagali nam przy tworzeniu projektu i procedowaniu ustawy. Wielkie słowa podziękowania składam członkom i pracownikom naszego związku, bo bez ich wsparcia trudniej byłoby wprowadzić zmiany. To jest nasz wspólny sukces.

A teraz negatyw. Na myśl przychodzi mi tylko jedno słowo: viaToll. To nie wymaga komentarza.

Uchwalenie ustawy jest bardzo dużym sukcesem całej branży transportowej, a w szczególności Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, który od kilku lat zabiegał aktywnie o ich przyjęcie. Na tym jednak nie koniec naszych działań. Istnieje bowiem jeszcze wiele obszarów, w których istniejące rozwiązania stanowią niepożądane bariery dla funkcjonowania polskiej gospodarki i których zmianę będzie się starał zainicjować związek.

Wesołych Świąt i „szerokości” w 2012 roku.



Bolesław Milewski,
przewodniczący
OZPTD

BOLESŁAW MILEWSKI



Mamy jeszcze wiele do zrobienia

OZPTD Rozmowa z Bolesławem Milewskim, przewodniczącym Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego



Bolesław Milewski, przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego

Truck Auto.pl: Kończy się rok 2011. Co było dobrego, a co złego?

Bolesław Milewski: Jedynym sukcesem mijającego roku była ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw. Był to projekt społeczny, przyjęty przez posłów, który opracował nasz związek. Przy pracach nad projektem ustawy aktywnie wspomagali nas koledzy z „Galicji”, „Wybrzeża”, prezesi Litwiński i Olechnicki aktywnie się w to włączyli. Należy się tu wiele podziękowań dla ministra Jarmuzewicza, głównego inspektora Tomasza Poleć, dyrektora Bogdanowicza, jak również dla całego prezydium Komisji Infrastruktury.

Działo się więcej, ale to, co się udało to jest wielki cud. Natomiast uważam, że nadal jest za dużo firm transportowych w Polsce. To powoduje, że przedsiębiorcy nie konkurują jakością usług, ale cenami, często stosując dumping. Niektóre firmy grają nieuczciwie. Jako przykład można wskazać niektóre przedsiębiorstwa jeżdżące na Wschód. Dzięki temu, że przywożą tańsze paliwo do Polski, mogą realizować frachty na Zachód po bardzo zaniżonych cenach. To psuje rynek, zaniża stawki na całym rynku i powoduje, że część firm w Polsce ma problemy. My nie jesteśmy przeciwko wwożeniu paliwa, niech zysk wynikający z tańszych kosztów trafia do

kieszeni przewoźnika, a nie służy nieuczciwej konkurencji. Nie zgadzamy się, aby to tańsze paliwo było wykorzystywane przez firmy do psucia polskiego rynku.

Jeżeli dalej tak będzie i nic się nie unormuje, to nie upadną słabe firmy czyniące największy zamęt na rynku. Tylko upadną te firmy, które posiadają bazy, zaplecza, całą infrastrukturę.

Problemów jest wiele. Mam takie marzenie, aby wszystkie organizacje przewoźnicze działały razem, aby podnieść jakość i prestiż polskiego transportu, aby do naszej branży dostawali się ludzie, którzy wiedzą, co to jest przedsiębiorczość, co to jest szacunek dla drugiego człowieka. Ale niektóre organizacje dbają tylko o to, aby mieć jak największą liczbę członków, aby można było na wszelkie spotkania przywozić ich autobusami. I te organizacje dążą do tego, żeby właściwie zniszczyć polski transport. Kiedyś ludzie się opamiętają, ale może być już za późno.

Truck Auto.pl: Czy nie byłoby sensowne, żeby ustawowo uregulować stawki za przewozy. Ja rozumiem, że jest to wejście państwa w pewną niszę, w pewien rynek. Ale skoro na rynku trwa nieczysta gra, to czy państwo nie powinno zacząć ingerować, ustalając minimalną stawkę za kilometr na określonym poziomie?

Bolesław Milewski: Ja nie wierzę, że można ustalić taką stawkę. Ja uważam, że jakiś instytut naukowy powinien zbadać wydatki i ustalić minimalne koszty przejechanego 1 km. Świadczenie usług przewozowych poniżej tego kosztu powinno powodować dokładną kontrolę firmy w celu sprawdzenia czy niskie koszty nie wynikają z łamania zasad i warunków przewozu drogowego lub innych naruszeń prawa.

Truck Auto.pl: Chciałbym powrócić do tego zagadnienia, które już pan przewodniczący poruszył, do zapowiadanej podwyżki akcy-

zy na olej napędowy. Czy pana zdaniem jest możliwość naciskania na rząd, w celu zwrotu części kosztów poniesionych przez pracodawców np. w formie zwrotu części akcyzy czy innych ulg podatkowych...

Bolesław Milewski: Jestem zbulwersowany, bo to nie tylko akcyza, ale o 19 procent wzrostu opłata paliwowa, czyli inaczej opłata na drogi. To znaczy, że przewoźnicy, cały transport i inne branże będą podwójnie obciążeni. Raz – akcyza, dwa – opłata paliwowa. Zwróciłem się do przewodniczącego Forum Transportowego, skupiającego organizacje transportowe w większości związane z naszymi kolegami z ZMPD, o zorganizowanie spotkania, wciągając w to również sektor budownictwa, rzemiosła. Niestety nie mam żadnej odpowiedzi, co pozostawiam bez komentarza.

Truck Auto.pl: Ile pana zdaniem powinna wynosić krajowa stawka przewozowa za kilometr?

Bolesław Milewski: Ponad 4zł.

Truck Auto.pl: A ile jest?

Bolesław Milewski: W tej chwili 3 zł.

Truck Auto.pl: To gdzie jest ta złotówka?

Bolesław Milewski: Ta złotówka, to brak znajomości podstawowych zasad prowadzenia biznesu, nieuwzględnianie amortyzacji środków transportu, rozpaczliwa walka o utrzymanie płynności finansowej kosztem rentowności, niezgodne z prawem wykorzystanie środków unijnych przeznaczonych dla rolników na zakup pojazdów, jazda na oleju napędowym nieobciążonym akcyzą i wspomniane już nieuczciwe wykorzystanie tańszego paliwa przywożonego z zagranicy.

To są przyczyny dumpingu w transporcie. Solidne i profesjonalne firmy wciąż muszą się borykać z rosnącymi kosztami, podwyżkami podatków lokalnych, np. od nieruchomości za bazy czy od środków transportu. Szara strefa nie ma tych kosztów i jeździ za grosze. Czy to jest normalna sytuacja?

Truck Auto.pl: Podobna, niezbyt dobra sytuacja, panuje w szkoleniach...

Bolesław Milewski: Niestety znaczna część ośrodków szkolenia sprzedaje jedynie dokumenty potwierdzające ukończenie kursu. Inne prowadzą zajęcia niezgodnie z prawem. Jako przykład można tu wskazać, iż jedynie

nieliczne ośrodki posiadają pojazdy nadające się do szkolenia zawodowych kierowców. Inne używają przy tym narzędzi takich jak e-learning w celu tworzenia fikcji. Szkolenia stały się następną maszynką do robienia pieniędzy, a nie podnoszenia bezpieczeństwa na drogach. Tak to wygląda. Dlatego należy bezwzględnie wzmocnić nadzór wojewodów nad szkoleniami kierowców. Chwała Bogu, że i tak jak na takie marne szkolenie mało jest wypadków z udziałem ciężarówek. Jaki jest stan wiedzy i umiejętności kierowców, to my dokładnie wiemy. Podczas naszych szkoleń dla osób, które zrobiły kat. C czy D, nierzadko spotykamy się z sytuacją, że po pół godziny jazdy zestawem kierowca wysiada mokry i mówi, że dalej już nie jedzie. Jeżeli robi się kurs dla instruktorów techniki jazdy i oni nie umieją przez godzinę odczepić przyczepy albo urywają rączkę od retardera, bo myślą, że to hamulec ręczny. No to, kto nas szkoli?

Truck Auto.pl: Jak rozwiązać ten problem?

Czy wojewodowie powinni bardziej rygorystycznie kontrolować przebieg szkoleń czy też firmy szkoleniowe powinny podlegać certyfikacji, czy też te szkolenia powinny być prowadzone tylko przez organizacje przewoźnicze?

Bolesław Milewski: Uważam, że szkolenia dla kierowców zawodowych w zakresie kwa-

To znaczy, że przewoźnicy, cały transport i inne branże będą podwójnie karani. Raz – akcyza, dwa – opłata paliwowa

lifikacji wstępnej powinny być realizowane przez państwo w ramach systemu edukacji oraz przez organizacje zrzeszające przewoźników. Te ostatnie powinny mieć wyłączność na prowadzenie szkoleń okresowych. Powinna być kontrola cen.

Jak można prowadzić kwalifikację wstępną za 2000 zł? Skoro minimalny koszt części praktycznej to 2400 zł. A gdzie wykłady, płyta poślizgowa, inne rzeczy. Wiadomo z góry, że to jest oszustwo, fikcja. Urzędy wojewódzkie tłumaczą się tym, że nie mają pieniędzy na przeprowadzanie kontroli. W Niemczech są tylko 3 lub 4 firmy prowadzące takie szkolenia. To samo jest w Danii. A u nas...



Bolesław Milewski: Jedynym sukcesem mijającego roku była ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw

Truck Auto.pl: Powiedzmy też o sukcesach związku związanych z przewozem drewna.

Bolesław Milewski: Cały czas jesteśmy zaangażowani w walkę o te rynki. Cieszę się, że nasze pomysły jak pomóc przewoźnikom działającym na tych segmentach zostały przyjęte przez polski parlament. Niektóre z nich już weszły w życie, niektóre wejdą w życie w styczniu 2012 r., a część z nich za rok. Kilka przykładów. W prawie przewozowym wprowadzono zakaz uzależniania wysokości przewoźnego od ilości przewiezionej masy lub objętości towarów sypkich lub drewna. Wprowadzona została pełna odpowiedzialność załadowcy, nadawcy lub spedytora. Została załatwiona sprawa ważenia pojazdu przewożącego drewno. Inspektorzy i inni kontrolerzy, zamiast używania wagi będą mierzyć jego objętość, a następnie w oparciu o tabele stanowiące załącznik do odpowiedniego rozporządzenia będą mierzyć liczbę metrów sześciennych przez średni ciężar właściwy danego gatunku drewna. Jest to nasz sukces. Wielkie protesty organizowane przez związek w całej Polsce, a zwłaszcza w Polsce Północnej, od Ostrołki do Szczecinka, nie poszły na marne. Zwycięstwo jest coraz bliższe.

**ROZMAWIAŁ:
ZBIGNIEW WITAMBORSKI**

Brawa dla związku

Zebranie członków OZPTD Regionu Zachodniopomorskiego 18 listopada 2011r. w Marine Hotel w Kołobrzegu odbyło się zebranie członków OZPTD Regionu Zachodniopomorskiego.



Uczestnicy spotkania zapoznali się z produktami Volvo, DLS, PC NET SERVICE

W spotkaniu wzięli udział, m. in.: Marek Rupental, dyrektor WITD w Szczecinie, Zofia Byra, zastępca dyrektora WITD w Szczecinie, Łukasz Włoch i Maciej Kabaciński – PC NET SERVICE, Bolesław Milewski – przewodniczący OZPTD oraz Maciej Wroński, dyrektor Biura Prawnego OZPTD.

Podczas spotkania omówiono kilka wiodących tematów. Na najbardziej palące przewoźników pytania, m. in. dotyczące perspektywy najbliższych miesięcy w kontekście zmiany przepisów unijnych i krajowych odpowiedział dyrektor Biura Prawnego OZPTD Maciej Wroński.

Maciej Włoch, główny specjalista ds. analiz i rozliczeń PC NET SERVICE, omówił inny ważny temat, a mianowicie sprawy związane z prowadzeniem ewidencji i rozliczaniem czasu pracy kierowców po 1 stycznia 2012 roku.

Przewodniczący Bolesław Milewski oraz Maciej Wroński podkreślili, jak znaczącą rolę odegrało OZPTD przy tworzeniu zmian w przepisach dotyczących ustawy transportowej. Za zaangażowanie otrzymali gromkie brawa od uczestników zebrania.

Na koniec części seminaryjnej spotkania Marek Rupental przedstawił realizację zadań Zachodniopomorskiej Inspekcji Transportu Drogowego.

Wszyscy uczestnicy spotkania mieli okazję zapoznać się z produktami firm ukierunkowanych na przewoźników – Volvo, DLS, PC NET SERVICE. Zebranie zakończyło się uroczystą kolacją w gościnnych progach restauracji MARINE HOTEL w Kołobrzegu.

IRENEUSZ BŁASZCZYK

O znowelizowanej ustawie



Szczegółowo zmiany, jakie czekają przewoźników omówił dyrektor Piotr Grześ

Spotkanie członków OZPTD Regionu Nadnoteckiego

W dniu 24 listopada br. w Ośrodku Wypoczynkowym Geovita w Pile odbyło się spotkanie członków OZPTD Regionu Nadnoteckiego.

W spotkaniu wzięli udział przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski oraz inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy Grzegorz Dropko i Krzysztof Berus. Spotkanie prowadziła przewodnicząca regionu Elżbieta Piwińska.

W swoim wystąpieniu Bolesław Milewski

podkreślił, że to dzięki aktywności OZPTD i wspierających stowarzyszeń, możliwe było uchwalenie przez Sejm poprzedniej kadencji tak ważnych dla przewoźników ustaw. Ustaw, które w swojej istocie dają w trudnych dla przewoźników czasach nieco wytchnienia, pozwalają na bardziej racjonalne i nieobar-

Przewóz drewna – gorący temat

Region Kujawsko-Pomorski OZPTD W sobotę, 3 grudnia w Przysiersku koło Świecia odbyło się spotkanie przewoźników, członków OZPTD Regionu Kujawsko-Pomorskiego.

Przewodniczący Bolesław Milewski zaapelował do przewoźników, by w negocjacjach nie godzili się na narzucanie stawki



czone aż takim ryzykiem jak poprzednio działanie. Przewodniczący podkreślił, że warto by przewoźnicy dokładnie zapoznali się z nowościami i zwrócili uwagę zatrudnianym przez siebie kierowcom na znaczny wzrost odpowiedzialności, jakie ustawa o transporcie drogowym nakłada na nich za naruszenia, za których popełnienie dotychczas odpowiadał przedsiębiorca.

W dalszej części spotkania szczegółowo zmiany, jakie czekają przewoźników omówił dyrektor Piotr Grześ. Wiele ważnych aspektów związanych z czasem pracy kierowców i innymi obowiązkami pracodawców w zakresie podlegającym kontroli Państwowej Inspekcji Pracy omówili inspektorzy Grzegorz Dropko i Krzysztof Berus.

(PG)

W spotkaniu udział wzięli przewodniczący związku Bolesław Milewski. Gośćmi spotkania byli Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego Artur Czapiewski wraz z zastępcą Rafałem Janekowskim. Spotkanie prowadził przewodniczący regionu Andrzej Kuszyłek.

W zebraniu udział wzięło ponad siedemdziesięciu przewoźników. Przewodniczący Milewski w swoim wystąpieniu podkreślił sukces, jakim niewątpliwie było uchwalenie w ubiegłej kadencji sejmiku pakietu ustaw dotyczących transportu drogowego. Zwrócił szczególną uwagę na zmiany, jakie nowe przepisy przyniosą dla przewoźników drewna i materiałów sypkich. Jest to niewątpliwie ukoronowanie wieloletnich starań związku o „normalność” w tej dziedzinie transportu drogowego. Wreszcie odpowiedzialność za przewóz tego typu ładunków nie będzie

wyłącznie domeną przewoźnika, ale rozłoży się także na załadowców, organizatorów transportu i inne podmioty, biorące udział w łańcuchu transportowym.

Uczestnicy spotkania, jako że większość członków związku w regionie to przewoźnicy drewna, przyjęli te informacje z nieukrywaną satysfakcją. Jednocześnie przewodniczący Milewski zaapelował do przewoźników, by w negocjacjach z organizatorami transportu, nie godzili się na narzucanie przez nich stawki za przewiezione tony, bądź metry sześciennie, jako niezgodne z prawem.

W dalszej części spotkania głos zabrał Maciej Wroński – dyrektor Biura Prawnego, który przedstawił zebrany szczegółowo zmiany, jakie niosą wspomniane ustawy. Odnosił się także do zmian jakie niosą ze sobą wchodzące w życie 4 grudnia br. unijne rozporządzenia, regulujące między innymi kwestie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Jako że nie została uchwalona jeszcze zmiana ustawy o transporcie drogowym, wprowadzająca w polski system prawny wspomniane przepisy, przedstawiono zebrany komunikat Departamentu Transportu Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, dotyczący stosowania od dnia 4 grudnia 2011 r. rozporządzeń tworzących tzw. pakiet drogowy.

Wystąpienie Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego Artura Czapiewskiego poświęcone było praktycznym aspektom zmian, jakie wprowadzają nowe przepisy. Ciekawym elementem wystąpienia było przedstawienie działań ITD na terenie województwa, ze szczególnym uwzględnieniem wyników kontroli oraz działania systemu elektronicznej kontroli ruchu drogowego ze specjalnej bramownicy zainstalowanej na drodze krajowej nr 1 we Włocławku.

PIOTR GRZEŚ

Odpowiadają nie tylko kierowcy

Warto zwrócić uwagę Odpowiedzialność osób fizycznych za naruszenia warunków i zasad przewozu drogowego – przepisy obowiązujące od 1 stycznia 2012 r.



Maciej Wroński, dyrektor Biura Prawnego OZPTD

Wchodzące w życie 1 stycznia 2012 r. nowe przepisy ustawy o transporcie drogowym przynoszą dość duże zmiany w zakresie odpowiedzialności kierowców wykonujących przewozy drogowy. Oprócz zmian dotyczących odpowiedzialności kierowców, nowelizacja ustawy o transporcie drogowym wprowadza odpowiedzialność osób zarządzających operacjami transportowymi w firmie, a także innych osób wykonujących czynności związane z przewozem drogowym.

Warto zwrócić uwagę, że ta ostatnia grupa zdefiniowana jest bardzo szeroko. Osobistą odpowiedzialność może ponieść każdy niebędący kierowcą pracownik, a także inna niezatrudniona na umowę o pracę osoba fizyczna, która wykonując zadania na rzecz przedsiębiorcy przyczyniła się do powstania naruszenia lub do niego dopuściła. Takim przedsiębiorcą, na rzecz którego wykonywana jest praca lub inne czynności, może być przewoźnik, przedsiębiorca wykonujący przewozy na potrzeby własne, a także inny podmiot z branży TSL (np. spedytor, którego pracownik poprzez niewłaściwe określenie

warunków przewozu w zleceniu dopuścił do przekroczenia czasu prowadzenia pojazdu przez kierowcę).

Ze względu na fakt, iż dobrzy kierowcy i inni pracownicy zawsze będą należeć do cennych aktywów firmy, warto przed końcem roku poświęcić im trochę czasu i zapoznać ich z przyszłym stanem prawnym. Pozwoli to na uniknięcie potencjalnych dotkliwych konsekwencji dla naszych pracowników, a ponadto będzie miało pozytywny wpływ na zmniejszenie liczby naruszeń zasad i warunków wykonywania przewozów drogowych.

Nie ma winy, nie ma kary. Wszystkie wskazane wyżej osoby mają ponosić odpowiedzialność za zawinione naruszenia wskazane w odpowiednich załącznikach ustawy na zasadach określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia. Warunkiem koniecznym dla nałożenia kary jest w tym przypadku wina sprawcy. Na temat pojęcia „winy” prawnicy od lat prowadzą niekończącą się dyskusję, ale w dużym uproszczeniu wystarczy wiedzieć, że o winie możemy mówić, jeżeli sprawca czynu stanowiącego naruszenie prawa:

świadomie podjął decyzję o podjęciu bezprawnych działań (np. podłożył magnes fałszujący wskazania tachografu) lub o ich zaniechaniu (np. nie przestawił przełącznika tachografu w odpowiedni tryb), albo

nieumyślnie dopuścił do naruszenia prawa przez niezachowanie wymaganej ostrożności lub staranności (np. niechcący ubrudził wykresówkę uniemożliwiając odczyt danych).

Jeżeli pracownikowi lub innej osobie nie można przypisać (udowodnić) winy, to tym bardziej nie można nałożyć sankcji za ujawnione naruszenie.

Załącznik wszystko powie. Naruszenia, za które mogą zostać ukarane ww. osoby wskazane są w dwóch załącznikach do ustawy. Pierwszy z nich odnosi się wyłącznie do naruszeń, za które odpowiada kierowca, a drugi do naruszeń przypisanych osobie zarządzającej operacjami transportowymi w przedsiębiorstwie wykonującym przewóz drogowy lub osobie wykonującej inne czynności związane z tym przewozem. Każdemu naruszeniu wskazanemu w obu załącznikach do ustawy przyporządkowana jest kwota kary wymierzonej w formie grzywny. Wysokość grzywny waha się w granicach:

od 50 do 2000 zł dla kierowcy, oraz

od 200 do 2000 zł dla pozostałych osób.

Najcięższe naruszenia – najwyższe grzywny. Najcięższymi przewinieniami kierowcy karanymi grzywną 2000 zł są:

używanie ognia lub nieosłoniętego płomienia przy przewozie towarów niebezpiecznych klasy 1,

używanie tachografu, do którego podłączone zostało urządzenie wpływające na jego niewłaściwe funkcjonowanie,

nierejestrowanie za pomocą tachografu wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi,

odłączenie tachografu,

ingerencja w pracę tachografu, wskutek której nastąpiła zmiana jego wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi,

używanie tej samej wykresówki lub karty kierowcy przez kilku kierowców,

jednoczesne używanie kilku wykresówek lub kart kierowców.

Z kolei najcięższe przewinienia osoby zarządzającej operacjami transportowymi lub innej osoby wykonującej czynności związane z przewozem drogowym zagrożo-

ne grzywną w wysokości 2000 zł to:

niewyposażenie kierowcy w wypis z licencji, wypis z zezwolenia lub wypis z zaświadczenia o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne,

dopuszczenie do przewozu drogowego bez wymaganego świadectwa określonego w przepisach o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych,

dopuszczenie do naruszenia przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerwach i odpoczynku, dopuszczenie do naruszenia przepisów o stosowaniu tachografów – rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85.

Zła wiadomość dla przewoźników osobiście wykonujących przewóz. W świetle znowelizowanych przepisów dość ciekawie kształtuje się sytuacja przewoźnika osobiście wykonującego przewóz jako kierowca. Może on być ukarany grzywną wyłącznie za te naruszenia, za które od 1 stycznia 2012 r. przedsiębiorcy nie będą odpowiadać. Dotyczy to m.in. naruszeń przepisów o stosowaniu tachografów (np. używanie tachografu, do którego podłączone zostało urządzenie wpływające na jego niewłaściwe funkcjonowanie). W pozostałych przypadkach, gdy przepisy ustawy przewidują dla konkretnego naruszenia zarówno nałożenie grzywny na kierowcę, jak i nałożenie administracyjnej kary pieniężnej na przedsiębiorcę, to osobiście kierujący pojazdem przewoźnik podlegać będzie zazwyczaj wyższej karze administracyjnej. Kwoty administracyjnych kar pieniężnych dla przedsiębiorców będzie określać załącznik nr 3 do ustawy.

I tak dla przykładu można wskazać, że przedsiębiorca będący jednocześnie kierowcą za przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu o trzy godziny zapłaci karę 500 zł. Gdyby nie był przedsiębiorcą to zapłaciłby jedynie 300 zł.

Szczególna sytuacja posiadaczy certyfikatów CPC. Jak już wcześniej zostało wspomniane karę grzywny można będzie nałożyć na osobę zarządzającą operacjami transportowymi. Jest to osoba posiadająca certyfikat kompetencji zawodowych (CPC), wskazana przez przewoźnika do organu wydającego odpowiednią licencję (zezwolenie, o którym mowa w obowiązujących od 4 grudnia br. przepisach unijnego pakietu drogowego),

która odpowiada w firmie transportowej za zadania związane:

z utrzymaniem i konserwacją pojazdów, ze sprawdzaniem umów i dokumentów transportowych,

z podstawową księgowością,

z przydzielaniem ładunków lub usług kierowcom i pojazdom,

ze sprawdzaniem procedur związanych z bezpieczeństwem.

Nałożenie na osobę zarządzającą sankcji może oznaczać utratę wymaganej dla tej osoby dobrej reputacji, czyli w praktyce pozbawienie możliwości wykonywania dotychczasowego zawodu. Taka sytuacja ma miejsce, jeżeli naruszenie za które nałożono sankcję jest jednocześnie poważnym naruszeniem, o którym mowa w przepisach rozporządzenia WE nr 1071/2009. Jako przykład takiego naruszenia można wskazać dopuszczenie przez zarządzającego do naruszenia przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, polegającego na przekroczeniu przez kierowcę czasu jazdy o 50% dopuszczalnej dziennej normy.

Jeżeli osobą zarządzającą jest sam przewoźnik, to w przypadku czynów stanowiących naruszenie, za które może być nałożona kara grzywny i jednocześnie administracyjna kara pieniężna wskazana w załączniku nr 3 dla przedsiębiorców, to na taką osobę nakładana będzie wyłącznie kara administracyjna.

Celnicy bez uprawnień do nakładania mandatów. Do ujawniania naruszeń, za które nakładana jest kara grzywny, uprawnione są wszystkie służby kontrolujące przewozy drogowe. Mogą one składać wnioski o ukaranie kierowcy lub innej osoby fizycznej do sądu, przed którym występują w roli oskarżyciela publicznego. Część z nich ma ponadto prawo do nakładania grzywny w drodze mandatu karnego. Takie uprawnienie przysługiwać będzie jedynie inspektorom transportu drogowego, policjantom oraz inspektorom pracy. Jak widać w obecnym stanie prawnym mandatów karnych nie będą mogli nakładać celnicy.

Mandat karny może zostać nałożony, gdy uprawniona do jego nakładania osoba:

zatrzyma sprawcę na gorącym uczynku lub bezpośrednio po jego popełnieniu (mandat można nałożyć w ciągu 14 dni od ujawnienia naruszenia),

stwierdzi popełnienie zabronionego czynu naocznie pod nieobecność sprawcy,



a nie zachodzi wątpliwość co do jego osoby (mandat można nałożyć w ciągu 90 dni od ujawnienia naruszenia),

stwierdzi popełnienie wykroczenia za pomocą przyrządu kontrolno-pomiarowego, a sprawca nie został „schwyty” na gorącym uczynku lub bezpośrednio potem, i nie zachodzi wątpliwość co do jego osoby (mandat można nałożyć w ciągu 180 dni od ujawnienia naruszenia).

Łączna wysokość nakładanych mandatów. Dość problematyczna jest kwestia łącznej wysokości nakładanych grzywien. Na ten temat od dawna toczą się dyskusje. Dodatkowo przepisy ustawy o transporcie drogowym odsyłają jedynie do stosowania przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenie, nie wspominając przy tym o stosowaniu odpowiednich przepisów Kodeksu wykroczeń. Pomimo to wydaje się zasadnym, aby zgodnie z tym ostatnim aktem prawnym stosować regułę, iż za jeden czyn należy stosować jedną karę grzywny, nawet gdy czyn wyczerpuje znamiona kilku naruszeń. Przy czym powinna to być grzywna określona w najsurowszym przepisie. Przykładem może być kontrola drogowa, podczas której stwierdzono, że kierowca zapomniał dokumentów i nie może okazać wypisu z licencji (czyn zagrożony karą 500 zł) oraz dokumentu potwierdzającego ukończenie wymaganego dla kierowcy szkolenia (czyn zagrożony karą 800 zł). Ponieważ brak dokumentów podczas wykonywanego przewozu można uznać jako jeden czyn, zasadnym wydaje się nałożenie jedynie jednego

mandatu karnego w wysokości 800 złotych, czyli zastosowanie stawki określonej w surowszym przepisie. Gdyby podczas kontroli dodatkowo okazało się, że na wykresówce z poprzedniego dnia zarejestrowane zostało przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy o 50 minut (czyn zagrożony karą łączną 300 zł) to wtedy osoba przeprowadzająca kontrolę powinna wystawić dwa mandaty karne w wysokości 800 i 300 złotych. Są to bowiem dwa różne czyny, popełnione w różnym czasie. Ostatecznie kierowca, który przyjmie mandaty, zapłaci łącznie 1100 zł.

Nieprzyjęcie mandatu karnego korzystniejsze dla sprawcy. Obwiniona osoba może odmówić przyjęcia mandatu karnego. W takiej sytuacji organ kontroli występuje z wnioskiem do sądu o jej ukaranie. Jeżeli obwiniony odmówił przyjęcia dwóch mandatów karnych, to składane są dwa takie wnioski lub jeden wniosek z dwoma wyodrębnionymi zarzutami. Sąd rozpatrując sprawę, w której złożono dwa wnioski lub jeden z dwoma zarzutami, prawdopodobnie przyjmie zasadę z Kodeksu wykroczeń, zgodnie z którą wymierza się łącznie karę w wysokości określonej dla naruszenia wskazanego w przepisie przewidującym najsurowszą karę. Jeżeli we wskazanym wcześniej przykładzie kierowca odmówił przyjęcia dwóch mandatów karnych w wysokości 800 i 300 złotych, to orzeczona przez sąd kara powinna wynosić jedynie 800 złotych.

Dość ciekawa sytuacja związana jest z naruszeniami ujawnionymi w trakcie ana-

lizy wykresówek lub danych odczytanych z karty kierowcy podczas kontroli w przedsiębiorstwie. Jeżeli tych naruszeń jest więcej, a każde z nich miało miejsce podczas innego przejazdu, to stanowią one odrębne czyny. Ponieważ zostały zarejestrowane przez urządzenie kontrolno-pomiarowe jakim jest tachograf, to osoba która je ujawniła ma prawo do nałożenia kary grzywny w drodze mandatu karnego. Za każdy czyn wystawiany jest osobny mandat. Łączna wysokość grzywien nakładanych w osobnych mandatach wydaje się być ograniczona jedynie liczbą naruszeń oraz wysokością przypisanych im kwot pieniężnych. W razie przyjęcia takiej wykładni rekordziści mogliby łączyć nawet kilkadziesiąt tysięcy złotych kary. Ale na całe szczęście jest jeszcze sąd, który w razie odmowy przyjęcia zaproponowanych mandatów karnych, zgodnie z powołaną wyżej zasadą może orzec łączną karę jedynie w wysokości grzywny wynikającej z czynu zagrożonego najsurowszym przepisem. Czyli nie więcej niż 2000 złotych.

Pomimo że przyjęty mandat karny uznaje się za prawomocny, jeżeli został on nałożony bez podstawy prawnej (czyn nie stanowi naruszenia wskazanego w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym), to w ciągu 7 dni od jego przyjęcia ukarana osoba ma prawo wystąpić do sądu z wnioskiem o jego uchylenie.

Wątpliwości rozstrzygnie dopiero orzecznictwo. Przedstawione wyżej zagadnienia nie wyczerpują całego tematu. Należy się spodziewać, iż w przedstawionych wyżej sprawach pojawią się odmienne poglądy od zaprezentowanych w tym artykule. Z pewnością w początkowym okresie w konkretnych identycznych sprawach pojawić się mogą różne rozstrzygnięcia. Dlatego też o ostatecznych zasadach stosowania omawianych nowych przepisów ustawy o transporcie drogowym rozstrzygnie dopiero utrwalone orzecznictwo sądów powszechnych. Tym samym nie należy uznawać tego tematu za zamknięty. W razie potrzeby będzie on powracał w kolejnych artykułach. Miejmy także nadzieję, że w tej kwestii wypowie się Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz Ministerstwo Sprawiedliwości. Gdy to nastąpi zaprezentujemy oficjalne stanowisko tych instytucji na łamach prasy związkowej.

W spotkaniu uczestniczyli Sławomir Nastał, naczelnik Wydziału Inspekcji Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego i Bogusław Pietrucha, kierownik oddziału ITD w Lesznie.

W trakcie spotkania dyrektor Biura Prawnego OZPTD Maciej Wroński szczegółowo omówił zmiany, jakie zostały wprowadzone w ustawie o transporcie drogowym, ustawie prawo o ruchu drogowym, ustawie o przewozie materiałów niebezpiecznych oraz tzw. pakiet drogowy rozporządzeń unijnych, które weszły w życie od 4 grudnia br. Wystąpienie dyrektora Wrońskiego spotkało się z żywym zainteresowaniem zebranych.

W swoim wystąpieniu Sławomir Nastał omówił kwestię kontroli przeprowadzanych w przedsiębiorstwach. Optymistyczne jest to, że w co piątej firmie nie stwierdzono żadnych naruszeń. Jeśli chodzi o kontrole na drodze, to w 13 proc. skontrolowanych pojazdów stwierdzono naruszenia i wszczęto postępowania. Niepokojącym jest fakt wzrostu o 20 proc. nakładanych mandatów na kierowców. Średnia wysokość kar nakładanych w przedsiębiorstwach to 16 tys. złotych. Inspektor Nastał stwierdził, że niepokój budzi coraz gorszy stan techniczny pojazdów. Najczęściej stwierdzone usterki, to niedomagania układu hamulcowego, newralgicznego ze względu na bezpieczeństwo. Bardzo często ujawniane zostają manipulacje przy tachografie.

Przedsiębiorcy powinni zwracać uwagę,

Uwaga na „przepały”

Zebranie członków OZPTD Regionu Wielkopolskiego

W dniu 7 grudnia br., w Jaszkanie koło Śremu, odbyło się spotkanie członków OZPTD Regionu Wielkopolskiego. Spotkanie prowadził przewodniczący regionu Benedykt Strzelec.



Optymistyczne jest to, że w co piątej firmie nie stwierdzono żadnych naruszeń

że jeśli występuje przepał kilku bądź kilkunastu litrów, to muszą to być symptomy świadczące o manipulacjach w tachografie. Inspektor Nastał przekazał serdeczne życzenia

święteczne dla zebranych od Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego pana Piotra Kanteckiego.

PIOTR GRZEŚ

Pomoc prawna na terenie Niemiec!

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego otrzymuje wiele sygnałów o wielu problemach, jakie napotykają polscy przewoźnicy na terenie Niemiec i innych państw europejskich. Wychodząc naprzeciw zapotrzebowaniu naszych członków, nawiązaliśmy współpracę z kancelarią prawną i kancelarią doradztwa gospodarczego na terenie Niemiec. Poniżej przedstawiamy ofertę pomocy. Warto zaznaczyć, że członkowie OZPTD mają ofertę specjalną.



Pomoc prawna w Niemczech i wielu krajach Unii Europejskiej

- windykacja roszczeń z tytułu niezapłaconych faktur
- pomoc w kontaktach z BAG, policją i urzędami celnymi
- interwencyjnie w zdarzeniu oraz w postępowaniach administracyjnych i odwoławczych
- pomoc w przypadkach szkody, zniszczenia, kradzieży towaru w transporcie
- pomoc i reprezentacja w sprawach cywilnych i karnych

Dla członków OZPTD oferta specjalna!

Szczegóły - Biuro OZPTD oraz:

Kancelaria Doradztwa Gospodarczego
Jerzy Goliński
Am Windmühlenberg 20
15711 Königs Wusterhausen
Tel.: +49 (3375) 566 474
Fax: +49 (3375) 566 472
jego@wbkan.de, www.wbkan.de

FiedlerHAASE Rechtsanwälte
Mec. Christoph Fiedler
Hebbelstrasse 41,
14469 Potsdam
Tel.: 0049 331 730 87 91
Fax: 0049 331 730 87 92
kanzlei@fiedler-haase.de

Rynek profesjonalistów

Wywiad Z prof. dr. hab. Zdzisławem Kordelem, wykładowcą Uniwersytetu Gdańskiego, rozmawia Dominika Dominiak-Nowakowska.



Prof. dr. hab. Zdzisław Kordelem, wykładowca Uniwersytetu Gdańskiego

Truck Auto.pl: 4 grudnia br. był kolejnym historycznym dniem dla polskich przedsiębiorców transportowych. W jakim stopniu nowe zmiany sprawiły przewoźnikom trudności w realizacji?

Zdzisław Kordelem: Środowisko tak naprawdę do momentu wskazanej daty nie było zainteresowane tym, co nastąpi. Sądzę, że na własne życzenie, dlatego że od wielu lat można zaobserwować brak zainteresowania przewoźników czytaniem czegokolwiek. Pomimo iż istnieje ponad 30 organizacji transportowych w Polsce, to z wiedzą w świecie transportu jest kiepsko. Tym bardziej jest to widoczne podczas organizowania różnorodnych spotkań tematycznych, którymi mało kto jest zainteresowany. O nowych rozporządzeniach było wiadomo już w zeszłym roku. Data 4 grudnia jest tak naprawdę umowna. Przede wszystkim powinniśmy mieć własną ustawę o transporcie drogowym, która by implementowała rozwiązania dotyczące regulacji unijnych.

Zmiany dotyczą jakościowej strony funkcjonowania transportu. Porządkują w pewnym sensie rynek związany z warunkami

dostępu i wykonywania zawodu przewoźnika, które dotyczą również transportu autobusowego. Warunkiem otrzymania licencji transportowej jest posiadanie bazy eksploatacyjnej, czyli transportowej. Mówiąc krótko terenu, który tam został zdefiniowany jako miejsce odgródzone, niedostępne dla innych osób, pozwalające na ciągłe funkcjonowanie transportu z zachowaniem warunków ochrony środowiska. Dla niektórych przewoźników jest to kłopot. Duże przedsiębiorstwa, zatrudniające powyżej 50 pracowników, dawno już posiadały bazy. Niemniej jednak pozostała część przewoźników, których jest powyżej 75 proc., czyli mikroprzedsiębiorstwa posiadające 1-4 auta, zatrudniające do 9 osób, trudno żeby taką bazę posiadała. Nie sądzą również, aby ją zbudowały. Oznacza to, że rozpoczęły podpisywanie umów z posiadaczami takich baz. Wszystko po to, żeby wykazać, że spełniają warunki rozporządzenia. Wpływie to na wzrost kosztów działalności. Z drugiej strony analizując podnosi się jakość całego rynku transportowego. Nie mogą sobie wyobrazić, że w różnych rejonach Polski samo-

chody ciężarowe stoją pod blokami. Trzeba sobie powiedzieć jasno, albo rynek transportu jest profesjonalny, albo partyzancki. Aktualnie nie da się ukryć, że mamy w sumie rynek w dużej części partyzancki.

Kolejna istotna sprawa, to zabezpieczenie w wysokości 50 tys. EUR. Grono małych firm będzie miało z tym problem. Do tej pory kwota zabezpieczenia była znacznie niższa – 9 tys. EUR na pierwsze auto i 5 tys. EUR na każde kolejne. Niezależnie jaka forma zabezpieczenia to będzie – gotówka, nieruchomości, gwarancja bankowa.

Truck Auto.pl: Konieczność posiadania siedziby, bazy eksploatacyjnej, właściwego zaplecza technicznego i administracyjnego, zmiana zasad dokumentowania sytuacji finansowej. Czy transport drogowy będzie jeszcze opłacalny dla przewoźnika i zleceniodawcy?

Zdzisław Kordelem: Jestem przekonany, że UE realizuje politykę zrównoważonego rozwoju, która prowadzi do schłodzenia rynku transportowego. Stąd też wzięło się niezbyt mądre hasło „Tiry na tory”. Na pewno dobrym rozwiązaniem będzie przyszłościowo przerzucenie części transportu z ruchu drogowego na kolejowy czy żegluga śródlądową. Jest to dobra alternatywa zważając na nowe regulacje, rosnące ceny paliwa, opłaty ekologiczne i opłaty za korzystanie z dróg. Jeżeli policzymy koszty transportu drogowego, to w wielu przypadkach okaże się, że przestaje on być opłacalny dla klientów. Prawdę mówiąc jest najdroższą formą transportu. Przyszłość mógłby mieć transport intermodalny, chociaż rozmawiamy o tej formie od 40 lat. W sferze teoretycznej mamy to doskonale rozpracowane, natomiast znacznie gorzej z realizacją. Nikt szczególnie nie chce się podjąć takiej działalności. Innym ważnym aspektem jest fakt, że tempo wzrostu infrastruktury nigdy nie wyprzedzi tempa przyrostu przemysłu samochodowego. Nasza płynność na drogach będzie coraz mniejsza. Właściwie nie ma logicznego wytłumaczenia, dlaczego ładunki ze Śląska do Gdań-

ska mają odbywać się w ruchu drogowym. Żadnego ekonomicznego z punktu widzenia makro. Z punktu widzenia mikro oczywiście ma, gdyż kierowca i przewoźnik póki co zarabiają. Ten zarobek oczywiście w coraz większej części topnieje. Zleceniodawcy przerzucają ten koszt na sprzedawane produkty, więc ostatecznie zapłaci konsument. Wszystko jednak ma swoją granicę. Dlatego też nie wyobrażam sobie, aby na wspomnianych trasach nie wykorzystać transportu kolejowego lub kombinowanego.

Truck Auto.pl: *Osoby zarządzające w firmie transportowej w świetle nowego prawa ponoszą bardzo dużą odpowiedzialność właściwie za całe przedsiębiorstwo – od realizacji zleceń po kwestie księgowe. W grę wchodzi możliwość utraty Certyfikatu Kompetencji Zawodowych. Czy można spodziewać się zwiększonego zapotrzebowania na kierowników z certyfikatem? Czy oznacza to, że ich pensje wzrosną?*

Zdzisław Kordel: Nałożono ograniczenia w posługiwaniu się Certyfikatem Kompetencji Zawodowych. Osoby dysponujące tym dokumentem mogą obecnie pracować maksymalnie w czterech przedsiębiorstwach i sprawować pieczę nad maksymalnie 50 autami. Oznacza to, że jeżeli firma ma flotę opiekującą na 100 aut, to potrzebuje w tym momencie dwóch osób zarządzających, legitymujących się CKZ. Wcześniej nie było żadnych zapisów w tym zakresie. Dodatkowo wprowadzono zwiększony zakres

odpowiedzialności. Można powiedzieć, że dzięki temu tworzy się rynek inteligentny. Posiadacze certyfikatów mogą zacierać ręce, gdyż będą przez przedsiębiorstwa poszukiwani. Być może firmy opracują strategię, która będzie zakładała wysyłanie dotychczasowych pracowników na kurs i egzamin w zakresie CKZ. Jest to bardzo dobre zabezpieczenie dla przedsiębiorców. Przede wszystkim dlatego, że w momencie kiedy w firmie zabraknie osoby z certyfikatem, natychmiast traci się licencję. Będzie to swoisty szok dla przedsiębiorców, którzy będą mieli sprzęt w leasingu, a nie będą mogli wykonywać usług. Zarządzanie zaczyna być zawodem, do którego wymagane są odpowiednie kompetencje.

Truck Auto.pl: *Wszyscy wiemy, że ważnym ogniwem gospodarki jest transport. Mimo to koszty realizacji transportu wciąż rosną. Wprowadzone wymogi generują wzrost wydatków notowanych przez przedsiębiorstwa transportowe. Jednocześnie rosną ceny paliw. Jaką szansę mają małe rodzinne firmy transportowe, aby przetrwać w gąszczu nowych dyrektyw unijnych i rosnących kosztów?*

Zdzisław Kordel: Rzeczywiście może zaistnieć taka sytuacja, że nie wszystkie przedsiębiorstwa podołają. Przyczyną jest jednak dążenie do stworzenia profesjonalnego rynku przewozów i pozostawienie jedynie firm na odpowiednim poziomie. Będzie to skutek w dużej mierze rosnącego poziomu kosztów. Ciężko określić, które z firm transportowych mogą zawiesić działalność. Nie jest regułą, że

będą to firmy z małą flotą, przykładowo do 5 aut, czy też duże mające 50 samochodów. Dla mnie największe szanse mają przedsiębiorstwa o szerokim zakresie usług, typu transport-logistyka-magazynowanie. Gorzej będzie tym, którzy są wyłącznie przewoźnikami bez innych dodatkowych czynności.

Ratunkiem dla takich firm jest podwykonawstwo dla większego partnera, pod jego barwami firmowymi. Z drugiej strony uważam, że skoro regulujemy rynek, to powinniśmy regulować również ceny. Niestety obecnie mamy taką sytuację, że przewoźnicy sami sobie psują rynek poprzez niczym nieuzasadnione obniżenie stawek. Czyli mamy do czynienia z niezdrową konkurencją. Wprowadzenie taryf w transporcie uzdrowiłoby relacje przewoźnik – zleceniodawca oraz ratowałoby sytuację ekonomiczną wielu firm. I wcale nie byłoby to łamanie konkurencyjności. Widelki w stawkach za kilometr były granicami, w jakich firmy mogłyby konkurować. Natomiast unikalibyśmy sytuację, że przewoźnikowi nie starcza na paliwo lub jego błędne kalkulacje nie obejmowałyby amortyzacji taboru. Zachodni przewoźnicy nie mają taryf, ale też nikt z nich nie zaoferuje klientowi ceny poniżej swojej opłacalności. Dzięki takiemu działaniu nie wyniszczają się wzajemnie – nie zabraknie im na paliwo czy pensje kierowcy. Pamiętajmy, że obecne targowisko z jakim mamy do czynienia w Polsce nie gwarantuje czynnika jakim jest możliwość odtworzenia taboru.

**DOMINIKA
DOMINIAK-NOWAKOWSKA**