

CZASNA TRANSPORT

SPECJALISTYCZNY KWARTALNIK INFORMACYJNY

NUMER 3 (8) | LIPIEC 2019 | MAGAZYN BEZPŁATNY



TEMAT NUMERU

Jaka będzie przyszłość transportu w Unii?

WYWIAD

Firma to przede wszystkim ludzie

- Rafał Rusjan, Prezes Zarządu „Sokołów-Logistyka” Sp. z o. o.

W NUMERZE TAKŻE:

Zawód -
Zarządzający transportem

Jak usprawnić
pracę kierowcy

Alimenciarze z za kółka
zarobią mniej



OCRK Wsparcie – usługa dla posiadaczy oprogramowania 4Trans, zapewniająca wsparcie w kwestiach prawnych oraz w trakcie kontroli

Korzyści z wyboru oferty OCRK Wsparcie:

1

Przeprowadzamy audyt ustawień programu 4Trans oraz poprawności rozliczeń czasu pracy kierowców

Zapewniamy wsparcie eksperta w trakcie samej kontroli oraz pomagamy w tworzeniu odwołań od decyzji PIP i ITD

2

3

W ramach telefonu interwencyjnego doradzamy w nagłych sytuacjach 24/7

Przygotowujemy prawidłowe regulaminy pracy kierowców/obwieszczenia

4

5

Udostępniamy aplikację mobilną dla kierowców

Prowadzimy profesjonalne szkolenia dla kierowców i właścicieli firm transportowych

6



22 113 40 60



bok@viaon.pl



www.ocrk.pl

spis treści

NUMER 3 (8), LIPIEC 2019

6	Najnowsze publikacje prasowe ekspertów
28	TEMAT NUMERU: Jaka będzie przyszłość transportu w Unii?
32	WYWIAD NUMERU: Rozmowa z Rafałem Rusjanem, Prezesem Zarządu „Sokołów-Logistyka” Sp. z o.o.
35	Jak usprawnić pracę kierowcy?
36	Integracja GBOX Assist i systemu TMS – wyższy poziom zarządzania zleceniami transportowymi
39	Biegnij z nami dyche dla dzieciaków!
40	Jak bezpiecznie podróżować w wakacje?
42	Sezon urlopowy na polskich drogach
44	Bez paniki, ale ostrożnie o przyszłości
48	Kto dba o interesy polskich przedsiębiorców w Brukseli?
50	Jak UE upora się z brakiem rąk do pracy?
52	Europa Środkowo-Wschodnia kontra stara Unia
54	Europa sobie bez nas nie poradzi
56	ELA będzie kontrolować polskich kierowców w Europie
58	Alimenciarze z za kółka przechodzą na uboższą dietę
60	Reputacja przedsiębiorcy zależy od tachy
62	Transformacja transportu drogowego
64	Rekomendacja w nowym wydaniu, czyli moda na influencer marketing

WYDAWCA I SIEDZIBA
REDAKCJI:

Inelo Polska spółka
z ograniczoną
odpowiedzialnością
ul. Karpacka 24/U2b
43-300 Bielsko-Biała
www.viaon.pl

REDAKTOR NACZELNY:

Karolina Bakalarska
redakcja@viaon.pl

KOREKTA:

Anna Halama

DRUK:

TIMWHITE
www.timwhite.pl

PROJEKT I ŁAMANIE:
skladgazel.pl

NUMER:

Numer 3 (8), lipiec 2019

NAKŁAD:

4 000 egzemplarzy

REKLAMA:

Anna Halama
marketing@viaon.pl

PROJEKT OKŁADKI:

Anna Witkowicz



Nowy cykl szkoleń!

Prawidłowe rozliczanie czasu pracy kierowców w teorii i praktyce

Nowe szkolenie przeznaczone jest dla właścicieli firm transportowych oraz osób rozliczających czas pracy kierowców.

Na szkoleniu eksperci przedstawiają:

-  istotne dla branży zmiany w przepisach,
-  zapisy w dokumentacji wewnątrzzakładowej,
-  rozliczanie ewidencji czasu pracy dla pojazdów do oraz powyżej 3,5t DMC,
-  rozliczanie podróży służbowych i idące za tym zagrożenia,
-  optymalizację dopłat do płac minimalnych,
-  kontrole polskich i zagranicznych organów kontrolnych od strony praktycznej,
-  inteligentne tachografy – zmiany od czerwca 2019.

Kalendarz wydarzeń i formularz zapisów dostępny na stronie www.szkoleniadlatransportu.pl



22 113 40 60



bok@viaon.pl



www.szkoleniadlatransportu.pl

Co czeka transport w najbliższych miesiącach?

Od kilku miesięcy jednym z najważniejszych dla przewoźników tematów jest przyszłość transportu w Unii. Polska branża transportowa, do tej pory niekwestionowany lider rynku europejskiego, z niepokojem śledzi, jakie zmiany legislacyjne szykuje dla nas Unia i co może wynikać z faktu wystąpienia Wielkiej Brytanii ze Wspólnoty. Zmiany te zbliżają się nieubłagane. Być może już po wakacjach na wokandę Rady Europy trafi Pakiet mobilności. Brexit natomiast, jeśli nie nastąpi jakiś przełom, zaplanowany jest na 31 października 2019 r.

Dlatego w tym numerze naszego kwartalnika postanowiliśmy przyjrzeć się bliżej tym właśnie kwestiom. Sprawdziliśmy, jakie nastroje panują wśród przewoźników w Polsce w związku z perspektywami na najbliższe miesiące. Zweryfikowaliśmy również, jak zmienił się skład Parlamentu po wyborach w Brukseli. I przede wszystkim zgłębiliśmy tematy, które były poruszane na spotkaniu CORTE – konfederacji zrzeszającej ludzi i organizacje związane z transportem drogowym i jego bezpieczeństwem, która ma na celu ocenę i interpretację przepisów unijnych i międzynarodowych dotyczących branży. W artykule *Jaka będzie przyszłość transportu w Unii?*, jako członek CORTE opracowaliśmy i omówiliśmy dla Państwa najistotniejsze punkty ostatniego spotkania.

W ósmym już wydaniu kwartalnika, w związku z tym, że wakacje w pełni, mamy dla naszych czytelników garść porad dotyczących bezpiecznego podróżowania w tym okresie. Wskazujemy na co musi zwrócić uwagę kierowca ciężarówki i z jakimi utrudnieniami powinien się liczyć w sezonie urlopowym, przypominamy też o zakazach obowiązujących na polskich i zagranicznych drogach. Tradycyjnie oddajemy również głos naszym ekspertom, którzy wyjaśnią m.in. jak postąpić w przypadku wypadku kierowcy przy pracy, czy i kiedy dopuszczalne jest wyjęcie karty z tachografu oraz jakie dokumenty kierowca powinien zawsze mieć przy sobie w kabinie pojazdu.

O tym, że w XXI wieku firmie transportowej trudno jest się obyć bez nowoczesnych technologii i Internetu, nasi czytelnicy z pewnością doskonale wiedzą. W najnowszym numerze *Czasu na Transport* Prezes Zarządu „Sokołów-Logistyka” Spółka z o.o. – Rafał Rusjan, opowie w wywiadzie, jakie wartości są dla niego najważniejsze oraz jakie systemy informatyczne wspierają go w sprawnym funkcjonowaniu firmy. Dawid Kochalski, Koordynator GBOX ds. integracji i wdrożeń podpowie, jak dzięki telematyce usprawnić codzienną pracę kierowcy oraz jakie korzyści w obsłudze zleceń transportowych, niesie ze sobą integracja telematyki i systemów TMS. Natomiast Magdalena Kuzmecka, PR i marketing menedżer przybliży czytelnikom, czym jest influencer marketing oraz czy firma transportowa, spedycyjna lub centrum logistyczne powinny korzystać z potencjału marketingu rekomendacji.

Czekamy na Państwa sugestie, o czym jeszcze chcielibyście przeczytać na łamach kwartalnika. Można je przesyłać na adres: redakcja@viaon.pl.

Zapraszam do lektury!

Mateusz Włoch
Ekspert ds. rozwoju i szkoleń



Kierowco pamiętaj o dokumentach!

Sytuacje dotyczące braku aktualnych dokumentów podczas kontroli drogowej w pojeździe to jedne z najczęstszych przewinień, które generują przewoźnikom drogowym spore problemy, zwłaszcza jeżeli chodzi o przewozy międzynarodowe. Warto przed wyjazdem upewnić się, że kierowca dysponuje kompletem dokumentów, ponieważ w przypadku ich zapomnienia trudno o pozytywne rozwiązanie sprawy. Tylko w 2018 r. odnotowaliśmy prawie 300 zgłoszeń na telefon interwencyjny dotyczących problemów z dokumentacją, a w pierwszym kwartale 2019 było ich blisko 80.

Jakie dokumenty niezbędne?

Realizowanie przewozów międzynarodowych jest bardziej wymagające dla kierowców niż krajowe podróże służbowe, także pod względem biurokracji. Każdy kierowca zawodowy wyruszający z transportem za granicę powinien po pierwsze posiadać te same dokumenty, które niezbędne są w Polsce, a są nimi między innymi:

- Prawo jazdy,
- Wypis z licencji transportowej,
- Zapisy dotyczące czasu pracy.

Warto jednak pamiętać, że obecne przepisy krajowe, które zwalniają kierującego pojazdem z obowiązku posiadania dowodu rejestracyjnego oraz dowodu zawarcia polisy OC, obowiązują jedynie w Polsce. Jeśli wybieramy się w trasę zagraniczną, również te dokumenty powinny znajdować się w pojeździe. Dowód rejestracyjny jest dodatkowo dokumentem, potwierdzającym ważne badania techniczne pojazdu, choć, o czym powiemy później, nie zawsze takie potwierdzenie wystarczy.

Kolejnym ważnym dokumentem, którym powinien dysponować kierowca, jest list przewozowy.

Jednak w odróżnieniu od krajowego, który nie ma konkretnego wzoru, musi on być sporządzony zgodnie z określonym schematem, uregulowanym na podstawie konwencji CMR.

Delegowanie kierowców

Państwa europejskie przykładają bardzo dużą wagę do legalnego zatrudnienia i przestrzegania praw socjalnych pracowników. Dlatego niezwykle istotne jest, aby kierowca posiadał w pojeździe wszystkie dokumenty, które mogą potwierdzić, że nie pracuje „na czarno” i że respektowane są jego prawa w szczególności te dotyczące stawek, według których jest wynagradzany.

Ważnym działaniem, które należy podjąć przed realizacją przewozu zagranicznego jest zgłoszenie faktu delegowania pracownika do pracy na terytorium danego państwa. Dokonuje go przewoźnik w odpowiednim systemie internetowym, dla kierowców delegowanych do Austrii, Niemczech, Francji, Włoch, Belgii i Finlandii. We wszystkich tych państwach, za wyjątkiem Niemiec, kierowca musi okazać w razie kontroli na drodze zaświadczenie o delegowaniu.

Kolejnym istotnym dokumentem jest przetłumaczona umowa o pracę, która gwarantuje, że kierowca jest wynagradzany zgodnie z prawem danego państwa. Wymagają jej w przypadku kontroli służby kontrolne z Francji, Włoch, Austrii i Finlandii.

Zalecamy również, aby kierowca realizując transport międzynarodowy posiadał w pojeździe tzw. zaświadczenie A1, które potwierdza ubezpieczenie społeczne opłacane w kraju wspólnotowym (jest to dokument wydawany przez nasz polski Zakład Ubezpieczeń Społecznych).

Kary za brak dokumentów

Kary dotyczące nie posiadania obowiązkowej dokumentacji w pojeździe mogą sięgać nawet kilkuset tysięcy złotych. W ostatnim okresie wzmożone kontrole wykazały częste braki związane z dokumentacją zgłoszeniową dla pracowników wykonujących transport w Austrii. Niektóre firmy nie zaopatrzyły swoich kierowców w aktualne dokumenty, co zostało ujawnione przez inspektorów. Z praktyki kontrolnej możemy zauważyć, że nie wszystkie kontrole kończą się jedynie nałożeniem mandatu za brak dokumentów „na drodze” (choć i z takimi sytuacjami mieliśmy do czynienia). W większości przypadków to dopiero początek problemów. Taki obrót spraw miał miejsce w kilku kontrolach zgłoszonych przez klientów OCRK. Służby kontrolne nie poprzestały w nich na nałożeniu kary, lecz uruchomione zostało dalsze postępowanie mające na celu zweryfikowanie, czy był to tylko jednostkowy błąd, czy celowe zaniechanie wykonywania obowiązków administracyjnych oraz wypłaty wynagrodzenia. Co więcej w osobnych pismach informowano także samych kierowców o toczącym się wobec ich pracodawców postępowaniu wyjaśniającym, które ma na celu ewentualne wyrównanie różnic w wypłacanym im wynagrodzeniu.

Austriacka kontrola

Taka sytuacja miała miejsce w przypadku kontroli przeprowadzonej w październiku 2018 r. przez Policję Finansową zgodnie z ustawą o zwalczaniu dumpingu płacowego i socjalnego w okolicach miejscowości Graz (Austria). Skontrolowano kierowcę zatrudnionego przez jednego z klientów OCRK, który nie dysponował dokumentem potwierdzającym zgłoszenie go do wykonywania pracy na terenie Austrii (druk ZKO3T). Nie miał również przy sobie zaświadczenia A1, które jak wspomnieliśmy wcześniej, potwierdza opłacanie składek ubezpieczeniowych w Polsce. Posiadanie tych dokumentów w kabinie pojazdu jest zalecane przez OCRK, ale niestety przewoźnik nie dopełnił tego obowiązku. W związku z tym urząd podatkowy, zgodnie z § 33 austriackiej ustawy o zwalczaniu dumpingu płacowego i socjalnego, postanowił o wyznaczeniu tym-

czasowego zabezpieczenia w wysokości 6 000 euro (ok. 25 000 zł). Kierowca, aby móc kontynuować trasę, musiał opłacić kaucję „na miejscu”, co skutkowało koniecznością wykonania przez przewoźnika natychmiastowego przelewu. Kwota zabezpieczenia została wyliczona jako ewentualne sankcje w kwotach:

- 1 000 euro za brak dokumentu A1,
- 1 000 euro za brak dokumentu ZKO3T (zgłoszenia),
- 4 000 euro ze względu na podejrzenie braku wypłaty kontrolowanemu kierowcy wynagrodzenia minimalnego obowiązującego w Austrii w analizowanym okresie oraz w miesiącach wcześniejszych.

Niestety kary za brak zaświadczenia A1 i zgłoszenia ZKO3T nie dało się uniknąć, jednak można było powalczyć o zwrot kaucji za brak wypłaty wynagrodzenia. W tym celu OCRK wykonało kompleksowe wyliczenie czasu pracy za cały wymagany okres, a komplet dokumentów został wysłany do austriackiego urzędu. W wyniku odwołania się od decyzji organ kontrolny zaakceptował dokumenty potwierdzające naliczenie kwoty wynagrodzenia. Kontrolujący podmiot tytułem kosztów sądowych naliczył kwotę 200 euro, która została odliczona od kwoty kaucji, dzięki czemu na konto przewoźnika wpłynęło z powrotem 3 800 euro (ok. 16 tys. zł.). Całość postępowania oraz nałożenie kary na przewoźnika odbywało się przy udziale Państwowej Inspekcji Pracy na podstawie ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Organy polskie i austriackie były w ciągłym kontakcie za pomocą systemu (IMI) Internal Market Information System, umożliwiającego przepływ informacji pomiędzy pokrewnymi urzędami w UE, co skutkowało zawiadomieniem strony (polskiego przewoźnika) o nałożonej karze przez odpowiedni terenowo Okręgowy Inspektorat Pracy.

Zaświadczenie o aktualnym badaniu technicznym

Problemy pojawiają się jednak nie tylko w przypadku kontroli obowiązków wynikających z kwestii delegowania pracowników. Ostatnio coraz częściej kary nakładane są w przypadku braku dokumentów potwierdzających aktualne badania techniczne pojazdu. Jak wspominaliśmy wcześniej, w większości państw wystarczającym dokumentem do weryfikacji, czy pojazd przeszedł wszystkie niezbędne badania, jest wpis i pieczęć w dowodzie rejestracyjnym tego pojazdu. Wynika to z Dyrektywy PEiR 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE, której 10 artykuł stanowi:



**IRENEUSZ
CZULAK**

Ekspert OCRK ds. Analiz i Rozliczeń

www.ocrk.pl

1. Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdolności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, **poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa lub jakiegokolwiek innej łatwo dostępnej informacji.** (...)

3. Do celów swobodnego obrotu każde państwo członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów lub właściwy organ innego państwa członkowskiego zgodnie z ust. 1.

Jednak od jakiegoś czasu zmieniła się praktyka kontrolna na terenie Węgier, gdzie wymagane jest dodatkowo zaświadczenie o przeprowadzeniu badania technicznego, wydane przez diagnostów na stacji kontroli pojazdów. Jak informuje ZMPD, zgodnie z doniesieniami przewoźników w przypadku kontroli na terytorium Węgier brak takiego dokumentu może skończyć się mandatem nawet w wysokości 800 000 UHF (ponad 10 tys. zł).

Przewóz na potrzeby własne

Niekiedy inspekcje wymagają od firm dokumentów, których te posiadać przy sobie nie są w stanie. Z takim przypadkiem spotkaliśmy się przy okazji kontroli we Włoszech, kiedy to jeden z kierowców zadzwonił na telefon interwencyjny OCRK z informacją, że inspektorzy zamierzają ukarać jego pracodawcę za brak dokumentu CMR w przypadku przewozu wykonywanego na potrzeby własne. Firma ta przewoziła własne produkty pomiędzy swoimi magazynami w związku z tym nie był to transport zarobkowy i list przewozowy CRM nie był w tym wypadku wymagany. Kara, którą chciano nałożyć, opiewała na – bagatela – 4000 euro, jednak dzięki szybkiej pomocy OCRK i przesłaniu tłumaczeń konwencji na język włoski, kary udało się uniknąć, a kierowca mógł kontynuować wykonywany przewóz.

Procedura odwoławcza z OCRK

Jak widzimy, niedopełnienie obowiązków związanych z odpowiednią dokumentacją w przypadku transportu międzynarodowego, może skończyć się naprawdę dużymi karami. Dlatego kompletna dokumentacja to podstawa w realizacji przewozów zagranicznych. Ważnym dopełnieniem jest też wsparcie ekspertów, dzięki któremu przewoźnik może liczyć na fachową pomoc w spornych i wątpliwych sytuacjach i problemach z interpretacją przepisów. Każda tego typu sprawa wymaga indywidualnego podejścia, często szybkiej interwencji lub wdrożenia procedury odwoławczej (wraz z zachowaniem stosownych terminów, formy, języka), a to warto powierzyć specjalistom w tej dziedzinie, takim jak eksperci Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. ●

Kiedy można wyjąć kartę z tachografu i jak postępować po jej wyjęciu?

Zgodnie z art. 34 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego I Rady (UE) Nr 165/2014: *Kierowcy stosują wykresówki lub karty kierowcy w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od przejścia pojazdu.*

Kierowca posiadający imienną kartę kierowcy zobowiązany jest jej używać i rejestrować wszystkie swoje aktywności w czasie dnia pracy. Co jednak w przypadku, gdy opuszcza pojazd?

Odejście od pojazdu

Sytuacja taka została przewidziana w przepisach, choć nie ma jednoznacznego opisu co zrobić w takim przypadku. Ten sam art. 34 mówi:

- ❗ Nie wyjmuje się wykresówki ani karty kierowcy z urządzenia rejestrującego przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów.

Brak jednakże wyjaśnienia definicji tychże innych powodów. Oczywiście zgodnie z powyższym – kierowca może wyjąć kartę po zakończeniu dziennego okresu pracy, nie ma jednak takiego obowiązku. Może pozostawić kartę w odpowiednim slotcie tachografu cyfrowego – rejestrując automatycznie swój czas odpoczynku. Nie zalecane jest jednakże pozostawianie karty kierowcy w tachografie bez nadzoru. Dodatkowo zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 20.12.2017 r. kierowca nie może odbierać regular-

nych tygodniowych okresów odpoczynku w kabinie pojazdu, a na takie działanie może np. wskazywać karta rejestrująca pauzę w tachografie podczas weekendu. Karta, jako podstawowe źródło informacji o kierowcy oraz jego aktywności, jest dokumentem imiennym, przynależnym do kierowcy i powinna być dostępna wyłącznie do jego dyspozycji, przechowywana w bezpiecznym miejscu i nie pozostawiana bez nadzoru. O czym więc należy pamiętać w przypadku wyjęcia karty z tachografu?

Wpisy manualne

Ponownie odwołajmy się do artykułu 34, który stanowi, że jeśli kierowca w związku z oddaleniem się od pojazdu nie może korzystać z tachografu, to okresy innej pracy, gotowości oraz przerwy lub odpoczynku należy wprowadzić na kartę kierowcy ręcznie, za pomocą urządzenia do manualnego wprowadzania danych, w które tachograf jest wyposażony. Innymi słowy – kierowca może wyjąć kartę z tachografu, pamiętając jednak potem o rejestracji czynności. W przypadku

kierowcy wymagana jest ciągłość danych i zapisów na karcie bez „pustych okresów” oznaczonych „?”.

W razie nie dokonania wpisów manualnych w tachografie cyfrowym, kierowca powinien posiadać przy sobie w innej formie informacje, co robił w czasie nie rejestrowania swoich czynności automatycznie. Pomocne będzie w tym przypadku zaświadczenie o działalności, wystawiane przez przedsiębiorstwo dla kierowcy. Należy przy tym pamiętać, że nieprawidłowa obsługa tachografu i nie wykonywanie przez kierowcę wpisów manualnych na karcie kierowcy – może spowodować przykre (często finansowe) konsekwencje. Co istotne, kary nakładane są nie tylko na pracownika wykonującego przewóz drogowy, ale także na jego pracodawcę i wg aktualnego taryfikatora mogą wynieść od 50 zł do 12000 zł za każde naruszenie. Zgodnie z artykułem 33 rozporządzenia nr 165/2014 przedsiębiorca jest bowiem odpowiedzialny za zapewnienie kierowcom szkoleń i instruktażu poświęconego prawidłowej obsłudze tachografu. Powinien również regularnie kontrolować, czy jego pracownicy właściwie użytkują tachografy. W przypadku wykrycia naruszeń lub błędów – odpowiedzialność za takowe ponieść może również osoba zarządzająca transportem.

Na to, aby kierowca potrafił prawidłowo posługiwać się tachografem oraz umiejętnie wykonywał wpisy manualne są także inne argumenty, przewidziane w Wytycznej numer 5 komisji europejskiej:

- ❗ Podstawowym źródłem informacji w czasie kontroli drogowej są zapisy tachografu, a brak takich zapisów może zostać usprawiedliwiony świadectwem jedynie w przypadku, gdy zapisy tachografu, w tym wpisy odręczne, nie były możliwe z przyczyn obiektywnych.

W przepisach nie zostało jednak określone co rozumiemy poprzez „przyczyny obiektywne”. Pozostaje to więc do indywidualnej interpretacji służb kontrolnych i jest uzależnione również od tego, jak kierowca wyjaśni przyczyny zaistnienia takiej sytuacji.

Przerwy i odpoczynki

Przy wyjęciu karty z tachografu – kierowca ma obowiązek dokonania wpisu kraju zakończenia dziennego okresu pracy. Jego brak, od momentu wejścia w życie ustawy o transporcie drogowym we wrześniu 2018 r., jest zagrożony karą 100 zł za każdy dzień bez wpisu na kierowcę, a także stanowi bardzo poważne naruszenie w myśl Rozporządzenia Komisji

UE nr 2016/403. Jest to o tyle problematyczne, że dokonując wpisu po wyjęciu karty kierowca przerywa równocześnie swój okres przerwy lub odpoczynku, czego w myśl definicji zawartych w Rozporządzeniu 561/2006 nie powinien robić, bowiem:

- „**przerwa**” oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku;
- „**odpoczynek**” oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;

Jeśli przez osobę kontrolującą takie zachowanie zostanie uznane za przerwanie pauzy, to może stanowić naruszenie zagrożone odpowiednimi konsekwencjami. Jak już zostało wspomniane – maksymalna kwota nałożonej kary na przedsiębiorstwo może wynieść nawet do 12000 zł. Dodatkowo również, niestosowanie się przez kierowcę do przepisów określających czasy przerw i odpoczynków może zostać sklasyfikowane jako najpoważniejsze naruszenie i stanowić podstawę do wszczęcia procedury o utratę dobrej reputacji – a przez to uprawnień do wykonywania przewozu drogowego.

Kontrola drogowa

Osobną sytuacją związaną z wyjęciem karty z tachografu cyfrowego jest także kontrola drogowa. W myśl artykułu 36 Rozporządzenia UE nr 165/2014 kierowca, który prowadzi pojazd wyposażony w tachograf cyfrowy musi okazać na polecenie służb kontrolnych swoją kartę kierowcy.

Również polski ustawodawca w Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie nałożył na kierowcę pewne obowiązki, związane z kontrolą drogową. Zgodnie z art. 72 kontrolowany musi:

1. *udzielić ustnych lub pisemnych wyjaśnień, okazać dokumenty lub inne nośniki informacji oraz udostępnić dane mające związek z przedmiotem kontroli; (...)*

5. *umożliwić przekazanie, za potwierdzeniem odbioru, oryginału zapisu urządzenia samoczynnie rejestrującego prędkość jazdy, czas jazdy i postoju lub karty kierowcy, oraz gromadzonych przez kontrolowany podmiot wydruków z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, których kontrola będzie dokonywana w siedzibie organu kontroli.*

Jak więc widać – kierowca zobowiązany jest udostępnić swoją kartę kontrolującemu, co może wiązać się z jej wyjęciem z tachografu. Nie zawsze jednak jest to konieczne, ponieważ

na rynku istnieją urządzenia (takie jak Tacho-Reader Combo Plus firmy INELO) lub systemy, wykorzystywane również przez inspekcje, które umożliwiają tzw. zdalne odczyty karty znajdującej się bezpośrednio w slotcie tachografu cyfrowego. Mogą z nich korzystać również firmy transportowe oraz użytkownicy komercyjni np. w celu cyklicznego odczytu kart kierowców.

Inspektor ma prawo skontrolować kartę kierowcy, jak również zatrzymać ją w szczególnych przypadkach. Trzeba więc pamiętać o powyższych obowiązkach wobec osoby kontrolującej, a po zakończeniu przeprowadzonej kontroli – o potwierdzeniu poddania się jej, a także o poprawnym wpisie manualnym zgodnie z wcześniej wskazanymi podstawami prawnymi.

Sytuacje losowe – zagubienie lub kradzież dokumentów

Może zdarzyć się również sytuacja zagubienia lub kradzieży dokumentów po wyjęciu karty kierowcy z tachografu. W takim przypadku przede wszystkim kierowca niezwłocznie powinien dokonać formalnego zawiadomienia właściwych władz państwa, w którym dokonano kradzieży lub zagubienia dokumentów, aby móc przedstawić i potwierdzić taką sytuację w przypadku kontroli drogowej. Dodatkowo, kierowca ma także obowiązek zawiadomić instytucję, która wydała mu kartę imienną. Po tych formalnościach – może dalej kontynuować jazdę bez karty – według ściśle określonych zasad i przepisów w celu powrotu pojazdu na bazę. Brak argumentów obronnych kierowcy i niespełnienie przez niego odpowiednich zasad przewidzianych prawem – zagrożone jest wysokimi karami. Pamiętać przy tym należy, że o ile kierowca na drodze może zostać skontrolowany (i ewentualnie ukarany) z okresu minionych 28 dni + dzień bieżący – to już kontrola w przedsiębiorstwie może obejmować nawet 12 ostatnich miesięcy. Warto wobec tego być przygotowanym i mieć świadomość odpowiedzialności i konsekwencji – nie tylko finansowych i nie tylko dla kierowcy.

WAŻNE

W przypadku problemów lub wątpliwości – warto posilkować się wyspecjalizowanymi firmami szkoleniowymi, takimi jak INELO, których kompetentni Ekspersi wprowadzą, udzielą porad i wyjaśnień, wskazówek, przeszkolą oraz zademonstrują prawidłową obsługę tachografów cyfrowych, a także właściwe sposoby postępowania w przypadku wyjmowania karty z tachografu. ●



**RAFAŁ
FREJTAG**

Ekspert ds. Wdrożeń i Szkoleń INELO

www.inelo.pl

Wypadek w pracy Twojego kierowcy

– podstawowe informacje dla pracodawcy

Kierowcy zawodowi wykonując swoje obowiązki służbowe, w większym stopniu niż pozostałe grupy zawodowe, narażeni są na zdarzenia potencjalnie wypadkowe i wypadki, w wyniku których mogą stracić zdrowie lub życie. W artykule podpowiadamy, jak w razie zaistnienia wypadku powinien zachować się pracodawca i jakie procedury należy uruchomić.

Zdarzenie potencjalnie wypadkowe a wypadek przy pracy

Na początku warto wyjaśnić na czym polega różnica między zdarzeniem potencjalnie wypadkowym a wypadkiem. To pierwsze, zgodnie z wytycznymi dotyczącymi systemów zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy, przyjętymi w 2001 r. przez Międzynarodową Organizację Pracy zostało zdefiniowane *jako niebezpieczne zdarzenie, związane z wykonywaną pracą podczas którego nie dochodzi do urazów lub pogorszenia stanu zdrowia*.

Wypadkiem przy pracy, zgodnie z definicją art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, jest natomiast zdarzenie mające charakter nagły, wywołane przyczyną zewnętrzną, powodujące uraz lub śmierć, które nastąpiło w związku z pracą. Zatem do uznania zdarzenia za wypadek przy pracy muszą wystąpić łącznie wszystkie 4 warunki.

Należy również wskazać, że związek z pracą przy ustalaniu okoliczności i przyczyn wypadku następuje:

- podczas lub w związku z wykonywaniem przez pracownika zwykłych czynności lub poleceń przełożonych;
- podczas lub w związku z wykonywaniem przez pracownika czynności na rzecz pracodawcy nawet bez polecenia;

– w czasie pozostawiania pracownika w dyspozycji pracodawcy w drodze między siedzibą pracodawcy, a miejscem wykonywania obowiązku wynikającego ze stosunku pracy. W przypadku kierowców, często w ramach dojazdu do pojazdu i powrotu do siedziby pracodawcy lub innego stałego miejsca rozpoczęcia pracy (bazy), jeżeli pojazd znajduje się w innej lokalizacji.

Wypadek przy pracy a czas pracy kierowcy

Za wypadek przy pracy będą uznane zdarzenia wypadkowe, w wyniku których pracownik uległ wypadkowi przy wykonywaniu czynności zaliczonych do czasu jego pracy. W odniesieniu do kierowców, to które czynności wykonywane przez kierowcę są jego czasem pracy, określa ustawa o czasie pracy kierowców. Zgodnie z tym aktem prawnym należą do nich:

- prowadzenie pojazdu;
- załadunek i rozładunek,
- czynności spedycyjne,
- obsługa codzienna pojazdów i przyczep,
- nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym,
- niezbędne formalności administracyjne,
- utrzymanie pojazdu w czystości



– inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy.

Za czas pracy uznaje się również 15-minutową przerwę przysługującą pracownikowi, jeżeli wymiar pracy pracownika w danej dobie wyniósł co najmniej 6 godzin.

Rodzaje wypadków przy pracy

Wypadki przy pracy ze względu na ich następstwa dzielą się na wypadki śmiertelne, ciężkie, zbiorowe lub lekkie.

1. WYPADEK ŚMIERTELNY^[1]

– za taki uważa się wypadek, w wyniku którego nastąpiła śmierć poszkodowanego. Za taki uznaje się również wypadek, w wyniku którego śmierć poszkodowanego nastąpiła w okresie nieprzekraczającym 6 miesięcy od dnia wypadku. W myśl powyższego, za wypadek śmiertelny przy pracy uznamy zdarzenie, w wyniku którego pracownik w dniu zdarzenia odniósł uraz, który w chwili wypadku wypełniał warunki uznania go za wypadek ciężki, jednak w następstwie powikłań w okresie nie dłuższym niż wskazane 6 miesięcy poszkodowany pracownik zmarł, a zgon został jednoznacznie uznany, jako bezpo-

średnie następstwo odniesionego w wypadku urazu lub znaczącego przyczynienia się do pogorszenia stanu zdrowia poszkodowanego, a w konsekwencji do jego śmierci.

Śmierć pracownika nie zawsze będzie uznana za wypadek przy pracy. Szczególnie często, ustalając okoliczności śmierci pracowników, przyczyną których były nagłe zdarzenia medyczne, jak np. ostra niewydolność krążenia, zespoły powypadkowe badające te zdarzenia stwierdzają, iż śmierć pracownika nie była wypadkiem przy pracy. Wpływ na taką ocenę kwalifikacji badanego zdarzenia mają zapisy przywołanej uprzednio ustawy o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, która w art. 3 definiuje konieczność wystąpienia łącznie 4 przesłanek, w tym charakteru nagłego oraz przyczyny zewnętrznej wypadku. Prace zespołu powypadkowego, jeżeli nie zostanie ujawniona „wyrażna przyczyna zewnętrzna” takiego zgonu, przełożą się na ustalenie, iż śmierć pracownika nie jest wypadkiem przy pracy. Wobec zgonu pracownika w wyniku „zawału” nie można zatem jednoznacznie przyjąć, że jest lub nie jest to wypadek przy pracy. Każde takie zdarzenie winno być poddane szczegółowej ocenie.

Kiedy zawał będzie uznany za wypadek przy pracy? Jeżeli pracownikowi wykonującemu swoje zadania służbowe w wyniku „zadziałania” przyczyny zewnętrznej pogorszy się stan jego zdrowia. Przyczyną taką może być niespodziewany znaczny wysiłek fizyczny (np. dźwignięcie

[1] Porównaj: art. 3 ust 4 ustawy z 30 października 2002 o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U z 2017 r. poz. 1773, z późn. zm.)

ciężkich przedmiotów) lub stres (np. w wyniku agresji lub przemocy fizycznej). Można więc przyjąć, że każde zdarzenie, które nie nastąpiłoby w wyniku normalnego przebiegu zaplanowanej pracy może zostać sklasyfikowane jako czynnik zewnętrzny wypadku przy pracy.

2. WYPADEK CIĘŻKI [2]

– wypadek przy pracy kwalifikuje się jako ciężki, jeśli w jego wyniku nastąpiło ciężkie uszkodzenie ciała, takie jak utrata wzroku, słuchu, mowy, zdolności rozrodczej lub inne uszkodzenie ciała albo rozstrój zdrowia, naruszające podstawowe funkcje organizmu, a także choroba nieuleczalna lub zagrażająca życiu, trwała choroba psychiczna, całkowita lub częściowa niezdolność do pracy w zawodzie albo trwałe, istotne zeszpecenia lub zniekształcenia ciała. Przykładowo utrata (amputacja) przez poszkodowanego kierowcę pierwszego paliczka palca dłoni wypełnia przesłanki do zaliczenia takiego wypadku przy pracy, jako wypadku ciężkiego. Ciężkim wypadkiem przy pracy może natomiast nie zostać uznane zdarzenie, w wyniku którego doszło do otwartego złamania kości kończyn górnych lub dolnych ofiary, jeżeli następstwem takiego urazu nie będzie naruszenie podstawowych funkcji organizmu, całkowita lub częściowa niezdolność do pracy w zawodzie albo trwałe, istotne zeszpecenia ciała. Uraz niepowodujący ww. skutków zostanie uznany za lekki wypadek przy pracy.

3. WYPADEK ZBIOROWY

– jako zbiorowy określa się wypadek przy pracy, któremu w wyniku tego samego zdarzenia uległy co najmniej dwie osoby. Tytułem przykładu można wskazać, iż za wypadek zbiorowy uznane zostanie zdarzenie, w wyniku którego kierowcy wykonujący jazdę w załodze, w skutek kolizji drogowej doznają np. skaleczeń, potłuczeń lub innych urazów.

4. LEKKI WYPADEK PRZY PRACY

– za lekki wypadek przy pracy uznać należy wszystkie inne zdarzenia, w wyniku których pracownik doznał urazu, a uraz ten nie wypełnia przesłanek uznania go za wypadek ciężki. Przykładowo, co ma często miejsce w pracy kierowców samochodów ciężarowych o masie pow. 3,5 t., jako lekki wypadek przy pracy określony zostanie wypadek kierowcy „wyskakującego” z kabiny pojazdu (najczęściej w obuwii innym niż przewidziane do stosowania na tym stanowisku pracy), w następstwie czego pracownik doznaje urazu w postaci skreślenia stawu skokowego.

Działania pracodawcy w związku z wypadkiem pracownika.

Wystąpienie zdarzenia wypadku przy pracy nakłada obowiązek odpowiedniego zachowania, mającego na celu w szczególności

gólności udzielenie pomocy poszkodowanemu, zabezpieczenie miejsca wypadku, zawiadomienie organów PIP oraz Prokuratury (jeżeli jest to wymagane ze względu na kwalifikację zdarzenia, o czym mowa będzie poniżej) oraz przeprowadzenie badania okoliczności i przyczyn wypadku przy pracy.

Postępowanie pracodawcy (lub innej osoby będącej w obowiązku), po otrzymaniu informacji o wypadku pracownika, według chronologii, powinno polegać na:

1. Udzieleniu niezbędnej pomocy poszkodowanemu.

Jeżeli stan zdrowia pracownika wymaga udzielenia pomocy medycznej, należy wezwać ratunkowe służby medyczne lub zawieźć pracownika do najbliższego punktu medycznego, gdzie pomoc taka zostanie mu udzielona.

2. Zabezpieczeniu miejsca wypadku. Dla osób pracujących na terenie zakładu pracy, realizacja tego obowiązku wydaje się oczywista oraz możliwa do wykonania. Jednak w odniesieniu do kierowców, którzy stale wykonują pracę poza zakładem pracy, nie jest to już takie proste. Przepisy regulują tę kwestię bez rozróżnienia specyfiki pracy, a tym bardziej nie dokonują wyłączenia poszczególnych grup zawodowych z zakresu ich stosowania. Stąd też prawo nakazuje, aby zabezpieczyć miejsce, w którym doszło do wypadku, co jest szczególnie ważne przy wypadkach mogących zostać uznanymi za ciężkie, zbiorowe lub śmiertelne. Zabezpieczenie miejsca wypadku polega wówczas na nie manipulowaniu w zakresie zmian ustawień, nastawień urządzeń i maszyn (wyposażenia stanowiska pracy). Odstępstwem od reguły jest m.in. sytuacja, w której należy udzielić pomocy poszkodowanemu pracownikowi (ratować poszkodowanego) lub innej osobie, co wymusza zmianę ustawień tego wyposażenia, np. w razie przygniecenia pracownika, trzeba element przyciskający usunąć. Ponadto, zmiany ustawień na miejscu wypadku można dokonać, gdy zachodzi konieczność ratowania mienia albo zapobieżenia niebezpieczeństwu, np. skażenia chemicznego.

3. Zawiadomieniu PIP i Prokuratury. Jest to kolejna w hierarchii ważności czynność, jaką pracodawca powinien wykonać w sytuacji wystąpienia wypadku śmiertelnego, ciężkiego lub zbiorowego. Niestety zdarza się, że obowiązek ten, w natłoku emocji wywołanych zdarzeniem wypadku pracownika lub pracowników, umyka uwadze pracodawcy, co może skutkować zarzutem o niezawiadomieniu w terminie właściwego organu o wypadku przy pracy i grzywną w wysokości do 180 stawek dziennych lub nawet karą ograniczenia wolności[3]. W przypadku łagodniejszego potraktowania przez organy prowadzące postępowanie, przedsiębiorca może zostać obwiniony, w świetle art. 283 § 2 pkt. 6 kodeksu pracy, o popełnienie wykroczenia, ponieważ *wbrew obowiązкови nie zawiadamia właściwego okręgowego inspektora pracy, prokuratora lub innego właściwego organu o śmiertelnym, ciężkim lub zbiorowym wypadku przy pracy oraz każdym innym wypadku, który wywołał wymienione skutki, mającym związek z pracą, jeżeli może być uznany za wypadek*

[2] Porównaj: art. 3 ust 5 ustawy z 30 października 2002 o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U z 2017 r. poz. 1773, z późn. zm.)

[3] Art. 221 kodeksu karnego

przy pracy (...), za co również grozi grzywna w kwocie od 1 tys. do 30 tys. złotych.

Należy pamiętać, że nawet jeżeli PIP i Prokuratura już działają na miejscu wypadku (zazwyczaj zawiadomione przez policję), nie zwalnia to pracodawcy z obowiązku informacyjnego. Stąd, ze względu na daleko posuniętą ostrożność procesową, nawet jeśli wydaje się to nieco wbrew logice, trzeba wypełnić tę powinność poprzez powiadomienie ww. instytucji. W celu dowodowego zabezpieczenia pracodawcy w zakresie spełnienia obowiązku informacyjnego, zgłoszenie wypadku przy pracy dokonuje się w formie pisemnej. Można to zrobić za pomocą maila lub poczty tradycyjnej. Zanim jednak pracodawca wypełni kartę zgłoszenia wypadku, należy podjąć próbę powiadomienia powyższych organów telefonicznie, dzwoniąc na numer inspektora pracy dyżurującego w sprawach wypadków w każdym z okręgów PIP.

4. Powołaniu zespołu powypadkowego do zbadania okoliczności i przyczyn wypadku.

Pracodawca musi powołać zespół powypadkowy, który ma niezwłocznie podjąć działania w celu ustalenia wszystkich okoliczności i przyczyn danego wypadku oraz dokonać stosownej kwalifikacji, czy zdarzenie to zostanie uznane za wypadek przy pracy.

Zespół powypadkowy ma 14 dni na dokonanie stosownych ustaleń i sporządzenie protokołu ustalenia okoliczności przyczyn wypadku przy pracy dla poszkodowanego lub poszkodowanych.

Wypadek przy pracy kierowcy

Specyfika pracy kierowcy wielokrotnie utrudnia, a wręcz czasami uniemożliwia pracodawcy przeprowadzenie wszystkich wymaganych od niego czynności i działań w razie wydarzenia się wypadku przy pracy. Kierowcy są szczególnie narażeni na wypadki drogowe, a w ich konsekwencji ulegają urazom lub śmierci. Zdarzenia spowodowane na drodze mają miejsce zazwyczaj w dużych odległościach od siedziby firmy, co z kolei powoduje, że pracodawca oraz jego służby przyjeżdżają na miejsce zdarzenia, gdy już jest ono „uprzątnięte” (np. z powodu konieczności przywrócenia ruchu na danym odcinku drogi), a poszkodowany pracownik jest już w szpitalu. Co może w takiej sytuacji zrobić pracodawca? Poprzez powołany do zbadania tego wypadku zespół powypadkowy powinien wystąpić do służb i organów prowadzących czynności na miejscu wypadku, o udostępnienie dokumentacji – protokołów zawierających opisy, szkice, fotografie i inne zapisane dane, mające wpływ na ocenę zdarzenia.

Narzędziem niezbędnym do właściwego ustalenia przebiegu zdarzenia oraz okresów bezpośrednich przed wypadkiem są zapisy z urządzenia rejestrującego czas jazdy i odpoczynki kierowcy. Zapisy te (elektroniczne oraz już coraz mniej używane wykresówki) pozwolą zespołowi powypadkowemu wyciągnąć właściwe wnioski, co do tego zdarzenia. ●



**MARIUSZ
SKURZYŃSKI**

Ekspert OCRK w zakresie PIP,
specjalista ds. BHP

www.ocrk.pl

Zawód

– zarządzający transportem

Jak zdobyć kompetencje zarządzającego transportem? Ile można zarobić piastując tę funkcję i jakie obowiązki oraz ryzyko są z nią związane?

W ostatnich latach dostęp do zawodu przewoźnika uległ znaczącym zmianom. Kandydat na właściciela firmy transportowej musi spełnić szereg warunków, aby prowadzić w krajach Unii Europejskiej transport drogowy. Pierwszym z koniecznych elementów jest posiadanie dobrej reputacji przedsiębiorcy. Nie jest ona, jak mogłaby świadczyć nazwa, jedynie pozytywną opinią jaką cieszy się przyszły przewoźnik, ale jasno sprecyzowanym wymogiem świadczącym, iż dana osoba nie jest skazana za poważne przestępstwa ani nie ciąży na niej sankcje za poważne naruszenie. Przyszły przewoźnik musi również posiadać minimalną zdolność finansową, konieczną do zapewnienia właściwego rozpoczęcia działalności i należytego zarządzania oraz rzeczywistą i stałą bazę firmy. Ostatnim wymaganiem narzuconym przez unijne przepisy są odpowiednie kompetencje zawodowe do prowadzenia działalności transportowej, potwierdzone tzw. certyfikatem kompetencji zawodowych. Jednak przepisy dają tu przewoźnikowi pole manewru. Przedsiębiorca sam nie musi mieć wymienionych wyżej umiejętności, jeżeli wskaże osobę, która posiada certyfikat i będzie pełnić w firmie funkcję tzw. zarządzającego transportem. Warunkiem jest, aby ta osoba w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzała operacjami transportowymi.

Jak zostać zarządzającym transportem?

Aby nabyć kompetencje do pełnienia funkcji zarządzającego transportem, konieczne jest spełnienie dwóch podstawowych warunków:

- posiadanie dobrej reputacji,
- posiadanie certyfikatu kompetencji zawodowych.

Zarządzający powinien posiadać niezbędną wiedzę z zakresu obejmującego zarówno transport krajowy, jak i międzynarodowy. Wiedzę tę potwierdza wskazanym certyfikatem, który zdobywa zdając egzamin sprawdzający.

Egzamin organizowany jest w różnych miastach Polski kilka razy w miesiącu przez Instytut Transportu Samochodowego. Składa się z części testowej i praktycznej.

Zakres zagadnień objętych egzaminem na certyfikat kompetencji zawodowych jest dość szeroki i obejmuje wybrane zakresy z:

- prawa cywilnego
- prawa handlowego
- prawa socjalnego
- prawo podatkowego
- działalności gospodarczej i zarządzania finansami przedsiębiorstwa
- dostępu do rynku
- norm technicznych i technicznych aspektów działalności
- bezpieczeństwa drogowego

Część praktyczna polega na rozwiązaniu dwóch zadań, z których jedno jest poświęcone rozliczeniu czasu pracy kierowców.

Przed przystąpieniem do egzaminu, którego łączny koszt wynosi 800 zł, warto skorzystać z udziału w szkoleniach przygotowujących, które są dobrowolne i nie stanowią obowiązkowego warunku w drodze do uzyskania certyfikatu. Sam Instytut Transportu Samochodowego nie organizuje takich szkoleń, ale jest wiele ośrodków, które pomagają w przygotowaniu do egzaminu. Ich wykaz znajduje się na stronie ITS: www.its.waw.pl

Kto może pełnić funkcję Zarządzającego Transportem?

Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającym dyrektywę Rady 96/26/WE, oprócz właściciela firmy, funkcję managera transportu pełnić może również:

- pracownik zatrudniony na podstawie umowy o pracę
- dyrektor
- udziałowiec
- inna osoba zarządzająca transportem na podstawie odrębnej umowy

Jak widać, unijne przepisy stwarzają możliwość świadczenia usług przez osoby nie związane wcześniej z firmą, posiadające omawiane kwalifikacje. W przypadku, gdy właściciel zdecyduje się skorzystać z usług „zewnętrznego” zarządzającego, konieczne jest określenie w treści umowy

zakresu obowiązków „zleceniobiorcy”, do których powinny należeć:

- utrzymanie i konserwacja pojazdów
- sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych
- podstawowa księgowość
- przydzielanie ładunków lub usług kierowcom i pojazdom
- sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem

Podejmując taką współpracę należy pamiętać, że „zewnętrznego” managera transportu obowiązują pewne limity dotyczące ilości obsługiwanych firm oraz łącznej ilości pojazdów znajdujących się w ich posiadaniu. Zarządzający może kierować operacjami transportowymi maksymalnie czterech różnych przedsiębiorstw, realizowanymi za pomocą połączonej floty, liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów.

A co w sytuacji, gdy któryś z limitów zostanie przekroczony? Może to oznaczać, że któraś z firm „obsługiwanych” przez zarządzającego nie spełnia wymogów koniecznych do działania na rynku transportowym UE. Zatem również w gestii przewoźnika wynajmującego usługi zarządzania transportem powinno być sprawdzenie, czy dany zarządzający może przyjąć na siebie kolejne obowiązki.

UWAGA!

Limity dotyczą również innych form „zatrudnienia” (np. umowa o pracę, udziały) i są liczone łącznie, jeśli z jedną z obsługiwanych firm zarządzający podpisał odrębną umowę świadczenia usług (np. umowę zlecenie).

Wynagrodzenie zarządzającego transportem

Aktualnie wynagrodzenie za dodatkowe świadczenie usług zarządzania flotą transportową waha się od 500 zł do 1500 zł, jednak kwoty te w przyszłości mogą się znacznie zwiększyć. Do tej pory, pomimo jasno określonych w przepisach obowiązków zarządzającego transportem, często stanowisko to piastowane było tylko formalnie a zajmująca je osoba była jedynie figurantem, bez wpływu na funkcjonowanie firmy. Obecnie, między innymi za sprawą nowelizacji ustawy o transporcie drogowym (3 września 2018 r.), sytuacja managera transportu bardzo się zmieniła. Dużo łatwiej teraz o utratę dobrej reputacji, zmienił się również tryb nakładania kary z wykroczeniowego na administracyjny. Zaostrzono również kary za naruszenia związane z wykonywaniem przewozów drogowych. Zarządzający transportem podczas kontroli zarówno drogowej, jak i prowadzonej w przedsiębiorstwie, podlega maksymalnej karze 3 tys. zł, a ogólne kary wynikające z taryfikatora takie jak:

- ❗ brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy – w zakresie umożliwienia kierowcom przestrzegania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006) – 1500 zł

będą powodowały, że niejedna kontrola zakończy się wysoką sankcją również dla zarządzającego.

Wpływ na koszt usług zarządzającego mogą mieć również szerzej zapowiadane kontrole na terenie UE w zakresie stwierdzenia niezdolności do wykonywania zawodu zarządzającego z powodu nagminnego ignorowania przepisów w transporcie. Jeśli zapowiedzi przełożą się na praktykę służb kontrolnych, ilość zarządzających może się znacząco zmniejszyć. 📍



ŁUKASZ
WŁOCH

Główny Ekspert OCRK

www.ocrk.pl

Czy podlegam pod SENT?

W jaki sposób skutecznie sprawdzić czy towary, które przewożę podlegają pod SENT? Jak wypełnić obowiązek i gdzie szukać wyjątków? O tym w naszym poradniku dla przewoźników.

Początkowe problemy

Od wdrożenia przepisów dotyczących monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów upłynęły ponad dwa lata. W tym okresie ustawa doczekała się kilku nowelizacji, dostosowujących przepisy do dynamicznie zmieniających się warunków w przewozach. Najważniejsze zmiany, między innymi dotyczące geolokalizacji, zostały wprowadzone ustawą zmieniającą z dnia 15 czerwca 2018 r.

Dla wielu przewoźników początki funkcjonowania nowych przepisów były trudne ze względu na konieczność analizy, czy przewożone przez nich ładunki podlegają ustawie. Jeszcze większe trudności mogła sprawiać obsługa systemu informatycznego, w którym zgłaszano przewozy. Jednak do najczęstszych przewinień należało naruszenie obowiązku zgłoszenia lub podanie w zgłoszeniu danych niezgodnych ze stanem faktycznym. W przypadku kontroli każde zaniechanie lub błąd prowadziły do nakładania wysokich kar finansowych, zarówno na kierowcę, jak i na przewoźnika.

Nomenklatura scalona

Mając na uwadze ciążące na uczestnikach przewozu obowiązki oraz zagrażające im wysokie kary, konieczne jest wypracowanie metody szybkiej weryfikacji rodzaju przewożonego towaru i w zależności od potrzeb zastosowanie procedury zgłoszenia. Dobrą informacją dla przewoźnika jest, że nowelizacja ustawy uprościła metodę klasyfikacji towarów. Od 14 czerwca 2018 r. można dokonywać zbiorczych zgłoszeń oraz stosować wyłącznie Nomenklaturę Scaloną (CN) – opracowaną przez Komisję Europejską, która jest wykazem towarów zawartym w Rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/1602 z dnia 11 października 2018 r. zmieniającym załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy

Celnej^[1]. Z ustawy usunięto zupełnie klasyfikację towarów według Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług (PKWiU), dzięki czemu zniknęły wątpliwości dotyczące niewłaściwej klasyfikacji.

System SENT

Jeśli przewoźnik ma zamiar zrealizować przewóz towarów wrażliwych, oprócz prawidłowego zgłoszenia lub jego uzupełnienia w systemie SENT, w trakcie całej trasy przewozu musi zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu, mając oczywiście na uwadze, że ustawa ma zastosowanie na terytorium Polski. Powinien w tym celu skorzystać z mobilnej aplikacji, udostępnionej firmom transportowym przez Ministerstwo Finansów lub z Zewnętrznego Systemu Lokalizacji. Numer lokalizatora lub zewnętrznego systemu lokalizacji powinien zostać odnotowany w rejestrze SENT. Przy tej okazji warto zwrócić uwagę na niezawodność przyjętego rozwiązania. Należy podkreślić, że o ile korzystanie z aplikacji wydaje się najmniej dotkliwe finansowo, o tyle jest to metoda najbardziej zawodna, o czym przekonali się już niektórzy użytkownicy ją przewoźnicy. Do zdarzeń podnoszących ryzyko zaliczyć należy problemy z ciągłym zasilaniem telefonu, brak pewności co do nieustannej i prawidłowej pracy aplikacji, ograniczony wpływ na prawidłowe zachowanie kierowcy oraz nadzór nad działaniem aplikacji. Każda nieprawidłowość prowadząca do przerwy w rejestrowaniu trasy skutkować będzie nałożeniem kary w wysokości 10 000 zł. Żaden telefon nie zagwarantuje, że w dowolnym momencie aplikacja nie przestanie działać. Niestety, argumenty związane z technicznym funkcjonowaniem aplikacji oraz telefonu, na którym została użyta, nie stanowią podstawy do zmniejszenia lub anu-

[1] Informacje na temat nomenklatury oraz wykaz można znaleźć pod adresem: <https://stat.gov.pl/sprawozdawczosc/intrastat/nomenklatura-scalona>

lowania kary. W konsekwencji, rozwiązania polegające na zastosowaniu bardziej zaawansowanych systemów telematycznych, spełniających wymogi Zewnętrznego Systemu Lokalizacji, takich jak GBOX firmy INELO, gwarantują bezpieczeństwo niespotykane w rozwiązaniach opartych na darmowej aplikacji.

Towary zza granicy

Szczególnie zagrożone są przypadki tranzytu, wywozu lub wwozu towarów wrażliwych do Polski. Wynika to z faktu, że swoim zasięgiem ustawa obejmuje Polskę. Należy zatem założyć, że zagraniczni kontrahenci nie posiadają wiedzy o obowiązku monitorowania towarów i nie będą dokonywać zgłoszeń w polskim systemie. W takich przypadkach niezwykle istotna jest czujność przewoźnika i weryfikacja, czy towar, który ma być podjęty i przewożony z przekroczeniem granicy Polski, podlega zgłoszeniu. W tym celu należy sprawdzić rodzaj ładunku, następnie odnieść się do ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów, a konkretnie do art. 3, który wskazuje towary wrażliwe. Jeżeli towar nie został wymieniony w tym artykule, konieczne należy sprawdzić, czy znalazł się w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 3 ust. 11 ustawy. Obecnie obowiązującym jest Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 20 lipca 2018 r. w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego

przewozu towarów, a wykaz towarów objętych systemem zawarto w paragrafie 1. W art. 3 w ustępach 4- 7 ustawy i w § 2 rozporządzenia wskazano wyjątki, czyli rodzaje przewozów lub towary, do których nie stosuje się przepisów o systemie monitorowania.

Aby być pewnym, że nasze informacje o przepisach są zawsze aktualne, zaleca się korzystanie z oficjalnych publikacji Dziennika Ustaw, przede wszystkim z ISAP – Internetowego Systemu Aktów Prawnych, gdzie można znaleźć nie tylko ustawę, ale również jej kolejne zmiany oraz tekst ujednolicony. Dodatkowo system umożliwia szybkie znalezienie aktów wykonawczych do ustawy, czyli rozporządzeń.

W każdym przypadku zalecana jest ostrożność i dokładna weryfikacja towaru, który zamierzamy przewieźć. Obowiązek zgłoszenia ładunku, który jest zlecony przez zagraniczny podmiot i wwożony do Polski, spoczywa wyłącznie na przewoźniku. Podobnie sytuacja może wyglądać w przypadku tranzytu, w zależności od miejsca działalności zlecającego przewóz lub nadawcy. Możliwe konsekwencje naruszenia obowiązku objęcia towaru systemem monitorowania są znaczne i w praktyce niemożliwe do uniknięcia. Należy bowiem pamiętać, że do ukarania nie musi dojść wyłącznie w przypadku kontroli na drodze. Organ może wejść w posiadanie informacji o naruszeniu obowiązku zgłoszenia i monitorowania również w przypadku kontroli nadawcy lub odbiorcy ładunku, jeżeli posiadają oni siedzibę na terenie Polski.



Zgłoszenie towaru krok po kroku



**ARKADIUSZ
GÓRA**

Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP

www.ocrk.pl

Decydując się na przyjęcie zlecenia przewozowego należy upewnić się, czy nadawca dokonał zgłoszenia w systemie SENT. Jeśli jest on spoza granic Polski, najprawdopodobniej nie orientuje się w procedurze zgłoszenia i działania musi podjąć przewoźnik. Przede wszystkim należy sprawdzić, jaki towar lub grupy towarów będą przewożone oraz w jakich ilościach. Następnie trzeba zweryfikować, pod jakim kodem towar widnieje w Nomenklaturze Scalonej. Kolejnym krokiem, po ustaleniu numeru CN, będzie weryfikacja, czy został on objęty systemem monitorowania. W tym celu sprawdzeniu podlega przytoczony wcześniej art. 3 ustawy oraz § 1 rozporządzenia. W przypadku stwierdzenia, że towar jest objęty systemem nadzoru, konieczne jest zgłoszenie przewozu w systemie SENT pod adresem <https://puesc.gov.pl/sent-formularze>, wygenerowanie i przekazanie kierowcy numeru referencyjnego oraz upewnienie się co do prawidłowego działania geolokalizacji. W przypadku braku pewności odnośnie sposobu zgłaszania przewozów istnieje możliwość skorzystania z systemu w środowisku testowym pod adresem <https://test.puesc.gov.pl/web/puesc/sent-formularze>. Warto również zapoznać się z awaryjną procedurą zgłoszenia, gdyby platforma nie działała lub działała nieprawidłowo, w tym celu należy skorzystać z informacji dostępnych w serwisie PUESC.

Weryfikacja towaru podlegającego monitorowaniu nie jest trudna. W przepisach wyraźnie wskazano te grupy, które bezwzględnie podlegają systemowi oraz możliwe wyłączenia. Ważne jest, aby dopilnować pozostałych elementów związanych z przewozem, jak wyposażenie kierowcy z numer zgłoszenia, bieżące zgłaszanie zmian w przewozie, dotyczące chociażby zmiany pojazdu lub kierowcy oraz prawidłowo działającej lokalizacji, szczególnie w przypadku korzystania z darmowej aplikacji na telefony. Należy uczulać kierowców, że za naruszenie obowiązków związanych z monitorowaniem towarów odpowiedzialność ponosi nie tylko przewoźnik, ale również kierowca, dlatego powinno zależeć im na prawidłowej realizacji zadania przewozowego.

Grzywna dla kierowcy w przypadku nieprawidłowego używania lokalizatora – jeśli nie włączył go lub nie wyłączył w odpowiednim momencie, albo kontynuował jazdę, pomimo że lokalizator lub system zewnętrzny nie działały poprawnie – może wynieść **od 5000 zł do 7500 zł**. Natomiast, tak jak wspominaliśmy wcześniej, nieprzesłanie danych lokalizacyjnych **oznacza dla przewoźnika karę 10 000 zł**. Na chwilę obecną znane są już przypadki nakładania kar na przewoźników w przypadku nieprawidłowego działania aplikacji. Maksymalna kara dla przewoźnika przewidziana w ustawie może osiągnąć niebagatelne **100 000 zł**, choć jest ona zarezerwowana dla sytuacji, gdy towar dotrze w inne miejsce niż deklarowane w zgłoszeniu lub nie będzie możliwe ustalenie miejsca jego dostarczenia. ●

Płaca kierowcy delegowanego

Ile może zarobić pracownik delegowany?

Wyliczenia zagranicznych minimalnych płac stały się dziś nieodłącznym elementem funkcjonowania firm transportowych, realizujących przewozy międzynarodowe. Odpowiednie rozliczenie zgodnie z aktualnymi przepisami oraz wytycznymi ma zapewnić bezpieczeństwo w razie ewentualnej kontroli i uchronić przed nakładanymi karami. Sankcje mogą być często bardzo dotkliwe i w skrajnych przypadkach sięgać nawet 500 000 euro.

Kim jest pracownik delegowany?

Delegowanie pracownika to pojęcie, z którym coraz częściej spotykają się przedsiębiorcy wysyłający pracowników do pracy za granicę. Przepisy mające zastosowanie w delegowaniu reguluje **Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług**. Ten akt prawny określa pracownika delegowanego jako zatrudnionego, który przez ograniczony czas wykonuje swoją pracę na terytorium innego państwa członkowskiego, niż to, w którym zwyczajowo pracuje. Dyrektywę stosuje się, gdy przedsiębiorstwa delegują pracowników na własny rachunek i pod swoim kierownictwem na terytorium państwa Wspólnoty. Na podstawie przepisów unijnych każdy pracownik ma prawo otrzymywania od pracodawcy wynagrodzenia co najmniej w wysokości płacy minimalnej państwa przyjmującego.

Czy kierowca może być pracownikiem delegowanym?

Do momentu wprowadzenia Pakietu mobilności dyrektywa 96/71/WE ma zastosowanie także do kierowców. Mimo mobilnego charakteru pracy kierowcy, przedsiębiorca powinien zapewnić co najmniej minimalne stawki wynagrodzenia pracownikowi wykonującemu pracę w państwie przyjmującym. Pod płacę minimalną podlegają przewozy kabotażowe, natomiast wyjęte spod tych obowiązków są przejazdy tranzytowe. W przypadku przewozów międzynarodowych z załadunkiem lub rozładunkiem w innym kraju to, czy dany przewóz podlega pod obowiązek wypłaty płacy minimalnej państwa przyjmującego, określa ten kraj w opublikowanych na dedykowanej stronie wytycznych.

Jakie kraje wymagają naliczania minimalnych płac dla kierowców?

Mobilny charakter pracy kierowcy nie przekonał wszystkich państw Unii Europejskiej do „pobłażliwego” podejścia w stosunku do zasad stosowania dyrektywy dla pracowników delegowanych. Aktualnie Państwa, w których konieczne jest wyliczanie wynagrodzeń delegowanych kierowców to: Niemcy, Francja, Austria, Włochy, Holandia, Belgia, Norwegia i Finlandia.

Jak wyliczyć wynagrodzenie pracownika delegowanego na przykładzie minimalnej płacy w Niemczech i Francji.

Wyliczając wyrównania do zagranicznych płac minimalnych, firmy transportowe niekoniecznie muszą podchodzić do rozliczenia zero – jednokowo. Rozliczenie nie musi opierać się na przeliczeniu godzin pracy i pomnożeniu ich przez minimalną stawkę, a następnie na wypłacie tak wyliczonego wynagrodzenia. Warto jednak wspomnieć, że często taki sposób obliczeń kierowcy uważają za jedyny właściwy.

PRZYKŁAD

Czas pracy na terytorium Niemiec = 10 h
Minimalna stawka godzinowa – Niemcy = 9,19 €
Wyliczenie wynagrodzenia za pracę na terytorium Niemiec: $10 \text{ h} * 9,19 \text{ €} = 91,90 \text{ €}$

Oczywiście takie podejście nie jest błędne, ale naraża przedsiębiorstwo transportowe na dużo wyższe koszty. Należy zauważyć, że podczas pracy za granicą kierowca już otrzymuje wynagrodzenie wynikające z podpisanej umowy o pracę. Dodatkowo, kierowcy wykonując pracę poza siedzibą przedsiębiorstwa, są w podróży służbowej z tytułu czego dostają diety i ryczałt za nocleg.

Wyróżniamy kilka polskich składników wynagrodzenia, które możemy wliczyć do zagranicznej płacy minimalnej:

- wynagrodzenie zasadnicze – wypłacane jest za ogólną pracę kierowcy bez znaczenia w jakim kraju jest wykonywana. Wynagrodzenie to może być zaliczane do zagranicznych minimalnych płac proporcjonalnie do godzin pracy w danym kraju;
- premie – w zależności od jej przeznaczenia premia może być w różny sposób wliczana do zagranicznych płac minimalnych;

- ryczałt za nocleg – zgodnie ze stanowiskiem i późniejszą argumentacją OCRK może być zaliczany do zagranicznych płac minimalnych.

Pozostałe składniki wynagrodzenia oraz dieta z tytułu podróży służbowej mogą być zaliczane do danej zagranicznej płacy minimalnej, ale tylko jeżeli dane państwo pozwoli na taką praktykę. Najczęściej stanowiska te publikowane są na stworzonych w tym celu platformach internetowych, w wytycznych dotyczących zasad rozliczania płacy minimalnej dla pracowników delegowanych. Obowiązek pełnego i jasnego dostępu do tych informacji wynika z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r.

Płaca minimalna niemiecka:

Do płacy minimalnej niemieckiej, oprócz opisanych wyżej składników, zaliczane są dodatki, takie jak dyżur oraz nadgodziny wypracowane na terytorium Niemiec. Obok wynagrodzenia do płacy zaliczana jest dieta pomniejszona o 8,37€ (zgodnie z niemieckim rozporządzeniem o ubezpieczeniu społecznym). Warto także zwrócić uwagę, iż sam czas pracy na terenie Niemiec nie jest wyznacznikiem wysokości wyrównania, jakie zostanie wyliczone kierowcy. Ważnym czynnikiem jest także jego ogólny pobyt na terytorium tego kraju. Podczas przebywania w Niemczech kierowca będzie otrzymywał diety i ryczałty z tytułu zagranicznej podróży służbowej, które będą częścią płacy minimalnej, odpowiednio pomniejszając dopłaty. Wyższa dieta zagraniczna zwiększa należności kierowcy z tytułu podróży służbowej, które są wolne od podatku i składek ZUS do wysokości limitów ustalonych w Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej. Wyrównania do zagranicznych minimalnych płac są wynagrodzeniem pracownika w związku z czym podlegają opodatkowaniu oraz składkom ZUS.

PRZYKŁADOWE ROZLICZENIE:

Na wykresie nr 1 przedstawiono przykładowy czas pracy kierowcy w Niemczech.



Wykres nr 1

Należne wynagrodzenie minimalne za czas pracy na terenie Niemiec w tym wypadku wyniesie:

$$8:00 \text{ h} \times 9,19 \text{ €} = 73,52 \text{ €}$$

WYPŁACONE POLSKIE WYNAGRODZENIE:

Stawka godzinowa pracownika (3 € x 8:00 h) = 24 €

Dieta (czas pobytu w Niemczech 19:00 h) = 49 €

Potrącenie SVeV na wyżywienie – 8,37 €

1 ryczałt za nocleg w Niemczech = 37,5 €

RAZEM = 102,13 €

Wyrównanie do minimalnej niemieckiej

$$= 73,52\text{€} - 102,13\text{€}$$

W analizowanym przykładzie przedsiębiorca wypłacił wyższe wynagrodzenie, niż to wynikające z ustawy niemieckiej w związku z czym nie musi wyrównywać nic kierowcy.

W tabeli nr 1 pokazano, jak wysokość diety zagranicznej wpływa na ewentualną dopłatę za pracę na terytorium Niemiec. W wyliczeniach uwzględniono zaliczanie wyżej opisanych składników:

Czas pracy na terytorium Niemiec: 63:15	
Wysokość diety zagranicznej:	Wyrównanie do minimalnej
8 €	796,09 zł
10 €	745,73 zł
15 €	605,83 zł
20 €	465,93 zł
25 €	326,03 zł
30 €	186,13 zł
35 €	46,23 zł
49 €	0 zł

Płaca minimalna francuska

Do minimalnej płacy we Francji zaliczane jest wynagrodzenie zasadnicze kierowcy oraz wypłacane dodatki za godziny nocne (tylko w przewozie rzeczy), godziny nadliczbowe i dyżury. Ponadto, przy poprawnym zapisie oraz argumentacji, częścią francuskiej płacy minimalnej może być ryczałt za nocleg. Sposób w jaki premia będzie zaliczana, zależy od jej przeznaczenia. Rozliczenie minimalnej płacy we Francji

zgodnie z wytycznymi ma opierać się na francuskim kodeksie transportowym. Wysokość minimalnej stawki we Francji zależna jest od prowadzonego pojazdu, kwalifikacji kierowcy oraz rodzaju wykonywanych tras. Wyliczając minimalne wynagrodzenie należy wziąć pod uwagę szereg dodatków, o których mówią francuskie przepisy, takich jak dodatki: stażowe, za pracę w nadgodzinach, za pracę w niedzielę i święta, za pracę w porze nocnej i amplitudy.

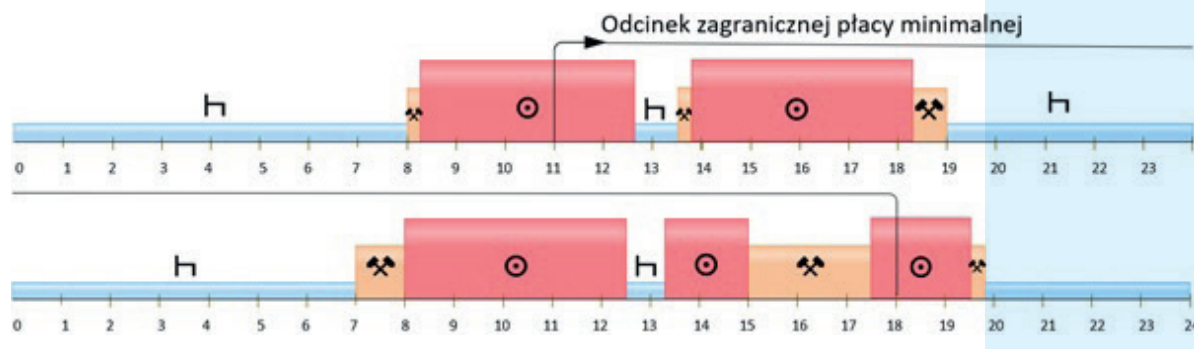
W tabeli nr 2 przedstawiono przykładowe przebiegi pracy kierowców na terytorium Francji w zależności od wyliczonego czasu pracy:

Minimalna płaca w Francji	Czas pracy - Francja	Wyrównanie
Kierowca 1	8:20:00	95,39 zł
Kierowca 2	1:52:00	0 zł
Kierowca 3	45:59:00	710,65 zł
Kierowca 4	28:50:00	44,25 zł
Kierowca 5	19:58:00	315,05 zł
Kierowca 6	35:25:00	487,41 zł
Kierowca 7	52:48:00	688,09 zł
Kierowca 8	11:21:00	0 zł

Jakie wyrównania?

Opierając się na aktualnych przepisach oraz wytycznych obowiązujących w danych krajach w tabeli nr 3 przygotowane zostało na podstawie odcinka przedstawionego na wykresie nr 2 porównanie dopłat do minimalnej płacy. Założono, że kierowca będąc w podróży służbowej otrzymuje maksymalne niepodatkowane diety i ryczałty, czyli takie o których mówi Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej.

Wysokość wyliczonego wyrównania uzależniona jest od nałożonych obowiązków w związku z wyliczeniem minimalnych stawek. Niejednokrotnie, oprócz wynagrodzenia godzinowego, przedsiębiorca zmuszony jest doliczać różnego rodzaju dodatki, wynikające z układów zbiorowych. Kolejnym ważnym elementem wysokości dopłat będą części wypłacone już z tytułu polskiego wynagrodzenia wyni- ➔



Wykres nr 2

Minimalna płaca	Należna minimalna płaca [€]	Wyplacone polskie wynagrodzenie [€]	Wyplacone świadczenia z tytułu podróży służbowych [€]	Wyrównanie [PLN]
Niemcy	165,42	68,46	91,67	22,84
Francja	178,68	68,46	45,00	281,59
Austria	241,75	68,46	101,83	308,53
Włochy	175,97	58,68	43,50	318,59
Holandia	167,94	58,68	32,50	331,41
Belgia	298,68	68,37	104,00	545,26
Finlandia	248,94	58,68	40,00	648,75
Norwegia	364,81	59,43	101,59	867,82

Tabela nr 3

kającego z umowy o pracę oraz należności z tytułu podróży służbowej.

Optymalizacja kluczem do oszczędności

Bardzo istotne jest, aby wyliczenia wyrównań były wykonane prawidłowo, ponieważ za niedopełnienie tego obowiązku grożą przewoźnikowi dotkliwe kary. Zgodnie z Ustawą o regulacji ogólnej płacy minimalnej (Ustawa o płacy minimalnej – MiLoG), Rozdz. 3 § 21 (3) *Naruszenie przepisów w przypadkach opisanych w ustępie 1 punkt 9 oraz w ustępie 2 może być ukarane grzywną wysokości do pięciuset tysięcy euro, w pozostałych przypadkach grzywną w wysokości do trzydziestu tysięcy euro.*

Nie należy przy tym jednak rezygnować z optymalizacji rozliczeń. Takie działanie oparte o doświadczenie i znajomość przepisów pozwala do maksimum ograniczyć koszty przedsiębiorstwa w zakresie wypłat wyrównań. Odpowiednio dobrane należności z tytułu podróży służbowej pozwalają przedsiębiorcy ograniczać koszty związane z wynagrodzeniem kierowcy przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu wypłaty „na rękę” kierowcy. Delegacje do limitów rozporządzenia są wolne od podatku i składek ZUS oraz jednocześnie będą wliczane do minimalnych płac (w jakiej części zależy od danego kraju) ograniczając możliwe dopłaty. Jeżeli sami nie posiadamy odpowiedniej wiedzy warto skorzystać z pomocy firmy outsourcingowej, takiej jak OCRK, która pomoże wykonać najkorzystniejsze rozliczenie zagranicznej płacy minimalnej oraz zadba o kompletną dokumentację podczas kontroli zagranicznych. Jest to rozwiązanie, które zapewni przewoźnikowi poczucie bezpieczeństwa, ponieważ za poprawne rozliczenie OCRK bierze finansową odpowiedzialność. ●



**BARTŁOMIEJ
ZGUDZIAK**

Ekspert ds. Analiz i Rozliczeń OCRK

www.ocrk.pl

Wymierne korzyści wynikające z rozliczania kierowców w OCRK

Abonamentowa usługa outsourcingowa polegająca na analizie i rozliczaniu czasu pracy kierowców, stworzeniu dokumentacji, przeszkoleniu kierowców i kadry zarządzającej wraz z pełnym dostępem do reprezentacji i odwołań oraz bieżącej kontroli, to nie tylko ogromna wygoda dla firmy transportowej, ale i duże oszczędności. Nawiązanie współpracy z OCRK sprawia, że w portfelu przewoźnika zostaną co miesiąc naprawdę pokaźne kwoty.

Wsparcie ekspertów i przygotowanie odpowiedniej dokumentacji jest bardzo istotne przy optymalizacji pracy i wydatków firmy transportowej. Dzięki doświadczeniu i znajomości przepisów można znaleźć takie rozwiązania, które bez straty dla pracownika zaowocują korzyściami u pracodawcy. W poniższym artykule wskażemy, na które aspekty należy zwrócić uwagę, szukając oszczędności.

1) WYNAGRODZENIE

Wysokość płacy kierowcy uzależniona jest przede wszystkim od wysokości stawek ujętych w umowie o pracę, jak również od zasad rozliczania czasu pracy obowiązujących w danej firmie. Zasady te określone są w regulaminach pracy, wynagradzania lub obwieszczeniu.

Obniżenie kosztów pracowniczych

W 2018 r. najpopularniejszym systemem, w jakim zatrudnieni byli kierowcy, **był system równoważnego czasu pracy**. Z uwagi na specyfikę pracy kierowcy jest to najbardziej optymalny system, w jakim możemy obecnie zatrudnić pracownika.

Nie jest to jednak jedyny element organizacyjny, mający wpływ na „uelastycznienie” czasu

pracy i obniżenie kosztów pracowniczych. Pozostałe, które nie są tak często wykorzystywane przez firmy transportowe, z uwagi na brak odpowiedniego doradztwa i wsparcia eksperckiego, to zastosowanie „ruchomego” dnia wolnego, nieusprawiedliwionych przestojów w czasie prowadzenia pojazdu, dyżurów, które nie są częścią czasu pracy oraz odpowiednie zakwalifikowanie przerw i odpoczynków dobowych.

Ważnym aspektem jest również eliminacja zdarzeń prac innych, które nie wynikają z faktycznego świadczenia pracy przez kierowcę, a głównie z błędów obsługi selektora tachografu lub celowego działania pracownika, mającego na celu zwiększenie przysługującego wynagrodzenia, szczególnie w przypadku wyrównania do zagranicznych płac minimalnych.

Składniki wynagrodzenia

Duże znaczenie dla optymalizacji kosztów ma również zapisanie w umowie z czego składa się wynagrodzenie naszego kierowcy. Warto zwrócić uwagę, żeby całościowe wynagrodzenie pracownika ujęte w umowie o pracę zawierało takie składniki jak:

- dyżury
- godziny nocne
- godziny nadliczbowe.

W tym celu należy wprowadzić podział na wynagrodzenie zasadnicze, zaliczki oraz ryczałty, które odpowiednio należy później ująć w płacy i rozliczyć.

Dopiero tak skonstruowana umowa pozwoli pracodawcy ograniczyć koszty związane z pracą kierowcy ponad wskazany w Kodeksie Pracy wymiar czasu pracy, wynoszący w 2019 r. średnio 168 godzin na miesiąc.

Zagraniczna płaca minimalna

Kolejnym ważnym elementem mającym znaczenie dla większości firm transportowych wykonujących transport międzynarodowy, jest optymalizacja w kontekście rozliczania zagranicznych płac minimalnych.

Rozpoczyna się ona od prawidłowego ustalenia zasad rozliczenia płacy minimalnej w danym państwie unijnym. Następnie należy dążyć do zaliczenia do tejże płacy jak największej ilości składników szeroko rozumianego „polskiego” wynagrodzenia, do którego w części może zaliczać się również zwrot kosztów z tytułu podróży służbowych. Oczywiście wszystko w sposób zgodny z wytycznymi państwa przyjmującego danego pracownika.

Oszczędności wynikające z wynagrodzenia

W zależności od zaawansowania wewnętrznych zapisów regulujących wyżej wymienione elementy, obniżenie kosztów związanych z wynagrodzeniem brutto pracownika według badania OCRK waha się od 5 do nawet 40%. Średnio jest to 15% na kwocie brutto każdego pracownika.

W optymalizacji kosztów nie zostały uwzględnione należności z tytułu podróży służbowych, które w większości przypadków przedsiębiorcy ustalają na możliwym maksymalnym poziomie z uwagi na zwolnienie tychże środków z opodatkowania oraz „ozusowania”.

2) NARUSZENIA

Jak wynika z badań przeprowadzonych w OCRK, ponad połowa naruszeń podlegających kontroli Inspekcji Transportu Drogowego nie wynika z przekroczenia norm czasu pracy, lecz z błędów kierowców związanych z obsługą, użytkowaniem karty kierowcy i tachografu oraz z nieprzestrzegania terminowości pobierania danych przez przedsiębiorcę.

Najczęstszymi przykładami takich naruszeń są:

- brak wpisów manualnych na karcie kierowcy;
- nieprawidłowe operowanie selektorem;
- brak rejestracji symboli państw rozpoczęcia i zakończenia pracy.

Szkolenia kierowców

Z uwagi na fakt, że powyższe błędy nie wynikają z przyczyn, których przewoźnik nie mógł przewidzieć lub zaplanować, przy odpowiednio przeprowadzonym szkoleniu kierowców oraz comiesięcznej kontroli, mogą i powinny zostać w większości wyeliminowane.

Rozpoczęcie współpracy OCRK z Klientem od przeprowadzenia szkolenia dla kierowców, które następnie jest cyklicznie powtarzane wraz z comiesięczną kontrolą wskazanych błędów, pozwala na wyeliminowanie średnio ok. 17% sankcji miesięcznie.

Systemy eliminujące błędy

Dodatkowe systemy, stworzone dla Klientów OCRK, takie jak Automatyczne Pobieranie Danych (APD) oraz Analiza Kompletu Danych (AKD) w Panelu Klienta OCRK, owocują praktycznie całkowitym wyeliminowaniem naruszeń związanych z błędami obsługi tachografu i pobieraniem danych.

3) FIRMOWE KOSZTY OBOWIĄZKU ROZLICZANIA CZASU PRACY KIEROWCÓW

Współpraca z Ogólnopolskim Centrum Rozliczania Kierowców i zaproponowane w artykule rozwiązania pozwo-

W tabeli możemy zobaczyć, jak duże mogą być oszczędności przewoźnika, wynikające z obniżenia kosztów pracowniczych:

	1 firma			2 firma			3 firma		
z OCRK	styczeń	luty	marzec	styczeń	luty	marzec	styczeń	luty	marzec
Dopłaty UE		431,21 zł			2 151,36 zł			1 892,87 zł	
Wynagrodzenia	36 928,52 zł	38 098,76 zł	39 214,40 zł	45 207,04 zł	44 189,36 zł	46 776,00 zł	25 146,48 zł	25 110,00 zł	25 414,80 zł
Dopłaty ryczałty		7 464,61 zł			651,09 zł			1 064,05 zł	
suma:	44 824,34 zł	38 098,76 zł	39 214,40 zł	48 009,49 zł	44 189,36 zł	46 776,00 zł	28 103,40 zł	25 110,00 zł	25 414,80 zł
		SUMA:	122 137,50 zł		SUMA:	138 974,85 zł		SUMA:	78 628,20 zł
bez OCRK	styczeń	luty	marzec	styczeń	luty	marzec	styczeń	luty	marzec
Dopłaty UE		1 351,44 zł			9 605,34 zł			8 962,71 zł	
Wynagrodzenia	55 943,51 zł	60 574,73 zł	67 725,14 zł	50 701,34 zł	49 284,53 zł	46 775,93 zł	30 351,03 zł	29 209,46 zł	30 551,95 zł
Brak ryczałtów									
suma:	57 294,95 zł	60 574,73 zł	67 725,14 zł	60 306,68 zł	49 284,53 zł	46 775,93 zł	39 313,74 zł	29 209,46 zł	30 551,95 zł
		SUMA:	185 594,82 zł		SUMA:	156 367,14 zł		SUMA:	99 075,15 zł
różnica:			34,19%			11,12%			20,64%

łą firmie transportowej w dużym stopniu ograniczyć koszty prowadzenia działalności.

Przykładowe wydatki, których uniknie przewoźnik w związku z zawarciem umowy z OCRK:

- koszt specjalistycznego szkolenia kierowców w zakresie szkolenia kierowców i obsługi tachografu to średnio, co najmniej **2000 zł brutto**;
- comiesięczny koszt pracownika rozliczającego czas pracy kierowców to **5000 zł brutto**;
- koszt przygotowania odwołania od decyzji ITD lub PIP to średnio **500 zł brutto**;
- stworzenie dokumentacji pracowniczej to wydatek **5000 zł brutto**;
- abonament za oprogramowanie do rozliczenia czasu pracy wynosi co miesiąc ok. **4500 zł brutto**;
- koszt jednostkowej reprezentacji przewoźnika podczas kontroli ITD i PIP to **2000 zł brutto**.

Oczywiście wskazane koszty należy odnieść do ilości posiadanych kierowców i czasu potrzebnego do obsługi załogi kierowców.

Aby pokazać skalę tych oszczędności specjalnie dla Klientów OCRK przygotowany został nowy raport – **RAPORT SZEFA**, w którym przewoźnik otrzymuje informacje ile co miesiąc zyskuje dzięki korzystaniu z usług i rozwiązań OCRK. Raport zawiera również najważniejsze, zbiorcze informacje dotyczące kierowców z danej firmy transportowej, takie jak:

- ranking kierowców,
- średnie wynagrodzenie kierowców brutto i netto (również w przeliczeniu na przejechany kilometr),
- wykorzystanie dostępnego czasu jazdy

i wiele innych, wartościowych parametrów. Dodatkowo na podstawie przeanalizowanych danych, w ramach raportu stworzona została klasyfikacja kierowców w firmie, w oparciu o którą można prowadzić np. system premiowania pracowników.

Należy również pamiętać, że poza wspomnianymi oszczędnościami jest jeszcze jedna korzyść oddania szeroko rozumianego rozliczania czasu pracy kierowców profesjonalnemu podmiotowi. Jest nią tzw. ciągłość usługi osiągnięta poprzez eliminowanie problemów związanych z tzw. czynnikiem ludzkim, czyli np. zwolnieniem się pracownika odpowiedzialnego za tę kwestię. 📍



**KAMIL
WOLAŃSKI**

Kierownik Działu Ekspertów

www.ocrk.pl

4 firma			5 firma		
styczeń	luty	marzec	styczeń	luty	marzec
	0,00 zł			2 765,21 zł	
11 270,26 zł	11 992,80 zł	13 096,20 zł	65 575,54 zł	65 742,24 zł	66 078,40 zł
	1 330,98 zł			9 019,23 zł	
12 601,24 zł	11 992,80 zł	13 096,20 zł	77 359,98 zł	65 742,24 zł	66 078,40 zł
	SUMA:	37 690,24 zł		SUMA:	209 180,62 zł
styczeń	luty	marzec	styczeń	luty	marzec
	4 325,17 zł			15 959,65 zł	
19 761,03 zł	19 421,71 zł	19 453,06 zł	70 271,13 zł	69 621,87 zł	63 478,22 zł
24 086,20 zł	19 421,71 zł	19 453,06 zł	86 230,78 zł	69 621,87 zł	63 478,22 zł
	SUMA:	62 960,97 zł		SUMA:	219 330,87 zł
40,14%			4,63%		

Jaka będzie przyszłość transportu w Unii?

Dyskusje podczas spotkań CORTE

Specjalnie dla naszych czytelników opracowaliśmy najważniejsze tematy, które były omawiane podczas ostatniego spotkania CORTE (The Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement) w Brukseli. To bardzo istotne dla firm transportowych kwestie, dlatego warto się im przyjrzeć bliżej.

Konfederacja Organizacji Kontroli w Transporcie Drogowym (CORTE) jest jedną z najbardziej znanych międzynarodowych platform transportowych, założoną i działającą w celu zrzeszenia ludzi i organizacji z Europy i spoza jej granic odpowiedzialnych za transport drogowy, bezpieczeństwo ruchu drogowego i jego ochronę. Działania CORTE obejmują analizę i interpretację przepisów UE oraz międzynarodowych przepisów prawnych w zakresie transportu.

Celem spotkań jest zachęcanie, promowanie i wspieranie rozwoju oraz wdrażania polityki w zakresie transportu i bezpieczeństwa drogowego w Europie i na poziomie międzynarodowym. Uczestniczą w nich przedstawiciele służb kontrolnych i ministerstw poszczególnych krajów (obecnie ponad 30 instytucji), stowarzyszenia i zrzeszenia działające w dziedzinie transportu oraz partnerzy ze strony biznesu – tacy jak INELO. Takie zestawienie członków daje szeroki pogląd na każdy omawiany temat z perspektywy różnych stron.

Na ostatnim czerwcowym spotkaniu większość czasu została poświęcona na omówienie aktualnych problemów związanych z wdrożeniem inteligentnych tachografów. Jak się okazuje, pomimo że obowiązkowa data 15 czerwca 2019 r. już minęła – nie wszystko poszło zgodnie z planem.

Nierozwiązana kwestia – czy pojazd wyposażony w inteligentny tachograf może wjechać do krajów w których obowiązuje AETR?

Niewyjaśnioną w dalszym ciągu pozostała kwestia poruszania się pojazdów z inteligentnymi tachografami w krajach AETR. Wszystko wynika z tego, że nie zostały przygotowane odpowiednie procedury. Budowa i zasady działania tachografów inteligentnych zostały opisane w załączniku 1C do rozporządzenia 165/2014. Niestety nie jest on włączony w umowę AETR. Nie byłoby tematu, gdyby zmiany w tachografach zostały opisane w załączniku 1B, ponieważ zmiany w nim automatycznie stawały się częścią AETR. Jednak mleko już się rozlało. Obecnie prowadzone są spotkania dotyczące dostosowania i jak najszybszego wprowadzenia inteligentnych tachografów w krajach spoza UE. Można założyć, że dostosowanie tych przepisów potrwa co najmniej rok, jak więc w tym czasie wykonywać przewozy?

Jeżeli istnieje taka możliwość, to warto do czasu rozstrzygnięcia tego zagadnienia unikać wysyłania pojazdów z inteligentnymi tachografami do krajów nieobjętych rozporządzeniem 561/2006. Wynika to głównie z faktu, że inspektorzy z krajów objętych umową AETR mogą zarzucić firmie transportowej przewóz pojazdem bez odpowiedniego tachografu, ponieważ m.in. bez aktualizacji swoich urządzeń nie będą w stanie odczytać danych z pamięci smart tachografu.

Wdrożenie inteligentnych tachografów – czy wszystko poszło zgodnie z planem?

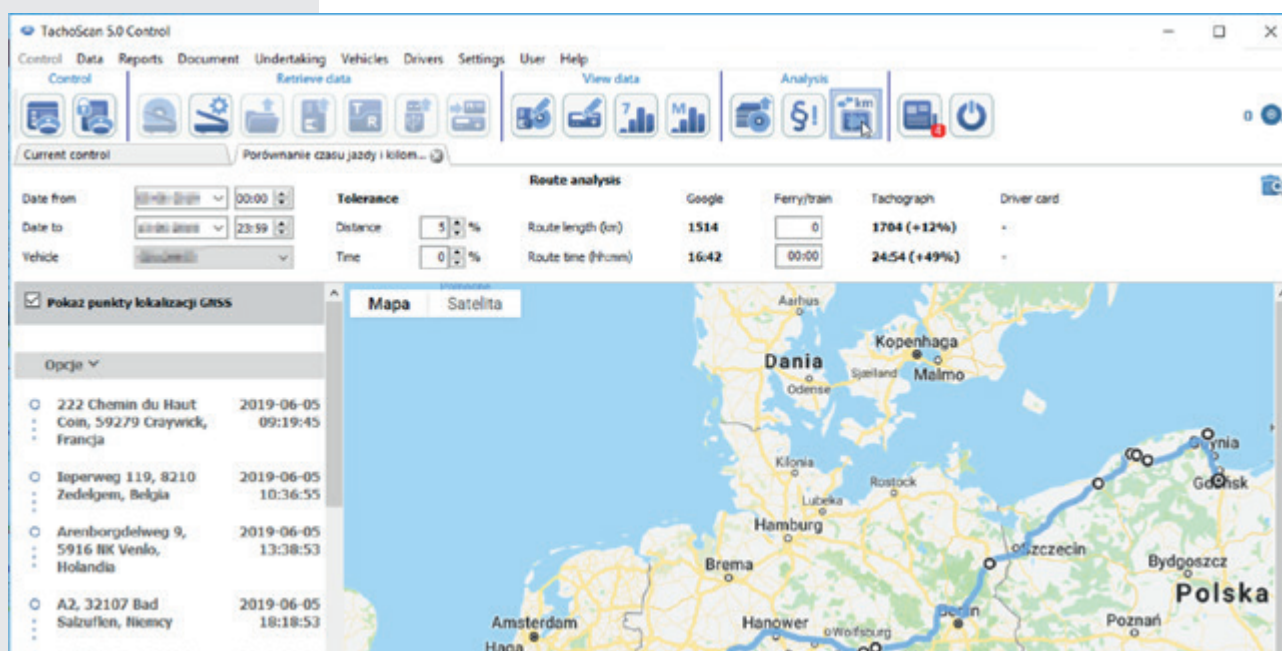
Duża część spotkania została poświęcona przedstawieniu problematyki wdrożenia inteligentnych tachografów.

Bowiem, pomimo że UE nie zdecydowała się na przesunięcie daty obowiązkowej dla montażu nowych urządzeń, jak czas pokazał, nie wszystko było na 15 czerwca gotowe. Problemy dotyczyły przede wszystkim opóźnień w wydawaniu kart nowych generacji. Dla przypomnienia – karty warsztatowe drugiej generacji są niezbędne do aktywacji i kalibracji inteligentnego tachografu. W Polsce pierwsze karty trafiły do warsztatów w pierwszej połowie maja, czyli z ponad miesięcznym opóźnieniem względem planu. Od 15 czerwca 2019 roku wszystkie wydawane karty (kierowcy, przedsiębiorcy, kontrolna, warsztatowa) powinny być już kartami kolejnej generacji. Pomimo upływu tej daty w wielu krajach jednak nadal są wydawane karty poprzedniej generacji. Wynika to z konieczności podpisania nowych umów na dostawę komponentów, stworzenia nowych wzorów kart, czy zbyt późnego uzyskania przez producentów homologacji typu. Wymiana kart na nowe w przypadku kierowcy, przedsiębiorcy czy służb kontrolnych nie jest jednak konieczna, ponieważ dotychczasowe karty są również kompatybilne z nowymi tachografami. W efekcie ich wymiana nastąpi naturalnie, w związku z datą końca ich ważności (5 lat).

Kolejnym z elementów jest kwestia dostawy niezbędnych podzespołów systemu inteligentnych tachografów. Same urządzenia rejestrujące zostały przygotowane przez dwóch producentów VDO (Continental) oraz Stoneridge, natomiast czujniki ruchu są wytwarzane obecnie zaledwie przez jednego producenta. Niektóre kraje zgłaszały spore przerwy w ich dostawie – a bez tego elementu pojazdy nie mogą jeździć po publicznych drogach.

Osobnym tematem jest kwestia zdalnej preselekcji przez służby kontrolne – są one na etapie poszukiwania odpowiednich dostawców anten oraz oprogramowania. INELO jako firma tworząca oprogramowanie prowadzi rozmowy z inspekcjami w sprawie indywidualnych projektów dopasowanych do sprawnej kontroli w poszczególnych państwach. Mają one służyć do szybkiego wybierania podejrzanych pojazdów do szczegółowej kontroli na podstawie 19 informacji z tachografu, udostępnianych zdalnie poprzez komunikację DSRC. Jak się okazuje, w transporcie międzynarodowym ciężarówki są wymieniane średnio co 4 lata. Oznacza to, że w grudniu na drogach w transporcie międzynarodowym **aż 13 na 100 ciężarówek** może już posiadać inteligentny tachograf.

Służby kontrolne dopytywały również, czy możliwe są już odczyt i analiza danych z nowych tachografów i kart kierowców. Piotr Żółty z INELO zaprezentował nowe funkcjonalności oprogramowania TachoScan Control oraz wyjaśnił kwestie aktualizacji urządzeń do pobierania danych. Szczególnie interesująca dla uczestników spotkania była funkcja automatycznego wyznaczania przebytej trasy na podstawie danych lokalizacyjnych zapisanych w pamięci tachografu. Pomimo ograniczonego dostępu do nowych tachografów i kart, Inelo na czas dostosowało swoje oprogramowanie do nowych realiów. 📍



Nowe funkcje oprogramowania TachoScan Control związane z tachografami 2-giej generacji

Praktyki kontrolne – obieranie odpoczynków tygodniowych w kabinie pojazdu

Przedstawiciele służb kontrolnych z Holandii, Dani oraz Wielkiej Brytanii zaprezentowali statystyki pokontrolne i swoje podejście do weryfikowania odbioru odpoczynków tygodniowych w kabinie pojazdu. Pojawilo się wiele różnic pomiędzy praktykami poszczególnych krajów. Zwracano uwagę na absurdalność przepisu dotyczącego odebrania za krótkiego odpoczynku tygodniowego np. 44,5 godziny. Grozi za to sankcja kilkakrotnie mniejsza, niż za spanie w kabinie pojazdu pełnych 45 godzin, co może być wykorzystywane przez kierowców do „obejścia” zakazu. Przedstawione zostały aspekty prawne kontroli – dla kontrolujących z ww. krajów najtrudniejsze jest udowodnienie, że kierowca przebywał w okresie odpoczynku tygodniowego w kabinie pojazdu, tym bardziej, że przepisy nie wymagają posiadania odpowiednich dokumentów (np. faktur za hotel). Dyskusję wzbudziła również kwestia kontroli na parkingach w trakcie trwania odpoczynków. Przywoływano również rozmowy z kierowcami, którzy niejednokrotnie twierdzili, że sami wolą zostać w pojeździe, w którym wg. nich jest znacznie wygodniej niż w noclegowniach o niskim standardzie. Można z tego wysnuć wnioski, że potrzeba jeszcze w tej kwestii doszczegółowienia przepisów. Z drugiej strony jednak kontrole zakazu spędzania odpoczynków tygodniowych w kabinie pojazdu powinny być prowadzone we wszystkich krajach UE – zgodnie z wyrokiem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości sprawa C-102/16 z lutego 2017 roku.

Z przedstawionych statystyk wynika, że w Holandii od lutego 2018 roku było 689 kontroli odpoczynku w kabinie, z czego 197 zakończyło się karą. Sankcje w tym przypadku to każdorazowo nawet 1500 euro dla przewoźnika. W Wielkiej Brytanii łącznie od listo-

pada 2017 roku nałożono 141 kar po 300 funtów każda. Jednak w tym przypadku kontrolowanie odpoczynków tygodniowych w kabinie pojazdu odbywa się wyłącznie na parkingach bez rozbudowanego zaplecza socjalnego (toalet, restauracji, itp.). W szczególności kontrolowane są miejsca, gdzie miejscowa ludność zgłasza problemy z zachowaniem kierowców ciężarówek spoza GB.

Jak pokazują liczby, we wskazanych państwach kontrole odpoczynków tygodniowych w kabinie pojazdu są tylko małym procentem wszystkich kontroli, a podejście służb w porównaniu do krajów takich jak Francja, Niemcy czy Belgia wydaje się dużo łagodniejsze.

Pakiet mobilności

Na spotkaniu omówiony został aktualny stan prac nad pakietem mobilności. Dla przypomnienia wprowadza on zmiany w trzech bardzo istotnych obszarach sektora transportu, czyli:

ZASAD DELEGOWANIA KIEROWCÓW:

Jedną z najważniejszych, proponowanych zmian, dotyczy obowiązywania zagranicznej płacy minimalnej dla kierowców. Z obowiązków związanych z delegowaniem został wykluczony tranzyt (przejazd przez terytorium danego kraju bez załadunku oraz rozładunku). Wyłączenie z delegowania ma także dotyczyć tzw. przewozów bilateralnych (obustronnych), czyli transportu ładunku z państwa siedziby przewoźnika do innego państwa np. z Polski do Hiszpanii oraz przewozu powrotnego do państwa siedziby przewoźnika po wykonaniu dostawy w ramach tego przewozu. W drodze do kraju docelowego i w podróży powrotnej ma być dozwolony dodatkowy załadunek lub rozładunek w innych państwach na trasie przejazdu (w obu kierunkach), bez podlegania zasadom delegowania. Możliwy jest także inny sce-

nariusz, czyli dwa załadunki lub rozładunki w drodze powrotnej, jeżeli nie miał miejsca załadunek lub rozładunek w trakcie podróży z Polski.

CZASU JAZDY, PRZERW I ODPOCZYNKÓW:

Na szczególną uwagę zasługuje przegłosowany zapis, iż przewoźnik będzie musiał organizować pracę kierowców w taki sposób, aby mogli wrócić do domu przynajmniej raz na trzy tygodnie. Zmiany dotkną też obowiązkowych rekompensat odpoczynków tygodniowych – będą one wykorzystywane wyłącznie z innymi odpoczynkami trwającymi co najmniej 45 godzin. Doszczegółowieniu ulegnie zakaz odbioru odpoczynków tygodniowych w kabinie pojazdu. Zaproponowano również wprowadzenie we wszystkich pojazdach w ruchu międzynarodowym, do 2025 roku kolejnej, nowej generacji tachografu, która będzie automatycznie zapisywać miejsca rozładunków/załadunków oraz przekroczeń granic. To pozwoli na sprawne kontrolowanie zasad kabotażu oraz rozliczeń płacy minimalnej. Z kontrolami związana jest też kolejna zmiana dotycząca dwukrotnego wydłużenia okresu kontroli na drodze – z 28 do 56 dni. Nie bez znaczenia pozostaje również kwestia objęcia w ruchu międzynarodowym tzw. busów (pojazdów od 2,4 tony DMC) obowiązkiem wyposażenia w tachograf i kierowania zgodnie z rozporządzeniami unijnymi, takimi jak 561/2006, dotyczącymi norm czasu jazdy odpoczynku.

DOSTĘPU DO RYNKU PRZEWÓZÓW:

Parlament przyjął również kontrowersyjne, szczególnie w ocenie państw z Europy Wschodniej stanowisko, w którym ograniczono wykonywanie kabotażu do jedynie 3 dni, przy kolejnej operacji w tym samym kraju dopiero po 60 godzinach i do czasu wykonania nowego przewozu międzynarodowego z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę. Propozycje zawierają zapis o obowiązkowym powrocie pojazdu co cztery tygodnie do państwa, w którym znajduje się siedziba przewoźnika. Wymagane będzie również, aby większość przewozów była związana z krajem siedziby firmy transportowej – co utrudni pracę w tzw. przerzutach. Niespełnienie ww. wymogów będzie skutkowało odebraniem licencji.

Powyższe zmiany zostały przyjęte przez Parlament Europejski 4 kwietnia 2019 roku. Kolejną ważną fazą prac nad Pakietem będzie głosowanie w Radzie UE. Jeśli wówczas nie zostaną wprowadzone żadne poprawki to będzie to ostatni etap tworzenia nowych przepisów. Innymi słowy – zaczną one obowiązywać. Jest to zakończenie tzw. pierwszego czytania. Zgodnie z danymi na stronie Parlamentu w 7. Kadencji aż 85% aktów uzgodniono właśnie w pierwszym czytaniu. Nie został jednak ustalony jeszcze termin tego głosowania, nie ma też ram czasowych w jakim ma zostać ustalony. Jeżeli jednak Rada wniesie poprawki, to propozycja nowych przepisów trafi na drugie czytanie do Parlamentu – tym razem jednak z tą różnicą, że będą ustalone ramy czasowe na kolejne głosowania (max. 4 miesiące). Istnieją jednak naciski, żeby prace nad Pakietem mobilności zakończyć jak najszybciej, czyli nawet w tym roku.

Jak będzie wyglądać przyszłość? Aplikacja na telefon zamiast tachografu?

Ciekawostką mogą być prowadzone badania dotyczące przyszłości systemu tachografów. Obecnie trwa weryfikacja czy w przyszłości aplikacje na urządzenia mobilne (telefon, tablet) będą mogły zastąpić znane wszystkim tachografy i jakich zmian to będzie wymagało. Póki co jednak jest bardzo dużo niewiadomych oraz wątpliwości – w szczególności jeśli chodzi o aspekty bezpieczeństwa, niezawodności systemu, czy problematyki przechowywania tak ogromnej ilości danych. Jednak wykorzystanie aplikacji mobilnych w transporcie nie jest wielką nowością – już teraz istnieją aplikacje takie jak 4Trans Mobil TIR do automatycznego rejestrowania przekroczeń granic oraz odczytu karty kierowcy w celu rozliczenia ewidencji czasu pracy, delegacji czy zagranicznych płac minimalnych. Instytucje wykorzystują tę technologię do np. monitorowania przewozu towarów wrażliwych (SENT-GEO). Czas więc pokaże czy następnym krokiem będzie zastąpienie tachografu aplikacją.

Nasi eksperci cały czas śledzą ustawodawstwo zarówno europejskie, jak i polskie związane z transportem drogowym. W najbliższej przyszłości będziemy informować o kolejnych postępach i zmianach związanych z pakietem mobilności oraz badaniami dotyczącymi zastąpienia tachografu aplikacją na telefony. 📱



**MATEUSZ
WŁOCH**

Ekspert INELO ds. Rozwoju i Szkoleń

www.inelo.pl

Firma to przede wszystkim ludzie

– rozmowa z Rafałem Rusjanem,
Prezesem Zarządu
„Sokołów-Logistyka” Spółka z o.o.

Tradycja „Sokołów-Logistyka” Spółka z o.o. na rynku transportowym sięga już ponad 44 lat. Główna siedziba firmy mieści się w Sokołowie Podlaskim. Spółka posiada także swoje oddziały w Jarosławiu i Kole oraz od niedawna Biuro w Osiu. Firma oferuje usługi w zakresie trzech obszarów: transportu krajowego, transportu międzynarodowego oraz działu technicznego. Dziś spółka realizuje około 6000 zleceń miesięcznie, wykorzystując przy tym wieloletnie doświadczenie m.in. w przewozach chłodniczych oraz żywych zwierząt. O historii firmy, jej osiągnięciach i planach opowiedział nam Prezes Zarządu „Sokołów-Logistyka” Sp. z o.o. Rafał Rusjan.

„Sokołów Logistyka” to firma z naprawdę długą tradycją. Czy może Pan opowiedzieć o tym, jak to wszystko się zaczęło?

RAFAŁ RUSJAN – Tradycja firmy sięga 1974 roku. Była to firma stricte z przeznaczeniem do obsługi zakładów mięsnych. W 1996 r. została przekształcona w Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Jej największy rozwój notowany jest od 2005 roku. W tym czasie przychody firmy wzrosły siedmiokrotnie.

Co uznaliby Państwo za największy sukces w ciągu tych 4 dekad?

RR – Największym sukcesem firmy jest jej zespół. Firma to przede wszystkim ludzie. Dobranie odpowiedniego zespołu, z dużym zaangażowaniem i doświadczeniem ma istotne znaczenie w rozwoju Spółki i przekłada się na wymierne efekty.

Jakie kierunki obsługuje „Sokołów-Logistyka” w ramach przewozów międzynarodowych?

RR – „Sokołów-Logistyka” obsługuje transport przede wszystkim w krajach Unii Europejskiej. Duża dywersyfikacja usług pozwala nam na sukcesywny rozwój.

Specjalizują się Państwo w przewozach chłodniczych oraz żywych zwierząt. To bardzo wymagający rodzaj transportu. Jakie zabezpieczenia oraz nowoczesne narzędzia wykorzystują Państwo, aby zadbać o najwyższą jakość przewożonych towarów?

RR – Transport chłodniczy w „Sokołów-Logistyka” to dziś pojazdy od 12 do 33 palet. Chłodnie dzielimy na multitempy, doublestocki i hakowe. Chłodnie spięte są w systemie informatycznym na bazie GPS, dzięki któremu mamy informację czy pojazd dotarł na czas do Klienta. Jeżeli chodzi o transport żywych zwierząt – faktycznie jest to wymagająca gałąź transportu. Nasi kierowcy przechodzą odpowiednie szkolenia z zasad dobrostanu, które wskazują jak postępować podczas transportu trzody czy bydła.

Od lat korzystają Państwo z oprogramowania 4Trans w celu rozliczania czasu pracy kierowców. Jak korzystanie z systemu usprawniło Państwa pracę?

RR – Przy tak dużej ilości przepisów nie wyobrażam sobie działalności firmy bez systemu, który pomaga w rozliczeniach czasu pracy kierowców. Na chwilę obecną jesteśmy zadowoleni z programu 4Trans i zamierzamy dalej korzystać z tych usług. ☺





RAFAŁ RUSJAN

Prezes Zarządu
„Sokołów-Logistyka” Sp. z o. o.

Obecną funkcję pełni już ponad 8 lat. Pracę w Spółce w Sokołowie Podlaskim rozpoczął w 2005 roku. Praktyk jasno wyznaczający cele. W pracy stawia na rzetelność, doświadczenie i współpracę. Często powtarza, że „firma to ludzie” i to właśnie wykwalifikowana kadra i doświadczony zespół są według niego największym sukcesem firmy.

Obecnie wprowadzili Państwo do swojej firmy również system do telematyki i monitoringu GBOX firmy INELO. Co wpłynęło na taką decyzję? Jakiekolwiek Państwo wrażenia po pierwszym okresie korzystania z systemu?

RR – System GBOX wprowadziliśmy na próbę. Przede wszystkim zależy nam na obsłudze pojazdów, które realizują usługi i rzadko zjeżdżają do bazy. System daje możliwość zdalnego odczytywania kart kierowców i tachografów, ale to tylko niektóre z cech tego systemu. Daje też wiele innych możliwości, które właśnie są testowane w naszej działalności.

Jakiekolwiek obecnie dostrzegają Państwo zagrożenia dla sektora transportu oraz jakie możliwości?

RR – Zagrożenia to oczywiście duża komplikacja przepisów dotyczących transportu. Jeżeli chodzi o możliwości to w transporcie międzynarodowym dużym plusem jest dobre położenie geograficzne Polski. Liczymy na dalszą tak dobrą współpracę z krajami UE, a w przyszłości liczymy też na otwarcie rynków wschodnich. Co do transportu krajowego to polski rynek rośnie, rozwija się i obecnie stanowi znaczący procent w przewozach całości towarów, co też będzie powodować wzrost ilości wykonywanych usług.

Jak oceniają Państwo ostatnie zmiany prawne w Polsce (ustawa o transporcie drogowym i ustawa o tachografach)? Jak edukujecie swoich pracowników z ważnych zmian legislacyjnych?

RR – Wszelkie zmiany w prawie poprzedzamy szkoleniami pracowników. W dużej mierze opieramy się na doświadczeniu i fachowości firmy INELO, często korzystamy ze szkoleń tej właśnie firmy.

Jakiekolwiek są Państwa plany rozwoju na najbliższe lata?

RR – Planujemy na rozwój to dywersyfikacja usług transportowych i okołotransportowych, gdyż „Sokołów-Logistyka” Sp. z o.o. dziś to nie tylko transport, ale także inne gałęzie. ●

*Dziękujemy za rozmowę.
Redakcja*



Jak ułatwić pracę kierowcy?

Planowanie trasy i stały kontakt z GBOX Assist

Mówi się, że transport to najtrudniejsza branża świata. Większość firm transportowych podpisze się zapewne pod tym stwierdzeniem. A w tym wszystkim – kierowca – jako główne ogniwo całego procesu przewozowego. To na jego barkach spoczywa realizacja zlecenia na czas. Zawód kierowcy to pilnowanie określonego czasu pracy, nieprzespane noce, jazda kiedy chce się spać i przymusowy odpoczynek, kiedy oczy wcale się nie zamykają. To terminy, pośpiech i stres. Czy jako właściciel firmy możesz coś zrobić, żeby praca kierowcy była nieco łatwiejsza?

Planowanie trasy – to takie proste

Do celu musisz dotrzeć na 6:00. Ważne jest, żebyś omijał płatne odcinki dróg. Wiesz to proste: za Łodzią zjedź na A2, w Ostródzie uważaj na zwężenie – sprawdź wcześniej czy na 100% się zmieścisz. W Gdańsku wskakujesz na prom do Nynäshamn, a później na pełnym gazie do Sztokholmu, bo inaczej będziesz musiał czekać 24 godziny na rozładunek. To dodatkowe koszty, na które nie możemy sobie teraz pozwolić. Szerokiej drogi!

Twój kierowca wsiada za kierownicę i rusza w drogę. Niby dyspozycje są proste, ale... kiedy dorzucimy do tego konieczność przestrzegania czasu pracy w oparciu o obowiązujące przepisy, żebyś nie został narażony na niepotrzebne kary. Gdy dołożymy notowanie informacji na temat godziny i miejsca przekroczenia granic, żebyś mógł wyliczyć wynagrodzenie minimalne na terytorium danego kraju. Dodamy konieczność zachowania uwagi podczas jazdy, żeby nie doprowadzić do wypadku, a do tego utrzymanie odpowiedniego spalania, żeby przypadkiem nie przekroczyć norm. Wówczas okazuje się, że proste dyspozycje to tak naprawdę drugorzędny temat.

Jak usprawnić proces wyznaczania trasy?

Aby pomóc kierowcy wystarczy, że na etapie przygotowania zlecenia zaplanujemy dokładnie przebieg trasy. Uwzględnimy drogi, na których mogą poruszać się samochody ciężarowe oraz unikniemy płatnych odcinków tras. Choć warto również zweryfikować czy trasa, która przebiega płatną autostradą, nie jest opcją relatywnie tańszą niż wytyczanie objazdu, który zazwyczaj wiąże się z dodatkowymi kilometrami.

Następnie, za pomocą systemu GBOX Assist, wysyłamy na komputer pokładowy zamontowany w pojeździe, szczegółowe zlecenie wraz z wytyczoną trasą. Dzięki temu kierowca nie musi już myśleć o tym, jaką drogą ma jechać. Może w 100% skupić się na kierowaniu pojazdem. Cała trasa wyświetla się w nawigacji. Kierowca wyraźnie widzi korytarz, którym ma się poruszać, a jeśli z niego wyjedzie, osoba zarządzająca transportem otrzymuje automatyczne powiadomienie o anomalii, którą można bardzo szybko wyeliminować.

Szacuje się, że pojazdy, które prowadzone są w wyznaczonych wcześniej korytarzach generują miesięcznie od 5–15% większe zyski, niż te, w których kierowcy sami muszą pamiętać jaką trasą mają się poruszać.

W stałym kontakcie

Oczywiście znajdą się sceptycy, którzy powiedzą, że jeśli kierowca nie wie jak jechać, zawsze może zadzwonić do firmy. Owszem może, pod warunkiem, że ma naładowany telefon a komunikat, który zostanie mu przekazany, będzie odebrany tak, jak nadawca tego oczekuje. SMS? Również ma prawo bytu, pod warunkiem, że dotrze do adresata. Niestety nie mamy gwarancji, że wysłana na telefon wiadomość zostanie dostarczona do kierowcy. A jeśli nawet, to czy zostanie odczytana. Tę gwarancję za to daje nam GBOX Assist. Funkcja komunikacji, która wbudowana jest w urządzenie, wysyła potwierdzenia otrzymania wiadomości oraz jej odczytania. Co ważne, wiadomości nie da się usunąć, dlatego zawsze mamy możliwość ponownego przeczytania komunikatu.

Skuteczna komunikacja jest kluczem do sukcesu w branży transportowej. Warto skorzystać ze sprawdzonych narzędzi, które przyczynią się do usprawnienia przepływu informacji a tym samym do zwiększenia efektywności w biznesie. ●

Integracja GBOX Assist i systemu TMS

Wyższy poziom zarządzania zleceniami transportowymi

Na polskim rynku dostępnych jest wiele rozwiązań informatycznych, które wspierają prowadzenie firmy transportowej. Część z nich spełnia tylko podstawowe funkcje, inne z kolei są bardziej zaawansowane i dają więcej możliwości. Które z nich pomogą nam w sprawnej realizacji zleceń transportowych?

Informacje na temat aktualnego położenia pojazdu, które dostarcza nam prosty monitoring GPS, wnoszą zbyt mało danych, by móc precyzyjnie zarządzać przewozami i usprawnić realizację zleceń. Aby osiągnąć przewagę konkurencyjną na rynku transportowym, potrzebna jest szczegółowa wiedza o całym procesie. Od etapu jego planowania poprzez przebieg realizacji aż do finalizacji przewozu.

System TMS

Transport Management System (tzw. systemy TMS) to rozwiązanie wspierające proces:

- planowania i podejmowania decyzji – dokładne określenie najbardziej efektywnych opcji przewozu z uwzględnieniem niezbędnych parametrów, takich jak: koszt transportu, czas realizacji, mniejsza liczba postojów w celu zapewnienia najwyższej jakości transportu,
- określenia stawki przewozu – symulacja kosztów, która pozwala na przedstawienie konkretnej oferty zleceniodawcy,
- monitorowania transportu – zarządzanie zdarzeniami transportowymi na poszczególnych etapach przewozu towaru z punktu A do punktu B, na podstawie informacji dostarczonych przez kierowcę,

- raportowania – analizowanie przebiegu trasy, weryfikacja kluczowych wskaźników logistycznych w celu usprawnienia przyszłych zleceń transportowych.

GBOX Assist

GBOX Assist to zaawansowany system telematyki, który idealnie zastępuje proces manualnego uzupełniania danych oraz monitorowania transportu, jaki dostępny jest w systemie TMS. Integracja rozwiązań TMS i GBOX Assist sprawia, że dane na temat przewozu wysyłane są automatycznie z wykorzystaniem komputera pokładowego zamontowanego w kabinie ciężarówki, bez konieczności znacznego angażowania w to działanie pracownika, który powinien skupić się na jeździe samochodem.

Zlecenie transportowe

Kierowca korzystając z modułu zleceń w GBOX Assist zasilą system TMS w informacje o postępach w pracy przy danym zleceniu lub zleceniach. Po zrealizowaniu zadania system TMS na podstawie dostarczonych danych, automatycznie wylicza wszystkie koszty powstałe podczas przewozu, w tym: ⌚



- koszty za czas dojazdu na załadunek (tzw. kilometry puste),
- koszty za ilość rzeczywiście przejechanych kilometrów (tzw. kilometry ładowne),
- koszty opłat drogowych,
- koszty paliwa,
- koszty eksploatacyjne pojazdu,
- wysokość wynagrodzenia kierowcy.

Na podstawie szczegółowych informacji na temat kosztów, system TMS pozwala na szybkie wystawienie faktury VAT w oparciu o faktyczne dane. Dzięki temu usprawniamy przepływy pieniężne w firmie i mamy pewność, że przygotowane wyliczenia nie są ani zaniżone ani zawyżone.

Przenośny skaner

Z doświadczenia wiemy, że zdarzają się sytuacje, w których zleceniodawca zanim ureguluje płatność wymaga kompletu dokumentów związanych z przewozem lub kiedy w ramach kontraktu pełna dokumentacja powinna trafić do niego w ciągu 12 godzin od zakończenia zalecenia. W takim przypadku oferujemy Klientom przenośny skaner do GBOX Assist, który umożliwia skopiowanie plików i automatyczne wysłanie ich zaledwie w kilka minut do osoby zarządzającej transportem. Dzięki temu komplet wymaganych dokumentów trafia do zleceniodawcy, jeszcze zanim kierowca wróci z trasy.

Warto zwrócić uwagę jeszcze na dwa aspekty, które usprawniają proces realizacji zlecenia transportowego. Przede wszystkim dane zlecenia takie jak: miejsce załadunku czy rozładunku, numer zlecenia, lista ładunkowa, godziny wykonania danej czynności czy też szczegółowe wymagania klienta, wprowadzane są tylko do jednego programu bez konieczności powielania danych w wielu systemach. Dzięki temu pracownik biurowy, zajmujący się przyjęciem zlecenia, ma dużo więcej czasu na inne zadania. Ponadto system TMS pozwala na wygenerowanie szczegółowego raportu na podstawie faktycznych danych, co pozwala

na proste sprawdzenie rentowności zlecenia oraz podjęcie odpowiednich decyzji niezbędnych do usprawnienia kolejnych przewozów.

Procesów, które usprawnia integracja systemu TMS i telematyki, jest znacznie więcej. W tym artykule skupiliśmy się tylko na zleceniach, które są nadrzędnym elementem w działalności transportowej. ●



**DAWID
KOCHALSKI**

Koordinator GBOX
ds. integracji i wdrożeń

www.gbox.pl

Zaawansowany system telematyki i monitoringu GPS



ZNACZNIE WIĘCEJ NIŻ LOKALIZACJA POJAZDÓW



Nawigacja i lokalizacja pojazdów



Weryfikacja ryczałtów za nocleg



Statusy kierowcy i obsługa zleceń



Kontrola paliwa i ekonomika jazdy



Czas pracy kierowcy



Komunikacja z kierowcą



Automatyczne rozliczanie delegacji



Przesyłanie dokumentów



Obszary i korytarze



Tacho zdalnie



(22) 113 40 60



bok@viaon.pl



www.gbox.pl

Biegnij z nami dychę dla dzieciaków!

OCRK i INELO wspierają lokalne inicjatywy

29 września 2019 r. odbędzie się druga edycja Bielskiej Dychy. To charytatywne wydarzenie, którego uczestnicy pobiegą ulicami Bielska-Białej dla Podopiecznych Fundacji Imperium Sportu. W tym roku także INELO i OCRK postanowiły wesprzeć tę pozytywną inicjatywę.



10 km w centrum Bielska-Białej

W ostatnią niedzielę września będzie można zmierzyć się z dystansem 10 km na szybkiej, atestowanej przez PZLA trasie, prowadzącej ulicami Bielska-Białej. Pobiec może każdy w wieku od 16 do 99 lat. Do biegu zawodników zagrają lokalni muzycy oraz bębniarze Walimy w Kocioł, a pilotem. Dla biegaczy i ich rodzin zaplanowano wiele dodatkowych atrakcji oraz expo sportowe w CH Gemini.

Zbiórka na podopiecznych fundacji Imperium Sportu

Celem wydarzenia jest zbiórka funduszy na remont i wyposażenie świetlicy zakupionej przez Imperium Sportu dla podopiecznych fundacji. Dzięki pomocy wszystkich, którzy zapiszą się na bieg, dzieciaki będą miały możliwość rozwoju i wsparcia zarówno sportowego jak i życiowego. Projekt ten ułatwi dzieciom kontakt z psychologiem i pedagogiem. Podopieczni Fundacji Imperium Sportu ze środowisk wykluczonych społecznie będą mogli skorzystać z codziennego posiłku i fachowej pomocy.

INELO i OCRK wspierają inicjatywę

INELO i OCRK zaangażowały się w wydarzenie jako sponsorzy całego biegu oraz fundatorzy plecaczków, które każdy uczestnik otrzyma w ramach pakietu startowego. Dodatkowo obie firmy opłacają też udział swoich pracowników w biegu, dokładając tym samym kolejne pieniądze dla dzieciaków. Ważne, aby jak najwięcej osób wzięło udział w Bielskiej Dyszce, bo każdy uczestnik to obok remontu, także fundusze na:

- posiłki dla dzieci zarówno podczas zajęć świetlicowych, jak i dofinansowanie posiłków w szkołach dla najuboższych podopiecznych;
- warsztaty artystyczne, które są fantastyczną okazją do zabawy jak i nauki;
- warsztaty teatralne, które wpływają na pewność siebie i samoocenę dzieciaków;
- cotygodniowe „sportowe wtorki”, zawsze połączone z przyjemnym wyjściem na lody i wspólną integracją.

Zapisy na Bielską Dychę trwają do 20 września. Zapisz się już dziś i pobiegnij z nami dla dzieciaków:
<https://dostartu.pl/bielska-dycha-2019-v3058.pl.html> ●



Jak bezpiecznie podróżować w wakacje?

Zardzewiałe i pęknięte podwozie, niewłaściwe rozmieszczenie wyjść awaryjnych oraz świateł – to opis usterek autokaru, który miał dowieźć grupę przedszkolaków do Zawoi. Kilka dni wcześniej inny samochód z pękniętą tarczą hamulcową, niesprawnym oświetleniem, dziurawą osłoną amortyzatora, z wyciekającymi płynami eksploatacyjnymi był wyznaczony do przewiezienia grupy 40 dzieci z Krakowa do Bieszczad. Dzięki kontrolom Inspekcji Transportu Drogowego (ITD) te pojazdy nie wyruszyły w trasę. O wskazówkach dla rodziców, opiekunów oraz kierowców w nawiązaniu do akcji „Bezpieczny autokar – wakacje 2019” opowiada Kamil Wolański z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).

W ramach akcji „Bezpieczny Autokar – wakacje 2018” GITD skontrolowała ok. 28 tys. pojazdów, w tym ok. 1700 autokarów. W ponad 26% przypadków kontrola zakończyła się nałożeniem na kierującego mandatu, a aż 17 środków transportu zbiorowego nie kwalifikowało się do wyruszenia w trasę.

Mimo iż możemy zaobserwować niewielki spadek liczby wystawionych mandatów względem lat poprzednich, nie

zmienia to faktu, że problem istnieje. Wciąż naruszenia czasu pracy kierowcy, czy niesprawne pojazdy to wykroczenia i błędy, które stwarzają realne zagrożenie. Dobrą praktyką wśród przewoźników jest, by ustalając trasę przejazdu, korzystać z map uwzględniających natężenie ruchu oraz roboty drogowe. Wówczas można choć w przybliżeniu znać odległości między punktami (średnia prędkość to ok. 60–70km/h) i czas potrzebny na ich pokonanie. ➞

Kierowca może jechać maksymalnie 4 godziny i 30 minut, później należy uwzględnić przymusową przerwę, tj. 45 minut. Ponadto autokar nie może być prowadzony łącznie dłużej niż 9 godzin w ciągu dnia przez jedną osobę (możliwe są dwa przedłużenia jazdy dziennej do 10 godzin w tygodniu). To ważne wskazówki dla pilota wycieczki lub opiekunów i wychowawców, którzy również powinni czuwać nad prawidłowością przebiegu jazdy – **mówi Kamil Wolański, ekspert OCRK.** – Przepisy regulujące normy czasu pracy to jedne z głównych zasad, których kierowca powinien obligatoryjnie i kategorycznie przestrzegać. Nie ma odstępstw od prawa, które ma na celu bezpieczeństwo, a w okresie wakacyjnym w szczególności powinniśmy zwrócić uwagę na zmęczenie. Eksperyment przeprowadzony na uniwersytecie w Utrechcie pokazał, że po 4,5-godzinnej nocnej jeździe autem, stan kierowcy przypomina stan człowieka, u którego zawartość alkoholu we krwi wynosi nawet 1 promil. Pamiętajmy, że zmęczenie może prowadzić do tzw. „mikrodrzemek”, które są szczególnie niebezpieczne – **dodaje ekspert.**

Przyszłość pokaże

Stan techniczny pojazdu i kondycja kierowcy w równym stopniu mają wpływ na bezpieczeństwo na drogach, dlatego też niezwykle ważne jest, by korzystać z narzędzi, które będą wspomagały kierowcę na każdym etapie przejazdu i pozwolą lepiej go zorganizować. – *Współczesne rozwiązania telematyczne dają szereg możliwości, które pomagają np. kontrolować stan pojazdu – czujniki rozmieszczone w strategicznych miejscach auta szczytują dane i informują kierowcę na bieżąco o parametrach i ewentualnych usterkach. To zdecydowanie ułatwia diagnostykę samochodu, znacznie skraca czas ewentualnego serwisowania i co najważniejsze realnie wpływa na poprawę bezpieczeństwa na drodze* – **komentuje Kamil Korbuszewski z GBOX.**

Według danych Inelo aż 87% zapytanych właścicieli firm transportowych docenia wzrost bezpieczeństwa właśnie dzięki wdrożeniu takich rozwiązań IT. Telematyka daje możliwość np. wykluczenia z trasy miejsc niebezpiecznych (33% respondentów) oraz dzięki niej można natychmiast zawiadomić służby ratownicze w przypadku zagrożenia, wypadku, sytuacji narażenia zdrowia i życia (30%). Ponadto, wyeliminowane są zbędne połączenia telefoniczne, które wykonuje kierowca. Minimalizowanie korzystania z telefonów komórkowych, a nawet CB radia jest restrykcyjnie przestrzegane w wielu krajach Unii Europejskiej. Na przykład w Niemczech od 2020 roku wchodzi w życie przepisy znowelizowanej ustawy o ruchu drogowym, które będą całkowicie zabraniały używania CB radia. Za naruszenie zakazu grozi mandat w wysokości nawet do 200 euro. Podobne przepisy obowiązują w Austrii, Irlandii Północnej i Rumunii. We Francji zaś z telefonów można skorzystać tylko na postoju – na parkingu, z wyłączonym silnikiem.

Przed wyjazdem

Poinformuj przewoźnika, że w dniu wyjazdu autokar i kierowca zostanie poddany kontroli policji lub ITD pod kątem

sprawności pojazdu, analizy czasu pracy i trzeźwości kierowcy. Przedstaw do konsultacji przewoźnikowi szczegółowy harmonogram wycieczki, zawierający informacje na temat planowanej daty i godzin wyjazdu oraz powrotu, ilości kilometrów, miejscowości, programu, adresu punktów noclegowych i żywieniowych. Sporządź pisemną umowę przejazdu z biurem podróży lub przewoźnikiem ze wskazaniem wszelkich wymagań i oczekiwań, jakie chcesz by były zrealizowane – **radzi Kamil Wolański, ekspert OCRK.** – A planując wyjazd, uwzględnij poniższe punkty:

- Godzinę wyjazdu zaplanuj tak, by założyć kontrolę ITD lub policji, bezpośrednio przed wyjazdem (standardowa kontrola autokaru może trwać w granicach 15–60 minut).
- Ustalając trasę przejazdu, korzystaj z map, by choć w przybliżeniu znać czas przejazdu między punktami (pamiętaj, że średnia prędkość to 60–70 km/h). Czas przejazdu autokaru musi przewidywać maksymalnie 4 godziny i 30 minut ciągłej jazdy.
- Bezwzględnie do ww. okresu jazdy dolicz minimum 45 minut na przymusowy odpoczynek kierowcy (który również przyda się uczestnikom wycieczki). Przerwa trwająca 45 minut (lub dwie w wymiarach 15 i 30 minut) musi odbyć się w miejscu bezpiecznym dla uczestników wycieczki, czyli tylko na oznakowanych parkingach podczas postoju pojazdu.
- Planując dzienny czas jazdy, pamiętaj, że kierowca łącznie nie może prowadzić autokaru dłużej niż 9 godzin (kierowca w razie potrzeby może podjąć decyzję o wydłużeniu jazdy o 1 godzinę przez 2 dni, ale do niego należy decyzja, gdyż musi uwzględnić ten fakt w swoim łącznym czasie pracy).
- Planując odpoczynki (zazwyczaj nocne), pamiętaj, że w ciągu doby (24h od rozpoczęcia pracy kierowcy) kierowca nie może prowadzić pojazdu przez 11 godzin (jest to czas odpoczynku dobowego). W tym czasie kierowca nie może uczestniczyć w jakichkolwiek czynnościach związanych z przewozem (kierowca w razie potrzeby może podjąć decyzję o skróceniu odpoczynku do 9 godzin przez 3 dni, ale do niego należy decyzja, gdyż musi to uwzględnić w swoim łącznym czasie pracy).
- Planując wyjazd kilkudniowy, pamiętaj, że jeden kierowca nie może prowadzić autokaru dłużej niż 6 dni (np. od 8:00 w poniedziałek do 7:59 w niedzielę), po których musisz uwzględnić okres postoju autokaru trwający od jednego do dwóch dni. Postój ten związany jest z koniecznością realizacji odpoczynku tygodniowego kierowcy (to kierowca podejmuje decyzję jak długo ten odpoczynek będzie trwał, gdyż musi to uwzględnić w swoim łącznym czasie pracy).
- W każdym przypadku kierowca może skrócić czas trwania jazdy, czy wydłużyć okresu postojów lub odpoczynków jeśli jest to spowodowane koniecznością zachowania bezpieczeństwa w ruchu drogowym. 🚫



Sezon urlopowy na polskich drogach

Trudny czas dla kierowców ciężarówek

W ubiegłym roku Polacy odbyli ponad 70 milionów podróży, z czego 80 proc. stanowiły wyjazdy na terenie kraju, a pozostałą część – wycieczki zagraniczne. Ci, którzy spędzali wakacje w Polsce, najczęściej podróżowali własnym samochodem. Według raportu SW Research ten środek transportu wybrało blisko 70 proc. respondentów. Wszystko wskazuje na to, że w tym roku będzie podobnie. Jeżeli dodamy do tego zagranicznych turystów, którzy coraz liczniej przyjeżdżają na wypoczynek do Polski, zakazy i ograniczenia w ruchu związane z trwającymi remontami krajowych dróg i autostrad – na polskich trasach robi się tłoczno i niebezpiecznie. Kto na tym może stracić? Zawodowi kierowcy, którzy na co dzień pokonują setki kilometrów, by dostarczyć towar na czas. Z jakimi utrudnieniami mierzą się trakerzy w wakacje?

Lipiec i sierpień to zdecydowanie najbardziej intensywne miesiące urlopowe Polaków, a kierunek podróży to w dużej mierze nadmorskie kurorty, polskie góry lub Mazury. Przy wyborze zagranicznych wycieczek nadal często pojawiają się takie kraje jak Chorwacja, Bułgaria czy Włochy. Co łączy te kierunki? Środek transportu, ponieważ najczęściej Polacy decydują się na podróż własnym samochodem oraz trasa, przez którą nierzadko biegnie szlak tranzytowy. Skutek? Wzmożony ruch na drogach, zakorkowane przejazdy i strata cennego czasu, szczególnie odczuwalna dla branży transportowej.

Okres letni a w szczególności lipiec i sierpień to intensywny, a zarazem stresujący czas dla polskiej branży transportowej. Na drogach pojawia się znacznie więcej aut, często na trasę wyjeżdżają osoby niedoświadczone w długich podróżach, które na co dzień rzadko lub w ogóle nie podróżują samochodem. Dodatkowym wyzwaniem są zagraniczni turyści, szczególnie ci z zachodnich krajów, którzy coraz chętniej na wczasy przyjeżdżają właśnie do Polski. Te z pozoru nieistotne kwestie mają ogromne znaczenie dla branży, która musi zmierzyć

się z zastojami na głównych drogach tranzytowych, zadaniem dostarczenia ładunku na czas, a także intensyfikacją ruchu, a co za tym idzie większą ilością sytuacji potencjalnie niebezpiecznych z udziałem wakacyjnych, często niedoświadczonych kierowców – mówi Kamil Wolański, ekspert OCRK.

Remonty na wakacyjnych szlakach

Największy problem dotyczy tras prowadzących do kurortów wypoczynkowych nad polskim morzem. Chodzi m.in. o budowaną drogę ekspresową S6, czyli najważniejszą trasę Pomorza, łączącą miasta Polski Północnej od Szczecina po Gdańsk. Jednocześnie stanowi ona połączenie polskich portów morskich, a także trasę dojazdu do dróg obsługujących obszary turystyczne w tym rejonie. Nowy szlak ma być kluczową zmianą na mapie tego regionu, a czas przejazdu ze Szczecina powinien się skrócić o niemal godzinę. Trasa ta umożliwi wyprowadzenie ruchu tranzytowego z wielu miejscowości położonych blisko DK6, jednocześnie wpłynie na rozładowanie korków, szczególnie w okresie letnim. Zanim jednak ☺

to się stanie, polscy kierowcy muszą jeszcze podczas tych wakacji zmierzyć się z utrudnieniami na drodze.

Autostrada A6 to jedna z najważniejszych krajowych dróg komunikacyjnych. Stanowi część korytarza transportowego, który łączy obwód kaliningradzki z Europą Zachodnią. Dla polskich przewoźników z północnej Polski to jedna z głównych dróg, umożliwiających przewóz towarów na Zachód, do Niemiec. W okresie letnim, w związku ze wzmożonym ruchem i odbywającymi się remontami, trakerzy mają nie lada wyzwanie, aby podróżować tą trasą – wyjaśnia Wolański.

Podobne utrudnienia czekają na polskich kierowców na drodze ekspresowej nr 7, która dopiero za kilka lat ma się stać najdłuższą trasą szybkiego ruchu w Polsce, czy na odcinkach autostrady A1 prowadzącej znad morza do kurortów wypoczynkowych w polskich górach. Polacy podróżują tamtędy do zagranicznych krajów, jak Chorwacja czy Bułgaria. Jeśli dodamy do tego trwające remonty na odcinku Tuszyn – Piotrków Trybunalski i obowiązującą nową organizację ruchu, przejazdy w tych rejonach mogą przysporzyć wiele problemów.

Korek na trasie a tachograf

Zatorów na drodze bardzo nie lubią polscy transportowcy. Utrudnienia w przewożeniu towarów na czas, nieterminowość i nierzadko kary z tym związane, nakładane na polskich przewoźników czy temat rejestrowania czasu jazdy i przestojów za pomocą tachografu to tylko nieliczne z problemów, z którymi muszą się mierzyć truckerzy, szczególnie w miesiącach letnich, kiedy tak zwane korki to codzienność. – *Podczas okresów wakacyjnych standardową trasę 400 km, która przy prędkości 90 km/h zajmuje zwykle ok. 4,5 godziny, kierowca pokonuje często z 2–3 godzinnym opóźnieniem. Rozpoczyna się walka z czasem, aby z jednej strony dostarczyć towar w określonym terminie, a z drugiej strony nie przekroczyć czasu pracy, a także prawidłowo zaraportować przestój na drodze – mówi ekspert OCRK.*

Wyścig z czasem

Często zastanawiamy się, dlaczego ciężarówka z załadunkiem decydują się wyprzedzać inne pojazdy ciężarowe. Jeśli weźmiemy pod uwagę 90 godzin pracy, jakie do swojej dyspozycji mają kierowcy w dwóch następujących po sobie tygodniach, a także różnicę w prędkości dwóch pojazdów na przykład 3–6 km/h, to okazuje się, że jeden z przewoźników może stracić na tej różnicy od 270 do 540 km – czyli od 3–6 godzin jazdy. Jedni mogą sobie pozwolić na taką stratę lub są po prostu zobligowani do poruszania się z prędkością 84 km/h, dla innych te kilka km może warunkować powrót do domu na czas lub nadrobienie okresu, kiedy stali w korkach.

W dzień na parkingu w nocy na drodze

Kolejnym utrudnieniem, z którym muszą zmierzyć się polscy przewoźnicy, są zakazy ruchu ciężarówek obowiązujące w okresie letnim w całej Europie. W Polsce, w każdy wakacyjny piątek, samochody o dopuszczalnej całkowitej

masie przekraczającej 12 ton nie będą mogły poruszać się po drogach od godziny 18:00 do 22:00. W soboty zakaz ten dotyczyć będzie godzin od 8:00 do 14:00, natomiast w niedziele od 8:00 do 22:00. Należy również pamiętać o dniach ustawowo wolnych od pracy, jak np. zbliżający się 15 sierpnia. Zakaz ruchu ciężarówek obowiązuje wtedy w godzinach 8:00–22:00, natomiast w dniu poprzedzających święto – auta te nie mogą poruszać się w godzinach 18:00–22:00. Jeśli kierowcy nie dostosują się do określonych wymogów, przewoźnik może zapłacić łącznie nawet 3 500 zł kary.

Najbardziej problematyczne z punktu widzenia branży jest nie tylko ograniczenie w ruchu transportu, ale także zmęczenie kierowcy, który w ciągu dnia podczas największych upałów jest zmuszony do przebywania w kabinie samochodu, która nie zawsze wyposażona jest w sprawny system klimatyzacji. W takich okolicznościach kierowcy, zmęczeni ogromnymi upałami – wyruszają w nocną trasę. Być może warto zastanowić się nad korektą istniejących zakazów, tak aby zminimalizować również w tym obszarze niebezpieczeństwo dojścia do wypadku drogowego – sygnalizuje Kamil Wolański.

W Niemczech zakaz wakacyjny obowiązuje od 1 lipca do 31 sierpnia na niektórych autostradach i drogach federalnych. W tym okresie tirami nie można poruszać się w soboty w godzinach 7–20. Zakazy ruchu obejmują całą sieć dróg także we wszystkie niedziele oraz święta od północy do godziny 22:00. Ograniczenia dotyczą pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7,5 tony, a także wszystkich samochodów z przyczepami, niezależnie od ciężaru. Zakazy ruchu we Francji, podobnie jak w Niemczech, dotyczą ciężarówek i zestawów pojazdów o DMC powyżej 7,5 tony. Podróżując przez tę republikę, należy liczyć się z tym, że regułą jest tam brak możliwości jazdy w soboty od godziny 22:00 i w przeddzień świąteczny – także od 22:00 do niedzieli lub święta do 22:00, choć też zdarzają się wyjątki. We Francji najbliższe ograniczenia w ruchu pojawiają się 14 i 15 sierpnia.

Sezon urlopowy, sezon wypadkowy

Wakacyjna pogoda i wysokie temperatury często usypiają czujność kierowców i choć z punktu widzenia statystyk jest lepiej, bo w ciągu ostatnich lat liczba poważnych wypadków drogowych z udziałem ciężarówek zmalała prawie o połowę, to nadal problem ten jest widoczny. Szacuje się, że każdego roku na drogach UE dochodzi do ok. 26 000 zdarzeń drogowych, z czego w 15 proc. przypadków biorą w nich udział pojazdy ciężarowe. W samej Polsce, według danych Komendy Głównej Policji – kierowcy tirów są sprawcami zaledwie 6,5 proc. wszystkich wypadków. Ponad połowa wypadków jest spowodowana przez kierowców samochodów osobowych.

Niewątpliwie okres letni to wyzwanie dla branży TSL, która musi być przygotowana na ewentualne utrudnienia w ruchu drogowym, zakazy i obostrzenia występujące nie tylko na polskich, ale i zagranicznych drogach. Remonty i przebudowy infrastruktury drogowej mają usprawnić poruszanie się po trasach i zlikwidować zatory w newralgicznych miejscach na mapie Polski. ●



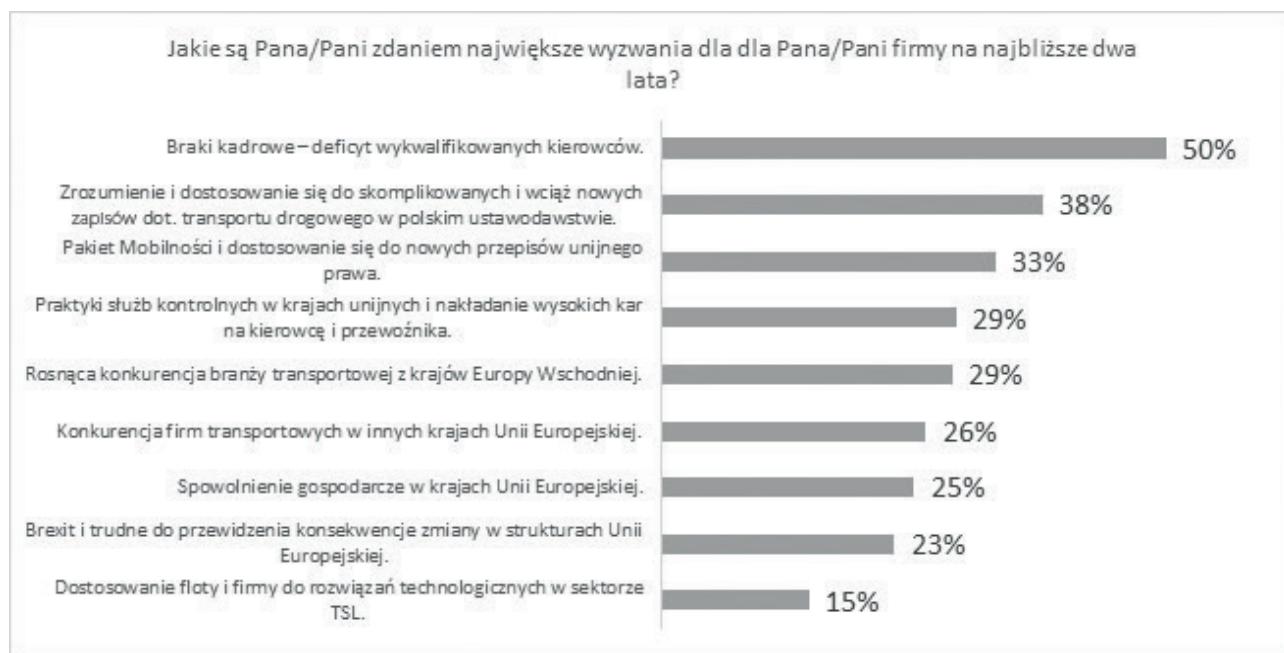
Bez paniki, ale ostrożnie o przyszłości

Zbadaliśmy nastroje polskich przewoźników drogowych

Przedstawiciele polskiej branży transportowej nie mają wątpliwości, że czeka ich trudny czas. Dla wielu z nich to być albo nie być funkcjonowania ich biznesu. Co stanowi największe wyzwanie w kolejnych latach? W najnowszym badaniu Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK) aż połowa firm wskazała na brak wykwalifikowanej kadry pracowników. Na drugim miejscu znalazły się skomplikowane regulacje i przepisy w ustawodawstwie – rodzimym i zagranicznym. Natomiast pierwszą trójkę zamyka pakiet mobilności, czyli temat, który od wielu miesięcy podgrzewa europejską scenę polityczną, a także polski rynek transportu drogowego.

Badanie OCRK zostało opracowane na podstawie danych statystycznych i odpowiedzi zebranych od ponad 260 przedstawicieli polskich firm sektora transportu drogowego. Wnioski nakreślają nastroje i obawy rodzimych przewoźników. Wynika z nich, że największym zagrożeniem dla firm tego sektora wciąż pozostaje kwestia braku wykwalifikowanej kadry kierowców. Wszystko wskazuje również na to, że ten negatywny trend nie tylko utrzyma się na rynku w najbliższych latach, ale może się w przyszłości znacząco pogłębić. Według danych GUS coraz więcej Polaków będzie opuszczać rynek pracy przy jednocześnie zmniejszającej się liczbie pracowników, którzy rozpoczynają swoją karierę zawodową. Ostrożne szacunki wskazują, że do 2050 roku liczebność drugiej grupy może być mniejsza nawet o 5 mln. Wśród nich znajdują się pracownicy transportu.

Brak wykwalifikowanej kadry to z perspektywy ostatnich lat największe wyzwanie, z którym mierzy się polska branża transportowa. Jednym z głównych powodów deficytu kadrowego może być fakt, że to jedna z najbardziej starzejących się grup zawodowych w Europie. Kierowcy w polskich przedsiębiorstwach przewozowych w większości są w średnim wieku, a tylko 15 proc. z nich stanowią osoby mające 21–30 lat. Obecnie mamy do czynienia z brakiem nawet 100 tys. pracowników, a wszystko wskazuje na to, że w najbliższych latach liczba wakatów może zwiększyć się nawet o 200 tys. W jaki sposób radzą sobie przewoźnicy? Coraz częściej rozwiązaniem staje się zatrudnienie pracownika ze Wschodu. Obecnie już 14 proc. kierowców to obcokrajowcy, głównie z Ukrainy – mówi Kamil Wolański, ekspert OCRK. 



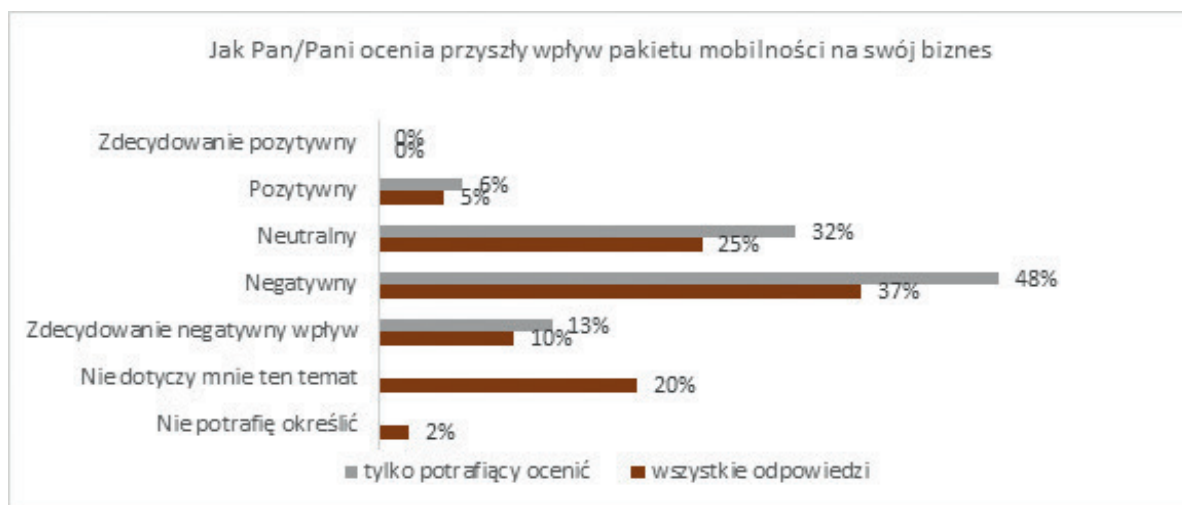
Wykres 1. Na podstawie badania OCRK 2019 r.

W labiryncie legislacji

Blisko 4 na 10 przedstawicieli branży transportowej, którzy wzięli udział w badaniu OCRK, wskazało jako jedno z głównych utrudnień w prowadzeniu firmy transportowej – zrozumienie i dostosowanie się do skomplikowanych i wciąż zmieniających się przepisów w polskim ustawodawstwie. We wrześniu ubiegłego roku weszła w życie nowelizacja ustawy dotyczącej transportu drogowego w Polsce. Następnie zaczęły obowiązywać jeszcze bardziej restrykcyjne zasady w zakresie zgłaszania towarów wrażliwych, czyli ustawa SENT. Natomiast od czerwca 2019 roku w każdym fabrycznie nowym pojeździe ciężarowym obligatoryjnie muszą działać tak zwane inteligentne tachografy. To tylko kilka przepisów, które w ostatnich miesiącach towarzyszyły transportowcom. Sen z powiek spędzają też europarlamentarzyści, którzy wykonali następny krok na ścieżce legislacyjnej prowadzącej do zatwierdzenia tak zwanego pakietu mobilności. Zatem czy jest się czego bać?

Na podium, ale bez gratulacji

W przeprowadzonym badaniu zapytaliśmy również respondentów o nastroje i obawy względem kluczowych i niekorzystnych z punktu widzenia przewoźników zmian, jakie mają być wprowadzone za sprawą tzw. pakietu mobilności. Należy do nich na przykład płaca minimalna, organizacja pracy kierowcy czy ograniczenie wykonywania kabotażu. Na pytanie, w jaki sposób nowe regulacje wpłyną na funkcjonowanie ich biznesu, aż 60 procent przedstawicieli firm transportowych odpowiedziało, że negatywnie lub zdecydowanie negatywnie. Biorąc pod uwagę ubiegłoroczne analizy prowadzone przez OCRK, można zauważyć, że świadomość realnego zagrożenia wejścia w życie restrykcyjnych zmian dotyczących zasad delegowania kierowców, czasu jazdy oraz przerw i odpoczynków, znacząco wzrasta.



Wykres 2. Na podstawie badania OCRK 2019

Jeszcze rok temu nastroje przewoźników wydawały się bardziej optymistyczne i pozwalały wnioskować, że wielu z obecnych przedsiębiorców nie zdaje sobie sprawy z niekorzystnych zmian, jakie niesie za sobą przyjęcie przez PE pakietu mobilności. W tegorocznym badaniu nadal widoczny jest odsetek firm, które twierdzą, że ten temat ich nie dotyczy – 2 na 10 przewoźników jest tego zdania. Natomiast jednocześnie możemy dostrzec, że wzrasta liczba firm, które są świadome obostrzeń, związanych z pakietem mobilności, zgłaszają swoje obawy i z zainteresowaniem śledzą propozycje europosłów. To niezwykle istotne, ponieważ nie ma wątpliwości, że te zmiany wejdą w życie, w obecnym lub innym kształcie, a ich skutki z pewnością odcisną swoje piętno na polskim sektorze transportowym, dlatego przedsiębiorcy muszą być bardzo czujni – komentuje Łukasz Włoch, ekspert OCRK.

Kabotaż w świetle pakietu mobilności

Tego samego zdania są przewoźnicy, którzy na co dzień wykonują wiele operacji kabotażowych. Wśród badanych odsetek ten wynosi 49 proc. – w tym przypadku blisko 6 na 10 jest zdania, że propozycje europosłów, w szczególności pisał sprawozdawca Ismaila Ertuga, dotyczące dostępu do rynków krajów unijnych, są niekorzystne dla funkcjonowania i rozwoju polskiej branży transportowej. Przypomnijmy, że zaproponowano ograniczenie kabotażu do trzech dni. Planowane jest też wprowadzenie tzw. cooling period, czyli przerwy wynoszącej 60 godzin, zanim dalsze przewozy będą mogły być przeprowadzone w tym samym kraju, tym samym pojazdem. Warunkiem, który trzeba będzie spełnić, aby zlecać kolejne operacje kabotażowe, jest konieczność wykonania nowego przewozu międzynarodowego z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę. Biorąc pod uwagę odsetek polskich

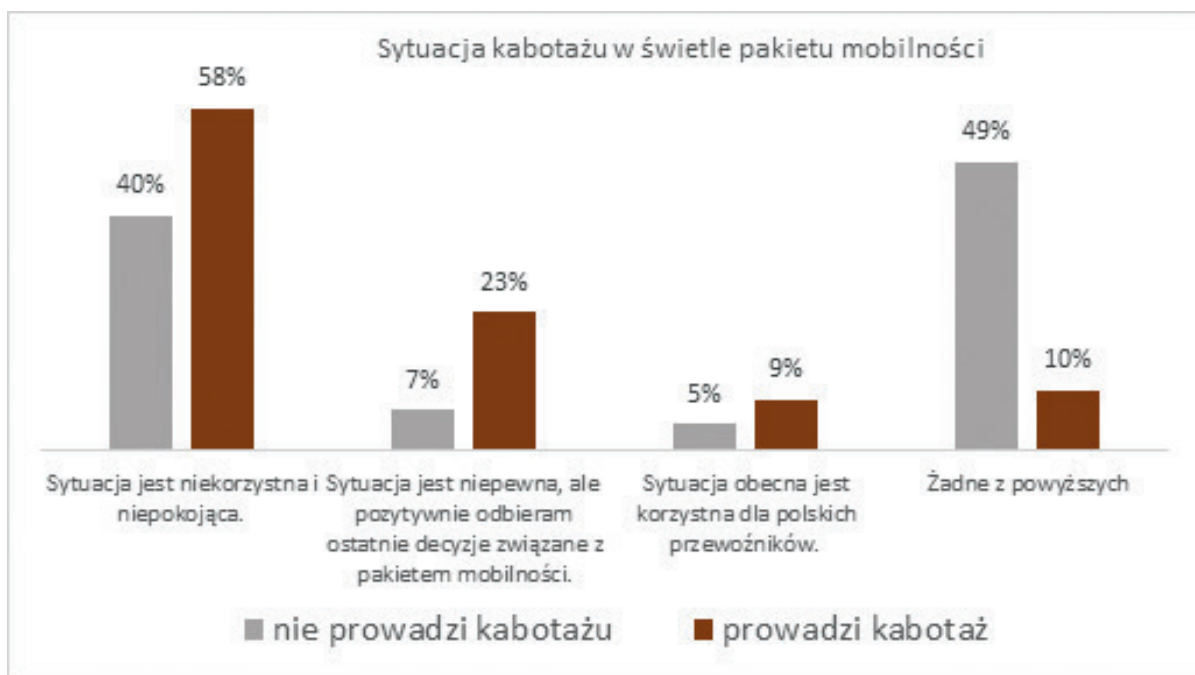
przewoźników, którzy jeżdżą do Niemiec (52%) czy Francji (14%), takie restrykcje mogą wiązać się nawet z upadkiem firm, które specjalizują się w tego typu usługach.

Tak drastyczne ograniczenie wykonywania transportów kabotażowych nie ma nic wspólnego z obowiązującą w UE zasadą swobody przepływu towarów i usług i jest mocnym ciosem szczególnie dla polskich przedsiębiorców. Mówimy tutaj o blisko 30 proc. przewozów międzynarodowych, jakie wykonują polscy kierowcy, oraz 40 proc. wszystkich kabotaży w UE. Zagrożenie utraty znaczącego udziału w rynku jest ogromne, a co za tym idzie realna jest upadłość firm i likwidacja miejsc pracy w polskim TSL. Warto szukać sprawdzonych partnerów, którzy pomogą przetrwać w legislacyjnej dżungli – dodaje Kamil Wolański z OCRK.

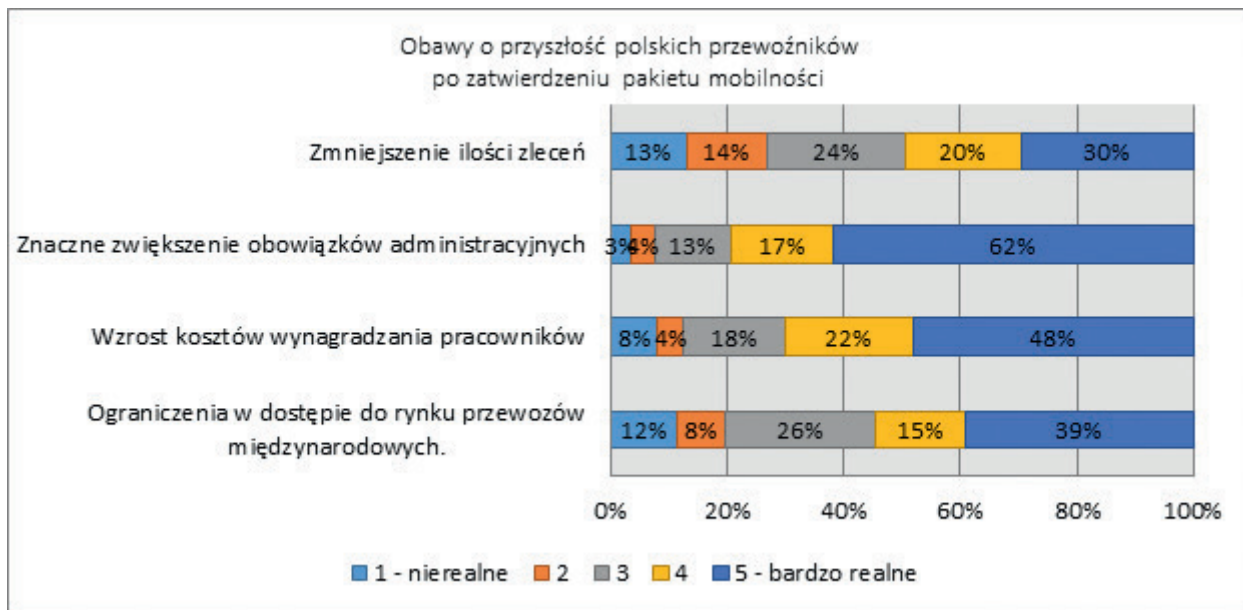
Czego jeszcze się obawiamy?

Wraz z zatwierdzeniem pakietu mobilności wśród polskich przewoźników rosną obawy o dodatkowe obowiązki administracyjne (62 proc.), a także zwiększenie kosztów wynagrodzenia pracowników. **Dla 48 proc. badanych to istotny problem, który w konsekwencji może prowadzić do tego, że wykonywanie usług na europejskim rynku dla polskich przedsiębiorców przestanie być opłacalne.**

Z danych rynkowych wynika, że aż 95 proc. polskich firm to małe, rodzinne przedsiębiorstwa z taboru do 10 samochodów ciężarowych. Nowe procedury legislacyjne, niezrozumiałe i zawile, spowodują wzrost kosztów prowadzenia działalności, a tym samym upadek mniejszych biznesów. Dodatkowe zagrożenie to ceny frachtów, które już obecnie są niskie, a jeśli dodamy do tego długie terminy płatności, a także wysokie kary nakładane przez służby kontrolne krajów UE, do których najczęściej jeżdżą polscy kierowcy, prowadzenie działalności przez małe firmy okazuje się być nierentowne – mówi Kamil Wolański, ekspert OCRK. 📍



Wykres 3. Na podstawie badania OCRK 2019



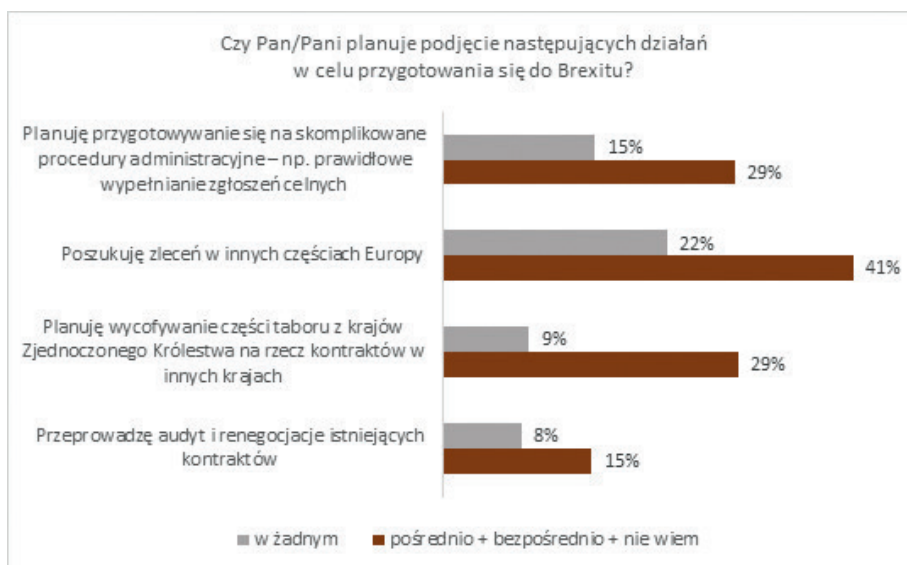
Wykres 4. Na podstawie badania OCRK 2019

Brexit spędza sen z powiek polskim przewoźnikom

Dla polskiej branży transportowej Brexit oznacza większe ryzyko na przykład spadku ilości zleceń czy rentowności kontraktów niż w przypadku innych sektorów. Dla przedsiębiorców to szereg nowych i restrykcyjnych uregulowań prawnych w zakresie transportu, które z dnia na dzień mogą stać się znacznym ograniczeniem dla działań biznesowych. Nie dziwi więc fakt, że wśród badanych, aż 70 proc. ocenia secesję Wielkiej Brytanii od Wspólnoty jako negatywną lub zdecydowanie negatywną. Blisko 30 proc. przedstawicieli sektora transportu drogowego przyznaje również, że planuje wycofać część taboru z krajów Zjednoczonego Królestwa, a 40 proc. aktywnie poszukuje zleceń w innych miejscach Europy.

Brexit to jedna z wielu bolączek międzynarodowego transportu drogowego. Polska branża powinna już teraz zastanowić się nad tym, jak zmierzyć się z wyzwaniami w najbliż-

szej przyszłości. Dotychczasowe regulacje i uwarunkowania związane z handlem i przewozem towarów i osób, ustalone ponad 25 lat temu, obecnie zostały nieodwracalnie naruszone. Tylko umiejętność dostosowania się do zmieniającego się otoczenia biznesowego może sprawić, że przedstawiciele polskiej branży transportowej utrzymają się na niestabilnym rynku. Polscy przedsiębiorcy ponadto mogą i powinni jak najszybciej podjąć kroki w celu ograniczenia skutków zmian, których nie unikniemy, np. poprzez optymalizację struktury wynagrodzenia pracowników, automatyzację przy rejestrowaniu czasu pracy w różnych krajach czy też podejmowanie negocjacji z dotychczasowymi kontrahentami w związku ze wzrostem kosztów wymuszonych przez zmiany w przepisach w danych krajach UE. Wsparciem są eksperci od rozliczania czasu pracy kierowców zawodowych oraz zmian zachodzących w rodzimym i zagranicznym prawie transportowym – Łukasz Włoch, ekspert OCRK.



Wykres 5. Na podstawie badania OCRK 2019



Kto dba o interesy polskich przedsiębiorców w Brukseli?

Najprostsza droga do przyjęcia pakietu mobilności liczy siedem kroków. Są to wnioski, opinie, pierwsze czytania w Parlamencie, Komisji i Radzie Unii Europejskiej. Jeśli Rada zatwierdza stanowisko PE, akt prawny zostaje przyjęty. Jeśli nie, w kolejności jest jeszcze trilog oraz drugie czytanie, a nawet procedura pojednawcza. Jaki los czeka pakiet mobilności? Wybory parlamentarne zmieniły skład izby, ale propozycje europosłów poprzedniej kadencji nie znikną z agendy obrad. Scenariusze są dwa. To, co może się wydarzyć w Brukseli w ciągu najbliższych miesięcy, komentuje Łukasz Włoch z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).

Polscy przewoźnicy obawiają się wejścia w życie tak zwanego pakietu mobilności. Ponad 60 proc. transportowców ocenia przyszły wpływ propozycji komisji TRAN na prowadzenie swojego biznesu jako negatywny. Tak wynika z najnowszego badania OCRK. Czy jest się czego bać?

Przedsiębiorcy transportowi słusznie diagnozują sytuację. Należy obawiać się tych zmian, gdyż są one nieuniknione. Pakiet mobilności w obecnym kształcie stanowi zagrożenie dla rodzimych przewoźników, szczególnie tych, którzy swoją działalność opierają na kabotażu, czyli przewozach między państwami członkowskimi UE, ale poza krajem, w którym jest siedziba firmy. Są oni podatni na wahania płynności finansowej lub nie mają wsparcia w interpretowaniu i wdrażaniu nowych rozwiązań w życie, jak choćby właściwego rozliczania płacy minimalnej – mówi **Łukasz Włoch, ekspert główny OCRK**. W ostatnim czasie wśród właścicieli przedsiębiorstw przewozowych widoczne było pewne rozprężenie. Może to wynikać z faktu, że rewolucja zwana pakietem mobilności trwa już ponad trzy lata, od ustanowienia najpierw w Niemczech MiLoG, a następnie francuskiej ustawy Loi Macron, które na początku zakłóciły nieco pracę transportowców, jednak szybko dostosowali się oni do rozliczania wynagrodzenia pracownika delegowanego po nowemu. Teraz nie będzie tak łatwo. Obecne propozycje europosłów zachwieją branżą i mają na celu realnie ograniczyć udział i ekspansję firm z Polski w międzynarodowych przewozach drogowych – dodaje Włoch.

Rozdroża Europy

Dotychczas wykonano szereg konkretnych działań, by zbiór pomysłów europosłów z komisji TRAN wszedł na kolejny etap ścieżki legislacyjnej. Począwszy od wniosku KE, zaopiniowanego przez europarlamentarzystów i Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny oraz Komitet Regionów po pierwsze czytanie w PE. Następne odbędzie się w Radzie UE, która:

1. może zaakceptować stanowisko PE – akt ustawodawczy zostaje przyjęty;
2. może wprowadzić poprawki do stanowiska PE – wniosek wraca na drugie czytanie.

Termin pierwszego czytania w Radzie nie jest jeszcze znany. Z nieoficjalnych informacji wynika, że prezydencja fińska organizuje je dopiero po wakacjach, by nowy skład europarlamentu zdążył zapoznać się z tematem oraz wrócić z urlopów. Zatem jesień na scenie politycznej w Brukseli zapowiada się emocjonująco oraz niestety bardzo niepewnie dla polskich przewoźników – komentuje **Łukasz Włoch**. – Mimo iż nie jesteśmy w stanie przewidzieć przyszłości, wiemy, że pakiet mobilności będzie obowiązywał w formule wypracowanej dotychczas, restrykcyjnej i niekorzystnej lub bardziej przyjaznej polskim przedsiębiorcom. Nie ma takiej możliwości, że prace zostaną wstrzymane.

W Parlamencie nie ma dyskontynuacji. Krucjata przeciwko państwom nowej Unii, którą rozpoczęli europosłowie z Niemiec, Francji i Austrii, by zahamować wpływ między innymi polskich przewoźników na kształt międzynarodowego transportu drogowego, będzie trwać nadal. Protekcjonizm wygrywa z fundamentalnym prawem UE opartym na wolności i swobodzie przepływu towarów i usług. Dlatego naszym partnerom już teraz pomagamy przygotować się na najgorsze – dodaje ekspert OCRK.

Czego obawiamy się najbardziej?

Dostępu do rynku przewozów krajów członkowskich UE. Pod pretekstem zwalczania tak zwanych firm skrzynek pocztowych, zagwarantowania uczciwej konkurencji i równych warunków pracy zaakceptowano zmiany, które wymuszają takie planowanie przewozów międzynarodowych, aby co najmniej raz na cztery tygodnie wykonać przerzut z załadunkiem lub rozładunkiem w Polsce.

JAK JEST:

Regulacja obowiązująca obecnie to siedem dni na kabotaż, możliwość wykonania maksymalnie trzech takich operacji, gdzie przewóz międzynarodowy resetuje poprzednie trasy. Dzięki temu zestaw może wyjechać z Polski do Francji, we Francji wykonuje trzy przewozy kabotażowe Paryż – Lyon, Lyon – Marsylia, Marsylia – Nicea. Następnie przejeżdża do Turynu we Włoszech i zabiera ładunek do Paryża, gdzie od tego momentu dozwolone są kolejne trzy kabotaże w ciągu siedmiu następnych dni.

JAK BĘDZIE:

Planowane jest, by móc pracować trzy dni w danym kraju bez limitu przewozów. Później występuje 60 godzin tak zwanego cooling off, czyli zamrożenia przejazdów przed powrotem do danego kraju UE. Konieczny jest powrót do Polski w celu wyzerowania kabotażu w wybranym państwie członkowskim. Na przykład ciężarówka wyjeżdża do Francji, gdzie wykonuje dwa przewozy kabotażowe Paryż – Lyon, Lyon – Marsylia. Przejeżdża do Turynu we Włoszech, zabierając ładunek i wraca do stolicy Francji, gdzie w dalszym ciągu nie może wykonać kabotażu bez realizacji nowego frachtu międzynarodowego z rodzimego kraju. Ponadto musi minąć nie mniej niż 60 godzin od powrotu.

Łukasz Włoch, ekspert główny OCRK: Takie zapisy to bezpośrednie uderzenie w polskich przewoźników, którzy odpowiadają za 25–30 proc. wszystkich przewozów między rynkami UE i według szacunków aż 40 proc. wszystkich kabotażów. Istotą nie jest tutaj walka o uczciwą konkurencję czy prawa socjalne kierowców zawodowych, a celowe działanie na rzecz interesów państw założycielskich Unii, a tym samym pogwałcenie praw wolności rynkowej. Skoro 80 proc. przewozu towarów na świecie odbywa się poprzez transport drogowy, to kto będzie jeździł w Europie?

Tym bardziej, że trasy międzynarodowe i kabotażowe będą podlegały zasadom delegowania, czyli skomplikowanym przepisom wypłacania różnych stawek płacy minimalnej obowiązującym w krajach starego kontynentu. Efekt? Wzrost kosztów pracowniczych zagrażający utrzymaniu płynności finansowej firmy oraz chaos legislacyjny, a tym samym mniejsze ilości frachtów na długie dystanse, opóźnienia w dostawach i zwiększenie cen niektórych towarów.

Kiedy nowy skład europarlamentarzystów zajmie się pakietem mobilności? Nie wiadomo. Czy zrozumieją realne zagrożenia wynikające z obecnych pomysłów posłów poprzedniej kadencji? To też trudno wyrokować. Jednak koniecznie należy być czujnym i zawczasu przygotowywać się na zmiany – podsumowuje Włoch, OCRK. ●

Jak UE upora się z brakiem rąk do pracy?

Według Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) deficyt kierowców może sięgnąć nawet 40 proc., a 21 proc. stanowisk pracy w Europie jest nieobsadzonych.^[1] Problem ten potwierdzają także wyniki najnowszego badania Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. Ponad połowa respondentów ma problem ze znalezieniem rąk do pracy. Okazuje się, że dla rodzimych przewoźników stanowi to obecnie największe wyzwanie. Jeśli rocznie z zawodu odchodzi 25 tysięcy osób^[2], a już teraz brakuje około 100 tysięcy fachowców, przyszłość transportu drogowego rysuje się w ciemnych barwach. Średni wiek kierowcy zawodowego to 42 lata^[3], a młodych jest jak na lekarstwo. To nie jest bolączka tylko polskiej gospodarki, a problem międzynarodowy. Skoro 80 proc. transportu towarów odbywa się poprzez przewozy drogowe, to kto będzie jeździł w Europie za dziesięć lat?



Czarna dziura

Polska jest potentatem na rynkach europejskich w branży TSL. W 2016 roku rodzimi przewoźnicy osiągnęli 25 proc. udziału w obszarze przewozów między krajami europejskimi, zaś w samej Polsce transport międzynarodowy wygenerował ponad 5,1 proc. PKB^[4]. Jednak tak korzystna sytuacja polskich firm transportowych nie jest równoznaczna z brakiem problemów w sektorze. Największym zagrożeniem dla tej branży jest niedobór wykwalifikowanych pracowników. Zgodnie z raportem PwC „Rynek pracy kierowców w Polsce” szacowany niedobór kierowców na rynku polskim w 2016 roku wynosił 100–110 tys. osób.^[5] Dane wskazują, że rocznie z zawodu odchodzi ok. 25 tys. pracowników.

Kierowcy zawodowi są w deficycie, co potwierdzają liczne badania. W 99 proc. firm przewoźniczych brakuje przynajmniej jednego pracownika z uprawnieniami do prowadzenia pojazdu. 36 proc. truckerów potrzebuje maksymalnie tygodnia, by znaleźć nową pracę. Dokładnie tyle samo ankietowanych deklaruje, że otrzymuje propozycje pracy od konkurencji, zaś 46 proc. przewoźników znajduje pracownika ☺

w ciągu miesiąca, a aż 31 proc. pracodawców zajmuje to nawet kwartał.^[6] ^[7] Także najnowszy Barometr Zawodów wskazuje na duże braki kierowców na terenie całej Polski, ze szczególnym uwzględnieniem zachodniej części kraju – **zauważa Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).**

Warto zwrócić uwagę na to, jakie straty ponosi przewoźnik w sytuacji, gdy nie ma kto jeździć – koszt nawet jednodniowego przestoju samochodu ciężarowego może sięgać 650 EUR.^[8] 71 proc. ankietowanych firm transportowych w analizie „Dostępność, Stawki & Technologia: Europejskie Badanie Transportu Drogowego 2018” prognozowało wzrost cen za świadczone usługi. Dla 59 proc. respondentów determinantem podwyżki miał być brak kierowców.^[9]

Polsko, nie jesteś sama

Zgodnie z danymi Generalnej Dyrekcji Ruchu Drogowego w Hiszpanii 72 proc. pracujących w charakterze zawodowego kierowcy ma więcej niż 50 lat! The Sun w styczniu 2018 alarmował swoich czytelników, że deficyt kierowców zawodowych w Wielkiej Brytanii zwiększa się aż o 50 osób dziennie.^[10] Według najnowszego raportu Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) średni wiek pracowników tej grupy zawodowej w UE wynosi 44 lata. Brytyjscy truckerzy mają średnio 55 lat! Zaś w Niemczech w ciągu najbliższych pięciu lat z zawodu odejdzie aż 66 proc. kierowców. Obecnie brakuje tam około 45 000 pracowników z uprawnieniami do prowadzenia ciężarówki – dla określenia skali problemu warto również zwrócić uwagę, że takie dokumenty rocznie zyskuje tam ok. 2000 osób.^[11] Ponadto Dania, Szwecja i Norwegia zgłaszają deficyty odpowiednio 2500, 5000, 3000 kierujących.^[12]

To absolutnie niepokojące dane, które wskazują, że kierowca to zawód starzejący się. Sytuacja jest bardzo podobna w większości państw europejskich. Z badań przeprowadzonych przez OCRK wynika, że średni wiek polskich kierowców wynosi 42 lata. Owszem, zachęca się młodych do pracy za kierownicą ciężarówki, prawie 95 proc. zatrudnionych jest w oparciu o umowę o pracę, a płaca w tym zawodzie jest wyższa niż średnia krajowa i wynosi minimum około pięć tysięcy PLN netto. Jednak to wciąż za mało, by przyciągnąć młodszych pasjonatów transportu – **mówi Kamil Wolański.** – Skutki deficytu truckerów odczuwamy wszyscy, a wkrótce będą zauważalne jeszcze bardziej. Zmniejszająca się liczba kierowców powoduje wzrost cen przewozu towarów, które przekładają się na ogólne podwyżki cen produktów transportowanych ciężarówkami, w tym głównie

żywności. Problemem są też opóźnienia w dostawach – **komentuje ekspert OCRK.**

Środki zaradcze

Odpowiedzią na poszerzającą się liczbę wakatów w transporcie w Polsce i Europie jest napływ kierowców zza wschodniej granicy. Analizując dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego z ostatnich kilku lat, zauważalny jest wzrost ilości pracowników z krajów trzecich, którzy uzyskali świadectwa kierowców. W 2018 roku wydano 72 390 takich dokumentów, w tym ponad 56 tys. obywatelom Ukrainy, 13 622 Białorusinom, a 1075 Mołdawianinom. Dla porównania w 2017 wydano 46 178 świadectw, z czego 35 115 pracownikom z Ukrainy. Zaś pięć lat wcześniej – w 2014 roku GITD wydało zaledwie 6 809 dokumentów – **analizuje ekspert OCRK.** – Polska jest dobrym wyborem dla kierowców z Ukrainy czy Białorusi ze względu na stosunkowo niewielką odległość od rodzinnego domu, jednak rynki „starej Unii” kuszą pracowników ze Wschodu uproszczonymi przepisami i wyższymi zarobkami – **dodaje.**

Polska także zmienia przepisy, by zwiększyć ilość potencjalnych kandydatów do pracy za kółkiem. Ważnym krokiem jest przywrócenie do szkół zawodowych kierunku kierowca-mechanik. W październiku ubiegłego roku wprowadzono zmianę ustawy o kierujących pojazdami,^[13] w myśl której całkowity lub częściowy ubytek słuchu nie jest przeciwwskazaniem do uzyskania uprawnień kierowania pojazdami. Nieustannie trwają także prace nad poprawieniem bezpieczeństwa w branży. Pod koniec 2018 roku Unia Europejska zadeklarowała wielomilionowe inwestycje w infrastrukturę parkingową tak, by na terenie Wspólnoty powstało ok. 100 tys. nowych i przede wszystkim – bezpiecznych miejsc parkingowych dla ciężarówek.

Zmiany są widoczne, jednak ich rezultat będzie odczuwalny za kilka, a nawet kilkanaście lat. To, co możemy zrobić tu i teraz, to zapewnić kierowcom godne warunki pracy oparte na szacunku i wynagrodzeniu adekwatnym do wykonywanych obowiązków. Ważne są również wszelkie ułatwienia dla pracujących za kółkiem – od dobrze wyposażonego pojazdu i rozwiązań telematycznych, jak na przykład GBOX, ułatwiających pokonywanie trasy, po wsparcie ekspertów w sytuacjach kryzysowych. A są nimi między innymi kłopotliwe kontrole drogowe poza granicami kraju, konieczność kompletowania dokumentacji czy poprowadzenie komunikacji z inspekcjami z Francji, Niemiec czy Austrii, czyli w krajach, do których polscy kierowcy podróżują najczęściej – **mówi Kamil Wolański, OCRK.** ●

[1] <https://www.iru.org/resources/newsroom/fifth-driver-positions-unfilled-european-road-transport-sector>

[2] Rynek pracy kierowców zawodowych, PwC.

[3] Badanie Kim jest polski kierowca ciężarówki, Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców, 2018.

[4] http://pitd.org.pl/wp-content/uploads/2018/01/raport_Styczen2018.pdf

[5] <https://www.pwc.pl/pl/pdf/pwc-raport-rynek-pracy-kierowcow.pdf>

[6] http://pitd.org.pl/wp-content/uploads/2018/01/raport_Styczen2018.pdf

[7] <https://www.pwc.pl/pl/pdf/pwc-raport-rynek-pracy-kierowcow.pdf>

[8] <https://www.pwc.pl/pl/pdf/pwc-raport-rynek-pracy-kierowcow.pdf>

[9] https://www.mercareon.com/fileadmin/Structure_images TYPO3/files/Report/PL/Dostepnosc_Stawki_Technologia_Europejskie_Badanie_Transportu_Drogowego_2018_Raport_Transporeon.PDF

[10] <https://www.thesun.co.uk/news/535306/trucker-shortage-threatens-post-brexit-trade-boom-with-45000-jobs-to-fill/>

[11] <https://theloadstar.com/truck-driver-shortage-crisis-now-spreading-across-whole-europe/>

[12] <https://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/European-truck-driver-shortage-now-major-problem-for-shippers/74206.htm#.XOOzjcgaM9>

[13] Ustawa z dnia 12 kwietnia 2018 r.



Europa Środkowo-Wschodnia kontra stara Unia

Oto prawdziwy powód powstania pakietu mobilności

W 2017 roku kierowcy polskich przedsiębiorstw transportowych przejechali ponad 335 milionów tonokilometrów (tkm)^[1] – najwięcej w Unii Europejskiej, z czego blisko 18 milionów tkm to wynik działalności kabotażowej. Przejazdy w ramach innego państwa niż siedziba firmy wzrosły o 38 proc. w odniesieniu do roku poprzedniego. Ponadto Polska, jako jedyna z krajów członkowskich, które prężnie działają w sektorze transportu drogowego, w latach 2010–2016 zdołała zwiększyć swój udział na rynkach europejskich.

Kabotaż od 2013 roku notuje nieprzerwanie największe wzrosty – pod względem wartości rynku to obecnie 65 proc. więcej niż pięć lat temu. Dlaczego więc wykonują go głównie firmy z Polski (blisko 40 proc.), a dalej z Rumunii i Litwy? Na krótkich dystansach lubią jeździć też kierowcy z Francji, Austrii, Włoch czy Niemiec, zatem europosłowie w Brukseli postanowili ograniczyć wewnętrzne rynki przewozowe dla transportowców z Europy Środkowo-Wschodniej. Czy to kres Unii wolności i swobody przepływu towarów i usług?

Pakiet mobilności to zbiór zasad i przepisów regulujących funkcjonowanie firm z branży transportowej w państwach Wspólnoty. Obecny stan legislacyjny pozostawia wiele do życzenia, budzi wątpliwości, przez co przewoźnicy w Europie działają w chaosie prawnym. Polscy przedsiębiorcy potrafili w ciągu ostatnich trzech lat dostosować się do zasad gry wprowadzanych przez Niemcy, Francję czy Austrię, które miały na celu utrudnić prowadzenie działalności transportowej właścicielom firm z Polski, Rumunii czy Litwy. Chodzi tu głównie o płace minimalne i działalność służb kontrolnych za granicą. Teraz pod populistycznymi hasłami kraje założycielskie starej Unii robią wszystko, by zepchnąć firmy z Polski z głównej trajektorii na margines przewozów kabotażowych. Protekcjonizm wygrywa z obroną wolności i swobód, które ta sama Unia miała zapewniać – **komentuje Łukasz Włoch z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).**

Demokratyczna republika kabotażu

Według najnowszych danych Eurostatu w całej Europie kabotaż reprezentuje 2,3 proc. wszystkich tkm wykonanych w 2017 roku i 1,1 proc. ton towarów przewiezionych w granicach Unii. Tego typu transport wzrósł z 2,9 proc. w 2013 do 4,3 proc. w 2017 roku, kiedy to osiągnął wynik 44,3 miliardów tkm. To rodzaj przewożenia załadunków, którego wartość rośnie nieprzerwanie od pięciu lat. Niemcy pozostają terytorium, na którym realizuje się najwięcej kabotaży w UE. To ponad dwadzieścia miliardów tonokilometrów w ostatnim czasie, czyli 46 proc rynku całej Wspólnoty. Druga w kolejności jest Francja, 25,4 proc. Trzecie zaś Włochy, 5,2 proc.

Federalny Urząd ds. Ruchu Towarowego (BAG) donosi, że polskie firmy przewozowe zwiększyły swoją wydajność aż pięciokrotnie w latach 2004–2017. To właśnie nasze rodzime przedsiębiorstwa w minionym roku zrobiły najwięcej operacji kabotażowych w granicach niemieckich landów.

Wymiana towarowa między Niemcami a Francją, opierająca się na największym wolumenie obrotów w UE, jest realizowana głównie przez przewoźników niemieckich oraz polskich. Wspierają nas Rumunii i Litwini, a także Hiszpanie. Dominacja państw Europy Wschodniej nie podoba się politykom z krajów starej Unii, czyli naszym zachodnim sąsiadom. Dlaczego? Okazuje się, że tamtejsi kierowcy nie lubią wyruszać w dalekie i wymagające trasy. Chętnie wracają do domu codzienne lub w każdy weekend. Obecnie tendencja jest taka, że preferowane są krótkie kabotaże, a nie długodystansowe przerzuty. Nastąpiły zmiany w łańcuchu dostaw, które sprawnie i solidnie zapełniły ciężarówki z Polski. Pod hasłem równych szans i poprawy warunków pracy, podejmowane są próby ograniczenia możliwości wykonywania kabotaży, które przypominajmy, powstały, by niwelować puste przebiegi i podno-

sić efektywność transportu drogowego. Teraz to wszystko może się zmienić – **przekonuje Łukasz Włoch, ekspert główny OCRK.**

Niepewność rodzi niepokój

Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Hiszpania i oczywiście Polska – te kraje dominują w Europie i przewiozły najwięcej tonokilometrów w 2017 roku. Z danych Eurostat wynika, że między 2004 a 2016 rokiem łączna liczba przetransportowanych towarów wzrosła trzykrotnie, a polscy transportowcy z roku na rok zwiększali w tym sektorze swoje znaczenie. W 2016 udział rodzimych firm w międzynarodowych przewozach drogowych wynosił 17,1 proc., a obecnie mówimy już o udziale 25–30 proc. Można odnieść wrażenie, że przedsiębiorcy TSL radzą sobie znakomicie i nasza pozycja jest niezagrożona. Nic bardziej mylnego.

Mimo iż dominujemy w tak zwanych przerzutach, tj. przewożeniu towarów w obrębie kraju lub krajów, które nie są siedzibą przedsiębiorstwa, aktualny układ sił może niebawem zostać zachwiany. Dlaczego? Blisko 40 proc. rynku kabotaży wykonywanych głównie w Niemczech, Francji czy Wielkiej Brytanii za dwa lata może okazać się przeszłością. Jeśli nowy skład Parlamentu Europejskiego zaakceptuje propozycje zawarte w pakiecie mobilności w takim kształcie, okres *vacatio legis* i wejście w życie nowych reguł, według których powinny funkcjonować firmy z Europy Środkowo-Wschodniej, to około dwa lata. W tym czasie przewoźnicy będą musieli przygotować się na zmiany, a tym samym na utratę części zleceń i znaczny wzrost kosztów prowadzenia działalności. Bez wsparcia w rozumieniu przepisów i konsolidacji polskiego rynku przewoźników wiele małych i średnich biznesów może upaść – **mówi Łukasz Włoch.**

Według najnowszego badania OCRK nastroje przedsiębiorców słusznie wskazują na obawy związane z sytuacją w Parlamencie Europejskim. Coraz więcej zapytanych właścicieli firm transportowych (58 proc) ocenia przyszłość kabotażu jako niekorzystną i niepokojącą.

Wiąże się to z tym, iż zaczynamy rozumieć, że tak zwany pakiet mobilności, czyli zbiór regulacji, które zaburzają między innymi działanie polskiego kabotażu na arenie międzynarodowej, prędzej czy później zostanie wprowadzony. Nie można liczyć na wycofanie się unijnego legislatora z prób ustanowienia nowego prawa dla transportu drogowego. Pytanie brzmi jedynie, czy nowo wybrani europarlamentarzyści wraz z członkami Rady Unii Europejskiej cofną zapisy z powrotem do komisji TRAN w celu opracowania dobrego prawa, a nie protekcjonistycznych nakazów kilku krajów. Obecnie trwa formowanie grup politycznych, a pierwsze posiedzenie zaplanowane jest w lipcu. Sytuację w PE należy monitorować na bieżąco i reagować na każdą próbę ograniczenia wolności rynku – **podsumowuje Łukasz Włoch, ekspert główny OCRK. ●**

^[1] <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/9217.pdf>



Europa sobie bez nas nie poradzi

Terminowi, solidni, pracowici – tacy są polscy przewoźnicy i kierowcy, potentaci międzynarodowego transportu drogowego i kabotaży na terenie Unii Europejskiej. Nauczeni sprawnie dostosowywać się do nowości legislacyjnych i pokonywania barier związanych z prowadzeniem działalności przewozowej, tym razem mogą sobie nie poradzić. Ograniczenie dostępu do swobodnej i wolnej wymiany towarowej oraz wzrost kosztów pracowniczych to zbyt duże zmiany nawet dla wielkich graczy. Co to może oznaczać dla Europy? Komentarz rynkowy Bartosza Najmana, wiceprezesa OCRK i Inelo.

W ocenie biznesmenów

Przedsiębiorcy oceniają, że pakiet mobilności będzie miał negatywny wpływ na prowadzone przez nich biznesy. Ponad 60 proc. czuje, że ostatnie wydarzenia w Brukseli odbijają się bezpośrednio na sposobie prowadzenia działalności oraz płynności finansowej firm. Większość transportowców odczuwa pewien niepokój i ostrożnie podejmuje decyzje dotyczące kolejnych inwestycji. Warto zauważyć, że 32 proc. respondentów określiło wpływ pomysłów europosłów jako neutralny. Część z badanych po prostu nie ma zdania na ten temat.^[1] **Czy zatem jest się czego bać?**

Tak, gdyż, jeśli pakiet mobilności wejdzie w obecnym kształcie, duża część małych i średnich firm, nie zdola w krótkim czasie dostosować struktury i funkcjonowania swojego biznesu do nowych reguł gry. A te nie będą miały nic wspólnego z wolnym rynkiem i swobodą przepływu towarów. Choć Polska i reszta krajów Europy Środkowo-Wschodniej przystępowały do Wspólnoty na innych zasadach, nie będzie to miało żadnego znaczenia. Przedsiębiorstwa, które nie mają zabezpieczenia finansowego, by etapowo przystosować swoją działalność do pomysłów unijnego legislatora, będą miały duży problem, by odnaleźć się w nowej sytuacji. Szansą dla nich jest ścisła współpraca z partnerem, który będzie w stanie przeprowadzić biznes przez skomplikowane zmiany w prawie transportowym, a co za tym idzie optymalizować koszty funkcjonowania firmy i usprawniać zarządzanie nią. Ponadto przyszłość transportu, logistyki i spedycji to automatyzacja procesów, co w połączeniu z wiedzą ekspertów daje duże możliwości, by sprawnie reagować w zmieniającym się otoczeniu gospodarczo-prawnym – **mówi Bartosz Najman, wiceprezes OCRK i Inelo.**

Dla polskiej gospodarki zachwianie sektorem TSL, którego udział w PKB – według NIK – wzrósł do prawie 20 proc. od momentu wstąpienia do Unii, to będzie duże utrudnienie. Co więcej, transport drogowy w naszym kraju zatrudnia ponad 300 tysięcy osób, zatem ilu z nich straci pracę? Obawy o przyszłość wymiany towarowej prowadzonej na drogach Europy są słuszne, a zagrożeń wiele.

To sytuacja, w której nie wystarczy już być tylko czujnym. Rekomendujemy naszym partnerom, by przygotowywali się do nieuniknionych zmian, bo okres wdrażania w życie nowej dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników może sięgać 24 miesięcy, ale nic nie stoi na przeszkodzie, by na przykład Niemcy czy Francuzi mogli zadeklarować gotowość egzekwowania przepisów i zacząć kontrole zdecydowanie wcześniej – **dodaje Najman.**

Gdzie jest logika?

Idea stworzenia pakietu mobilności powstała, by „odświeżyć” przepisy regulujące transport w Unii Europejskiej oraz by poprawić warunki socjalne kierowców. Taki zestaw nowych reguł jest potrzebny, gdyż, według ekspertów i komentatorów rynku, branża od dawna funkcjonuje w chaosie legislacyjnym, a aktualne przepisy nie są dopasowane do obecnych czasów. Jednak zaproponowane przez europarlamentarzystów zapisy pakietu mobilności są destrukcyjne szczególnie dla gospodarki krajów środkowo-wschodniej części kontynentu. Powstała Europa dwóch obozów – kraje założycielskie, w tym w szczególności Niemcy, Francja i Austria są inicjatorami zmian, które na zawsze zburzą fundamenty powołania UE. **Dlaczego?**

Jak zauważa Bartosz Najman, wiceprezes OCRK i Inelo: 80% wymiany towarowej na świecie odbywa się poprzez transport drogowy. W Europie to Polska jest potentatem i obsługuje według szacunków między 25 a 30 proc. kursów międzynarodowych, następna jest Hiszpania, która wykonuje takich przewozów o połowę mniej. Dodatkowo to polscy kierowcy realizują najwięcej kabotaży, bo aż 40 proc. Aktywność rodzimych przewoźników w tym zakresie wydaje się imponująca. Następną są Rumuni z 9 proc. udziałem w rynku. Dostęp do krajowych przerzutów, gdzie kierowcy z naszych firm wykonują frachty pomiędzy państwami Unii, ale poza krajem rodzimym, diagnozowany jest przez naszych zachodnich sąsiadów jako nieuczciwa konkurencja, a tym samym zabieranie miejsc pracy i obniżanie rynkowych stawek wymiany handlowej.

Czy słusznie?

Przyczyną zdecydowanie większego popytu na usługi polskich przewoźników oraz ich ekspansję na terenie zjednoczonej Europy należy upatrywać bardziej w solidności pracy wykonywanej przez wykwalifikowanych kierowców. Doceniana jest również terminowość dostaw, a także chęć pokonywania tras na długą odległość, czego nie preferują na przykład Francuzi, najchętniej wracający do miejsca zamieszkania codziennie. Holendrzy zaś są młodą grupą zawodową, a Niemcy podobnie jak w Polsce borykają się z deficytem wyszkolonych pracowników z tej grupy zawodowej. Nie jest więc prawdą, że kierujący ciężarówkami na tablicach rejestracyjnych PL zabierają zlecenia sąsiadom, dając niższe stawki. Długoterminowe kontrakty z zagranicznymi kontrahentami, które realizują polskie firmy, to efekt głównie innej kultury pracy – **mówi Bartosz Najman.**

Przegłosowanie pakietu mobilności w takim brzmieniu, jak obecnie, to lobby niemieckich i francuskich. I choć żadne zrzeszenie pracodawców w tych krajach nie poparło inicjatyw posłów sprawozdawców, w szczególności autorstwa Merja Kyllönen na temat pracowników delegowanych, to zarówno prezydencja rumuńska, jak i przewodniczący PE Antonio Tajani mogą dołączyć do swoich osiągnięć zatwierdzenie kolejnych kroków, mających na celu uporządkowanie zasad funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego. **Jak rysuje się przyszłość transportu w Europie?**

Jedno jest pewne, w 2020 roku ma wejść w życie nowelizacja dyrektywy o pracownikach delegowanych. Jeśli do tej pory nie będzie pakietu mobilności w dyskutowanym obecnie kształcie, to kierowcy nie będą podlegali pod jej nowe regulacje. Jednak eksperci solidarnie przekonują, że lepszy kolejny rok niejednoznacznych przepisów niż zwyczajnie złe prawo – **mówi wiceprezes OCRK i Inelo.**

Czy damy radę?

Dyskontynuacja w PE nie obowiązuje, jednak oczekiwanie przedstawicieli TSL jest inne. Branża liczy na to, że pakiet zostanie odrzucony w całości i wróci pod obrady komisji TRAN lub nastąpi renegocjowanie niektórych zapisów. Polscy przewoźnicy nauczyli się funkcjonować w niestabilnym otoczeniu społeczno-gospodarczym. Jednak ograniczenie dostępu do rynku i wzrost kosztów pracowniczych w przypadku stosowania zasady delegowania to zbyt duże zmiany nawet dla wielkich graczy – **komentuje Najman.** ●

^[1] Badanie Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK), maj 2019



ELA będzie kontrolować polskich kierowców w Europie, czyli co wiemy o Europejskim Urzędzie ds. Pracy

Europejski Urząd ds. Pracy (EUP)^[1] to kolejny mały krok w kierunku egzekwowania nowego prawa dotyczącego pracowników delegowanych, w tym między innymi kierowców zawodowych. O instytucji, która ma ruszyć w tym roku z 50-milionowym budżetem, 140 urzędnikami na pokładzie i wizją osiągnięcia pełnej zdolności operacyjnej do 2023 roku, mówi się niewiele w kontekście transportu drogowego. Dlaczego? Bo celem ogólnym organizacji jest wsparcie obywateli Unii Europejskiej w rozumieniu i przestrzeganiu praw i obowiązków w zakresie mobilności pracowników. Jednak w praktyce szczególnym zainteresowaniem unijnych inspektorów będzie objęty między innymi czas pracy i płaca kierujących ciężarówkami. Według szacunków Komisji Europejskiej codziennie ponad dwa miliony osób przekracza granice państw Wspólnoty w ramach międzynarodowego transportu drogowego. Pasażerów i towary przewożą między innymi polscy kierowcy. Jest zatem kogo kontrolować. A, gdy pakiet mobilności wejdzie w życie, przepisy o pracownikach delegowanych będą numerem jeden na liście wielu inspekcji krajów starej Unii.

16 milionów – aż tyle osób w Europie żyje i pracuje w innym państwie niż rodzime. Ponadto, według szacunków KE, 1,7 miliona osób każdego dnia dojeżdża do pracy poza granicami kraju, w którym przebywa na co dzień. Z najnowszego raportu GUS wynika, że na obczyźnie przebywa obecnie 2 miliony 121 tysięcy Polaków. Gdzie można ich spotkać? Najchętniej wybierane destynacje zarobkowe to Wielka Brytania (około 790 tysięcy osób), Niemcy (ok. 700 tys.), Holandia (120 tys.) oraz Irlandia (110 tys.). Według badania *Praca za granicą. Pracuj w Unii*, rodacy najczęściej wykonują obowiązki w budownictwie, przy wykańczaniu wnętrz, elektryce czy hydraulice. Są również operatorami maszyn budowlanych. Polska przoduje pod kątem wysyłania swoich pracowników do innych miejsc Wspólnoty, ale w żadnym zestawieniu najczęściej wykonywanych zawodów za granicą nie ma kierowcy.

Dyskusja, czy kierowca może być pracownikiem delegowanym w myśl zapisów międzynarodowego prawa pracy, trwa od dawna. Wydaje się logiczne, że jeśli ktoś wiezie towar codziennie z Polski na przykład do Monachium, następnie wraca do kraju lub przejeżdża przez kolejne państwa, nie powinien być traktowany jako pracownik delegowany w rozumieniu prawa unijnego. Kierowca zawodowy, nawet w czasie najkrótszego okresu rozliczeniowego, może przebywać w różnych miejscach, przekraczając granice kilka razy w ciągu doby. Jednak w tym momencie nie ma to większego znaczenia, gdyż pakiet mobilności jest na ostatniej prostej do zatwierdzenia w Brukseli. Czekamy jedynie na wynik rozmów pomiędzy nowymi przedstawicielami Parlamentu Europejskiego oraz członkami Rady UE i Komisji UE. Ocenią oni, czy obecne propozycje trafią bezpośrednio pod głosowanie w Radzie czy powrócą do prac w komisjach parlamentarnych. – **mówi Łukasz Włoch, ekspert główny Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).** – Należy zwrócić uwagę, że do chwili rozstrzygnięcia losów pakietu mobilności, kierowcy podlegają rozliczeniu płacy minimalnej jako pracownicy delegowani. Ale w tym momencie polski przedsiębiorca ma możliwość uwzględniania części kosztów, wynikających z podróży służbowych w rozliczeniu wynagrodzenia minimalnego za granicą. Taka sytuacja jest korzystna dla obu stron – pracodawcy oraz zatrudnionego. Niemniej jednak, prędzej czy później zostaną uporządkowane i wytyczone zasady rozliczania płacy minimalnej obowiązujące na całym rynku europejskim. To nie kwestia czy będą, ale jak będą one naliczane, chociażby, czy należności z tytułu delegacji pozostaną ich częścią. Nasuwa się też pytanie, co się zmieni w obecnym scenariuszu, kto będzie to sprawdzał oraz jak skuteczne będą kontrole. Jednym z organów wspierających inspektorów, kontrolujących kierowców i przewoźników, ma być właśnie Europejski Urząd ds. Pracy – **dodaje ekspert OCRK.**

ELA będzie pilnować prawa

Według sprawozdania europosła Ismaila Ertuga, jeśli kierowca większość czasu spędza w pracy w innym kraju, stosować się powinno wobec niego Rozporządzenie Parla-

mentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych funkcjonujące jako „Rzym I”. W takim przypadku wskazuje to na konieczność zawarcia kontraktu pomiędzy pracownikiem i pracodawcą na zasadach prawa państwa, na terytorium którego zatrudniony wykonuje największą część swoich obowiązków, czyli np. zgodnie z prawem niemieckim. Czy słusznie? Między innymi takie wątpliwości oraz wszelkie spory dotyczące równania warunków wynagradzania miejscowych z płacą kierowców ma pomóc rozstrzygać powołany w Brukseli EUP.

Urząd zgodnie z założeniami ma realizować w szczególności cele związane ze wspieraniem państw członkowskich w ułatwianiu obywatelom i pracodawcom dostępu do informacji o ich prawach i obowiązkach w zakresie mobilności, zabezpieczenia społecznego. Ma też ułatwiać wspólne kontrole oraz usprawniać wymianę informacji między krajami. Wreszcie będzie odpowiedzialny za mediacje i pomoc w znajdowaniu rozwiązań w przypadku sporów między organami państw członkowskich – **mówi Mariusz Skurzyński z OCRK.** – Taka instytucja winna zapewnić w branży transportowej sprawiedliwy i skuteczny sposób egzekwowania unijnych przepisów. Jak będzie, to się okaże. Jedno jest pewne. Jeśli przepisy pakietu mobilności zostaną zatwierdzone, przewoźnik będzie musiał dostosować się do zasad wynagradzania, obowiązujących we wszystkich krajach, w których kierowca spędził więcej niż trzy dni. Może to doprowadzić do zmiany modelu biznesowego, czyli ograniczania przewozów wyłącznie do jednego kraju i specjalizacji usługi lub znacznego wzrostu przejazdów powrotnych bez załadunku. Pamiętajmy, że za to zapłacą zleceniodawcy, czyli kontrahenci polskich przewoźników, a także konsument, czyli każdy obywatel UE – **dodaje ekspert.**

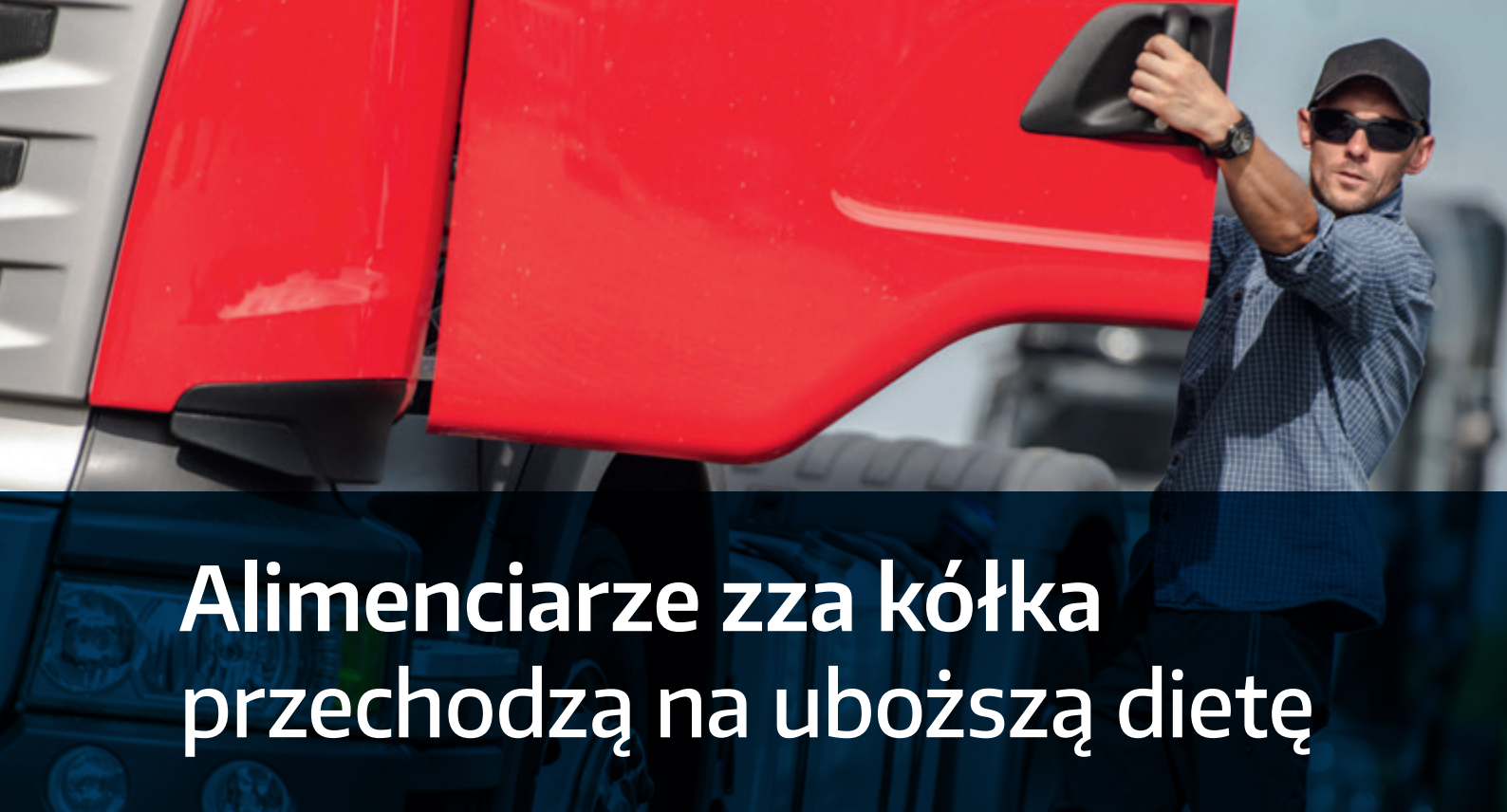
Unia równości, nie wolności

Fragment dyrektywy unijnej z 28 czerwca 2018 roku, dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, brzmi:

Z uwagi na wysoce mobilny charakter pracy w międzynarodowym transporcie drogowym wdrożenie niniejszej dyrektywy w tym sektorze budzi szczególne wątpliwości i trudności prawne, które mają zostać rozwiązane w przepisach szczegółowych dotyczących transportu drogowego, w ramach pakietu mobilności, wzmacniających również zwalczanie oszustw i nadużyć.

Co zdecydują europosłowie w sprawie tak zwanego pakietu mobilności? Tego jeszcze nie wiemy, ale pewne jest, że w 2020 roku ma wejść w życie nowelizacja dyrektywy o pracownikach delegowanych, którą miał uzupełniać pakiet. Jeśli do tej te zapisy nie zostaną zatwierdzone w dyskutowanym obecnie kształcie, to kierowcy nie będą podlegali pod jej nowe regulacje, ale Europejski Urząd ds. Pracy już teraz będzie się rozwijał i umacniał swoją pozycję. Warto śledzić jego działania. ●

[1] European Labour Authority, w skrócie ELA



Alimenciarze zza kółka przechodzą na uboższą dietę

Skuteczniejsza niż dotychczas egzekucja, a także wzmożone kontrole. W ten sposób rząd chce walczyć z nieuczciwymi alimenciarzami, pracującymi w branży transportowej, którzy do tej pory uchylali się od płacenia na utrzymanie dzieci. Pomóc mają w tym zmiany w ustawie, która teraz dopuszcza pobranie nawet 50 proc. diety kierowcy na poczet zaległych alimentów, a także surowe kary, które grożą polskim pracodawcom. Nie wiadomo jeszcze, czy nowe zasady przyniosą oczekiwany skutek, natomiast pewne jest, że to kolejne wyzwanie dla rodzimych przedsiębiorców.

Według danych ERIF Biura informacji Gospodarczej końcem 2018 roku liczba dłużników wynosiła ponad 300 tysięcy osób, a łączny dług alimentacyjny opiewał na około 12 mld PLN. Jest zatem z czym walczyć. Mimo że od 2015 do 2017 roku ściągальność alimentów wzrosła niemal dwukrotnie, to nadal wynik ten pozostawia wiele do życzenia. Rozwiązaniem problemu mają być zmiany w przepisach ustawy, które obowiązują od stycznia tego roku, a dotyczą skuteczności egzekucji świadczeń alimentacyjnych,

Do tej pory diety kierowców krajowych i międzynarodowych były wyłączone z zajęcia komorniczego, jednak po wprowadzeniu zmian do art. 831 § 1 kodeksu postępowania cywilnego, dodając pkt 1 a, w obecnym stanie prawnym egzekucji na zaspokojenie roszczeń z tytułu alimentów nie podlega jedynie 50 proc. diet. Co to w praktyce oznacza? Nic innego, jak możliwość zajęcia przez komornika pozostałej części diety na poczet alimentów lub też na poczet świadczeń wypłacanych z budżetu państwa w przypadku bezskuteczności egzekucji zaległych należności – mówi Mariusz Skurzyński, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK) w zakresie prawa pracy.

Polscy kierowcy przechodzą na uboższą dietę

Zmiany wprowadzone w ustawie o egzekwowaniu długów alimentacyjnych to niewątpliwie istotna informacja dla kierowców, biorąc pod uwagę dotychczasową strukturę wynagrodzenia w transporcie drogowym – czyli podział na podstawę, dietę i ryczałt, a także dodatki. Według danych rynkowych nawet połowa zawodowych kierowców na umowie o pracę otrzymuje wynagrodzenie za pracę w wysokości do 2000 złotych netto, natomiast znaczną część pozostałych wypłacanych kierowcom kwot stanowi w tym wypadku dieta oraz ryczałt noclegowy^[1]. Należy zauważyć, iż w przypadku pracowników zatrudnionych w międzynarodowym transporcie drogowym, kwoty wypłacane tytułem zwrotu kosztów podróży służbowych tj. diety i ryczałty, kilkukrotnie przewyższają podstawowy dochód, wynikający z umowy o pracę.

Przykładowa struktura wynagrodzenia kierowcy w 2019 roku może wyglądać następująco: 2000 złotych – wynagrodzenie zasadnicze, 250 zł – wynagrodzenie za dyżur, 200 zł – ➔

ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych, 50 zł ryczałt za pracę w godzinach nocnych. Łącznie miesięczne wynagrodzenie przy takich założeniach to 2500 złotych brutto, kwota do wypłaty netto wyniesie zatem około 1800 złotych. Jeśli przeprowadzimy symulację podróży służbowej w kraju lub za granicą, stwierdzimy, że w przypadku pracy na terenie Polski – dieta i ryczałt za nocleg kierowcy wynosi blisko połowę całkowitego dochodu, a w przypadku podróży zagranicznych, jest nawet trzykrotnie większa od podstawy. Zarówno dla przewoźnika, jak i zatrudnionego w firmie kierowcy, taka struktura zarobków, gdzie znaczna część jest zwolniona z opodatkowania i oskładkowania, jest jak najbardziej pożądana. Pracownik – kierowca, będący dłużnikiem alimentacyjnym, odczuje zatem zmiany wynikające z nowego zapisu kodeksu pracy. Kwoty, które otrzymywał do tej pory, będą znacznie niższe – **mówi Mariusz Skurzyński, ekspert OCRK w zakresie PIP.**

Jak żyć?

Już teraz rodzima branża transportowa zmagą się z poważnym problemem kadrowym. Według badań rynku przeprowadzonych ostatnio przez Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców, największym zagrożeniem dla firm z branży transportowej wciąż pozostaje kwestia niedoborów wykwalifikowanych kierowców i wszystko wskazuje na to, że tendencja ta będzie się pogłębiać. Dotychczas firmy kusiły kandydatów atrakcyjnymi zarobkami, składającymi się z podstawy oraz wysokich kosztów zwrotów z tytułu podróży służbowej.

Argument wynagrodzenia rzeczywiście nadal jest jednym z głównych atutów, wykorzystywanych przez przedsiębiorców rekrutujących młode pokolenia kierowców. Biorąc pod uwagę specyfikę pracy w tym zawodzie, stres, rozłąkę z rodziną, a także duży wysiłek psychofizyczny – to właśnie rekompensata w postaci pieniędzy znacznie przewyższających średnią krajową i wielu dodatków niejednokrotnie przekonywała do tego, by rozpocząć pracę w branży transportowej. Wszystko wskazuje jednak na to, że dla osób, które obciążone są długiem alimentacyjnym, dotychczasowy system wypłacania należności z tytułu wykonywanej pracy przestanie być szczególnie atrakcyjny – dodaje Mariusz Skurzyński.

Nawet 45 tysięcy złotych grzywny

Zmiany w ustawie weszły w życie już blisko pół roku temu, jednak wielu przedsiębiorców nadal nie zdaje sobie sprawy, że również po ich stronie są nowe obowiązki administracyjne, z których powinni się wywiązywać. Jednym z podstawowych i najważniejszych jest zgłoszenie w określonym terminie dłużnika, a także prawidłowe wyliczenie kwoty, którą powinien przekazywać komornikowi. Jeszcze przed nowym rokiem kara, jaką mógł otrzymać przedsiębiorca, wynosiła 2 tys. złotych, teraz – może sięgnąć nawet 5 tys. złotych. Co więcej, grzywna ta może być powtarzana, jeżeli pracodawca nadal uchylił się od wykonania czynności w dodatkowo wyznaczonym terminie.

Oprócz kary, wynikającej z nieumyślnego niedopełnienia formalności na rzecz instytucji prowadzącej egzekucję alimentacyjną, polski przewoźnik, po wejściu w życie przepisów z dniem 1 grudnia 2020 r., będzie dodatkowo obciążony również ryzykiem wysokich grzywien w przypadku celowego wypłacania pracownikowi pełnego wynagrodzenia, bez dokonywania potrąceń na zaspokojenie świadczeń alimentacyjnych lub też, wypłacając pracownikowi „alimentarzowi” wyższe wynagrodzenie, niż wynikające z umowy o pracę przy jednoczesnym niedokonaniu stosownego potrącenia. Wysokość kary może wynieść nawet 45 tys. złotych – ale żeby jeszcze skuteczniej zniechęcić przedsiębiorców do nieprzestrzegania prawa – istnieje również ryzyko ponownej wypłaty kwoty ustalonej diety. Co to oznacza? W przypadku, kiedy wyjdzie na jaw, że pracodawca nielegalnie wypłaca dietę pracownikowi, w następstwie takiego działania będzie on zmuszony do pokrycia kosztów do wysokości połowy diety po raz drugi – tym razem na rzecz wierzyciela, na szkodę którego działał. Oczywiście przewoźnikowi będzie przysługiwało prawo egzekwowania tych kwot od pracownika, ale uzyskanie takich pieniędzy, może okazać się trudne lub nawet niemożliwe – **mówi ekspert OCRK.**

Warto o tym pamiętać, gdyż lekceważenie nowych przepisów, może być kosztowne w skutkach. Odczują to szczególnie właściciele mikro i małych firm przewoźowych.

Ustawodawca informuje

Art. 3. USTAWY z dnia 6 grudnia 2018 r. o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy skuteczności egzekucji świadczeń alimentacyjnych. Nowe zapisy wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2020 r. W ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2018 r. poz. 917, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 281 dotychczasową treść oznacza się jako § 1 i dodaje się § 2 w brzmieniu:

§ 2. Jeżeli pracownik, o którym mowa w § 1 pkt 2, jest osobą wobec której toczy się egzekucja świadczeń alimentacyjnych oraz egzekucja należności budżetu państwa powstałych z tytułu świadczeń wypłacanych w przypadku bezskuteczności egzekucji alimentów i zalega on ze spełnieniem tych świadczeń za okres dłuższy niż 3 miesiące – pracodawca lub osoba działająca w jego imieniu podlega karze grzywny od 1500 zł do 45 000 zł;

2) w art. 282 dodaje się § 3 w brzmieniu:

§ 3. Kto wbrew obowiązkowi wypłaca wynagrodzenie wyższe niż wynikające z zawartej umowy o pracę, bez dokonania potrąceń na zaspokojenie świadczeń alimentacyjnych, pracownikowi będącemu osobą wobec której toczy się egzekucja świadczeń alimentacyjnych oraz egzekucja należności budżetu państwa powstałych z tytułu świadczeń wypłacanych w przypadku bezskuteczności egzekucji alimentów i zalega on ze spełnieniem tych świadczeń za okres dłuższy niż 3 miesiące – podlega karze grzywny od 1500 zł do 45 000 zł. ●

^[1] Raport o kierowcach zawodowych TransJobs



Reputacja przedsiębiorcy zależy od tachy

Uwaga, brak inteligentnego tachografu w fabrycznie nowych pojazdach ciężarowych to najpoważniejsze z naruszeń i wiąże się ze wszczęciem postępowania przeciw dobrej reputacji przewoźnika drogowego. Na terenie Unii Europejskiej tachy drugiej generacji obowiązuje od 15 czerwca. W państwach członkowskich dokumentacja i warsztaty są przystosowane do nowych wymogów. Poza Wspólnotą – nie. Warto o tym pamiętać, bo w przypadku awarii urządzenia w krajach trzecich kierowca ma tylko siedem dni na naprawę. O inteligentnych tachografach opowiada Mateusz Włoch z Inelo.

Od początku 2019 r. na polskim rynku pojawiło się 11 083 nowych pojazdów o DMC powyżej 3,5 tony, to o 3% więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku.^[1] Wszystkie ciężarówki z datą pierwszej rejestracji po 15.06.2019 r., muszą mieć na pokładzie inteligentny tachograf, gdyż w innym przypadku może to grozić wszczęciem postępowania dotyczącego oceny dobrej reputacji przewoźnika.

Jak oko wielkiego brata

Nowe rejestratory zostały stworzone w celu poprawy bezpieczeństwa na drodze. Mają też za zadanie usprawnić kontrole pojazdów prowadzone przez inspekcje na terenie całej UE. Ich wygląd nie odbiega od dotychczas stosowanych modeli cyfrowych, jednak jest kilka zmienionych i istotnych funkcjonalności.

Jednym z ważniejszych elementów inteligentnych tachografów jest system lokalizacyjny, dzięki któremu automatycznie następuje rejestracja i zapis położenia pojazdu w momentach rozpoczęcia i zakończenia podróży oraz co trzy godziny jazdy. Warto pamiętać, że urządzenie nie zapisuje całej trasy pokonanej przez ciężarówkę, a jedynie określone wyżej punkty – wyjaśnia ekspert Inelo, Mateusz Włoch. System lokalizacyjny i wbudowane anteny DSRC będą umożliwiały służbom kontrolnym dokonywanie zdalnej preselekcji (mini-kontroli bez zatrzymywania pojazdu), dzięki której znacznie sprawniej będą w stanie wykrywać pojazdy, w których może dochodzić do nieprawidłowości w funkcjonowaniu urządzenia rejestrującego pracę kierowcy. To absolutna nowość, która z pewnością podniesie efektywność wykrywania manipulacji – dodaje.

Automatyzacja jest przyszłością

Wśród zmian, które przyniesie smart tacho, warto wyróżnić także możliwość integracji urządzenia z zewnętrznymi inteligentnymi systemami transportowymi (ITS). Dzięki temu przewoźnicy mają możliwość automatycznego poboru danych ze swoich pojazdów w czasie rzeczywistym, a kierowcy mogą być informowani na przykład o aktualnym stanie wykorzystania czasu pracy. – Nie mam wątpliwości, że systemy ITS będą w najbliższym czasie prężnie rozwijane i staną się nieodłącznym elementem wspierającym pracę nie tylko kierowcy, ale też całego przedsiębiorstwa, więc takie udogodnienie w tachografie jest jak najbardziej pożądane – mówi Mateusz Włoch. Dotychczas parowanie tachografów z systemami odbywało się za pomocą okablowania. Inteligentne tachografy można połączyć z ITS przy wykorzystaniu technologii Bluetooth.

Przydatność ograniczona

Dość istotną aktualizacją jest wprowadzenie daty ważności tachografu. Zgodnie z rozporządzeniem 165/2014 urządzenie może być stosowane przez 15 lat, po tym okresie konieczna będzie wymiana rejestratora – zauważa ekspert Inelo. – Nowe tacho to także inne karty zarówno dla przewoźników, kierowców, inspekcji, jak i dla warsztatów. Dobra wiadomość jest taka, że wszystkie dotychczasowe dokumenty będą kom-

patybilne z nowymi urządzeniami, z wyjątkiem kart warsztatowych. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych już rozpoczęła proces wydawania dokumentów. – dodaje.

Czy jest się czym martwić?

Przewoźnicy, którzy planują zakup ciężarówki, powinni sprawdzić, w jaki tachograf pojazd jest wyposażony, gdzie mają możliwość kalibracji rejestratora oraz czy konieczna jest wymiana lub aktualizacja urządzenia do czytania danych – radzi Mateusz Włoch.

Uwaga! Jeśli data pierwszej rejestracji pojazdu jest po 15.06.2019 r., a wyposażony jest on w cyfrowy tachograf I generacji i taki wykorzystywany jest do rejestrowania czasu pracy kierowcy, to należy pamiętać, że zgodnie z obowiązującym taryfikatorem jest to najpoważniejsze z naruszeń. Należy liczyć się w takim przypadku z karą o łącznej wartości 12000 PLN (10000 PLN dla przedsiębiorstwa, 2000 PLN dla zarządzającego), innymi karami wynikającymi z braku rejestratora i zapisów o czasie pracy oraz wszczęciem postępowania względem dobrej reputacji przedsiębiorstwa, co może skutkować odebraniem licencji przewoźnikowi i zarządzającemu.

O smart tacho można mówić, że są rozszerzeniem kompetencji cyfrowych rejestratorów. Przewoźnicy, którzy uczciwie wykonują swoją pracę, nie mają się czego obawiać. Warto pamiętać, że kalibracji urządzenia mogą dokonać jedynie te warsztaty, które posiadają wyszkoloną kadrę i karty wydane do smart tacho – dodaje.

Pamiętajmy! Inteligentne tachografy obowiązują na terenie UE. W krajach spoza Wspólnoty obowiązkowym jest rejestrator cyfrowy I generacji, zatem naprawa inteligentnego urządzenia w kraju nienależącym do Wspólnoty może okazać się niemożliwa. Jeśli poza UE dojdzie do awarii smart tacho kierowca ma siedem dni na naprawę.

Mimo iż zgodnie z umową AETR, pojazdy spoza UE jeszcze nie muszą posiadać inteligentnych rejestratorów, to już teraz interesują się ich działaniem i nowymi funkcjonalnościami. Stowarzyszenia transportowe z Ukrainy i Białorusi kierują do nas liczne zapytania dotyczące tych urządzeń – zauważa ekspert.

Co będzie z busami?

Tematem inteligentnych tachografów powinni interesować się także przewoźnicy lżejszych pojazdów. W ramach tzw. pakietu mobilności może zostać wprowadzony obowiązek posiadania rejestratorów czasu pracy kierowcy również w pojazdach wykorzystywanych do przewozu rzeczy o DMC powyżej 2,4 tony w transporcie międzynarodowym. Wówczas najpewniej wymagany będzie smart tacho w jeszcze nowszej wersji. Komisja Europejska już teraz nad nim pracuje. ●

^[1] <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-samochody-ciezarowe/Kwiecien-2019r>



Transformacja transportu drogowego

Jak uzdrowić sektor TSL przy pomocy Internetu rzeczy i rozwiązań telematycznych?

Mimo dynamicznego rozwoju branży TSL w ciągu kilku ostatnich lat, której udział w polskim PKB od czasów wejścia do Unii Europejskiej wzrósł prawie do 20%^[1], lista problemów trapiących ten sektor gospodarki wydłuża się. Większość z nich jest dobrze rozpoznana i zdiagnozowana. Począwszy od braków kadrowych wśród kierowców, mierzonych w setkach tysięcy wakatów^[2], poprzez rosnącą konkurencję na rynku wewnętrznym, aż do ciągle nowych regulacji prawnych^[3], wszystko to składa się na obraz rynku niestabilnego i trudnego, z którym branża musi się zmierzyć. Wiele tym problemom można jednak zaradzić przy użyciu nowych technologii, zwłaszcza z zakresu telematyki lub Internetu rzeczy^[4].

Autonomiczna przyszłość

Jednym z największych wyzwań, stojących przed firmami transportowymi, jest przede wszystkim deficyt chętnych do pracy. Szacunki NIK wskazują, że na polskim rynku może brakować do 100 tysięcy kierowców. Wzrost wynagrodzeń i benefitów nie przekłada się już na efektywne rozwiązywanie tego problemu. Dlatego konieczny i zarazem skuteczny może okazać się zwrot transportowców ku technologii. Najbardziej oczywistym i szeroko dyskutowanym rozwiązaniem są samochody autonomiczne. Jednak jak zauważa **Adam Kapuściński z Inelo**, producenta GBOX i dostawcy rozwiązań IT dla polskiego transportu:

Zanim na drogach publicznych powszechnie pojawią się w pełni autonomiczne pojazdy, które samodzielnie dostarczają towary, musi upłynąć jeszcze trochę czasu. Chociaż wielu globalnych graczy rozwija te technologie, ze względów bezpieczeństwa nie jesteśmy jeszcze gotowi na pełną automatyzację transportu. Według założeń Parlamentu Europejskiego możliwe jest, że ciężarówki bez kierowców wyjadą na drogi publiczne do 2030 roku. Można i trzeba natomiast rozważyć częściową implementację podobnych urządzeń choćby pod postacią tak zwanego "platooningu", czyli konwojów pojazdów, w których tylko pierwsza ciężarówka byłaby prowadzona przez człowieka, pozostałe zaś podążałyby za nią, kopiując jej zachowania. Takie rozwiązanie wymagałoby oczywiście zastosowania szerokiej gamy czujników monitorujących stan pojazdów oraz urządzeń telematycznych.

Doświadczeni truckerzy potrafią często stwierdzić usterkę swojego pojazdu, wsłuchując się w pracę silnika. W samochodach, które tylko podążają za pierwszym tirem z taboru, konieczne byłoby zastąpienie człowieka zestawem czujników monitorujących stan techniczny oraz systemy elektroniczne ciężarówki. Są to właśnie rozwiązania telematyczne, które zbierają informacje na temat temperatury oleju, pracy silnika, bieżącego spalania, obciążenia, czyli wszystkich kluczowych danych. Wykorzystując Internet rzeczy, mogłyby je przesyłać do prowadzącego konwój kierowcy lub macierzystej firmy, by na bieżąco reagować na pojawiające się usterki. Dodatkową korzyścią, płynącą ze stosowania podobnych rozwiązań, jest również ogromny strumień użytecznych danych, które można wykorzystać do dalszej optymalizacji tras i alokacji zasobów. Używając, płynących stąd danych resztkowych^[5] oraz geolokalizacji, można na przykład stworzyć aplikację, która w czasie rzeczywistym informowałaby o wolnych miejscach parkingowych lub nawet pozwalałaby koordynować zwalnianie i zajmowanie parkingów pomiędzy kierowcami w okolicy. Ograniczyłoby to poważny problem z brakiem miejsc postojowych i koszty związane z podróżowaniem w poszukiwaniu wolnego miejsca^[6]. W transporcie mniejszych ładunków lub przy krótszych trasach bardzo przydatny może okazać się również *geofencing*^[7], czyli technologia wyznaczania wirtualnych granic w obrębie realnych lokacji. Pozwala ona na bardzo precyzyjne monitorowanie, gdzie w danym momencie znajduje się nasz ładunek i umożliwia znaczącą redukcję kosztów

poprzez zawężenie pokonywanej drogi do ściśle wyznaczonego obszaru.

Ruchome kopalnie danych

Dane, płynące z telematyki, to również prawdziwy skarb dla firm spedycyjnych i logistycznych. Informacje na temat dostępnych pojazdów i kierowców można wykorzystać do automatyzacji procesów przypisywania pojazdu do rodzaju i wielkości towaru. Możliwości są jednak dużo większe.

Rozwój branży TSL w ciągu najbliższych lat będzie nieodwracalnie sprzężony z rozwojem rozwiązań telematycznych oraz Internetu rzeczy. Krzyżując informacje dotyczące spalania i natężenia ruchu, można zaprojektować trasy w ten sposób, by znacząco zredukować koszty paliwa i czas dojazdu. Oprócz oczywistych korzyści płynących z możliwości monitorowania dowolnych parametrów pojazdu i drogi, którą przebywa w czasie rzeczywistym, należy również pamiętać, że każdy taki pojazd to prawdziwa kopalnia bezcennych danych. Można je wykorzystać do tworzenia własnych rozwiązań w zakresie nawigacji i optymalizacji trasy, bez konieczności odwoływania się do istniejących aplikacji, co w oczywisty sposób pozwala zredukować koszty. Można również nawiązać współpracę z twórcami takich programów i sprzedawać im zebrane dane, by mogli ulepszać swoje produkty. Potencjał biznesowy, tkwiący w tych rozwiązaniach, jest właściwie nieograniczony – mówi Adam Kapuściński z Inelo.

Telematyka nie tylko w samochodach

Rozwiązania telematyczne to również doskonałe narzędzie poprawy komfortu pracy kierowców. Wymóg instalowania cyfrowych tachografów, który wejdzie niedługo w życie, to tylko jeden z elementów, który pozwoli wyeliminować praktyki naginania czasu pracy, ale możliwości jest dużo więcej. Jeśli urzędnika pokładowe wskażą, że z pojazdem jest coś nie tak, mogą automatycznie skontaktować się z najbliższym warsztatem lub wezwać pomoc, oszczędzając truckerom czasu i nerwów. Podłączając każdą ciężarówkę do sieci, można również nadać jej unikatowy znak QR z zakodowanym adresem URL, pod którym mogłyby być dostępne wszystkie potrzebne dokumenty, takie jak list przewozowy CMR lub stan techniczny pojazdu. Podczas inspekcji kontroler mógłby wówczas odczytać wszystkie potrzebne informacje na przykład na ekranie tabletu, a w razie wątpliwości – połączyć się z serwisem firmy przewozowej, co znacznie skróciłoby procedury. Internet rzeczy oferuje jednak nie tylko rozwiązania do montowania w samochodach, ale także na samych kierowcach. Tak jak sprzęt telematyczny mierzyłby parametry pojazdu, tak samo urządzenia ubieralne (na przykład opaski biometryczne) mogłyby monitorować stan zdrowia kierowcy – jego zmęczenie lub poziom skupienia i przypominać o koniecznych przerwach. ●

^[1] Według danych rynkowych NIK, 2018

^[2] <https://www.lloydslisting.com/freight-directory/news/European-truck-driver-shortage-now-major-problem-for-shippers/74206.htm#.XNFxLjMzaUk>

^[3] <https://www.umwelt-plakette.de/en/information-about-german-environmental-badge/environmental-zones-in-germany/german-environmental-zones/stuttgart-blue.html>

^[4] <https://interestingengineering.com/iot-revolution-5-ways-the-internet-of-things-will-change-transportation>

^[5] Jak nazwali je Viktor Mayer-Schönberger i Kenneth Cukier w książce Big Data. Rewolucja, która zmieni nasze myślenie, pracę i życie, s.151, MT Biznes, Warszawa 2014

^[6] <https://trans.info/en/will-brussels-solve-the-eternal-problem-of-truck-drivers-the-european-commission-already-has-a-concrete-action-plan-and-money-130750>

^[7] <https://interestingengineering.com/iot-revolution-5-ways-the-internet-of-things-will-change-transportation, op. cit>

Rekomendacja w nowym wydaniu, czyli moda na influencer marketing

64

Influencer marketing to nic innego, jak współpraca z osobą, mającą wpływ na swoich odbiorców w Internecie. Nazywany web twórcą, liderem opinii, ambasadorem. Wzbudza zaufanie, angażuje, rekomenduje, testuje, opiniuje. Uwaga, influencerem może być każdy, kogo słucha i poleca duża ilość internautów. Każdy, kto ma wpływ na decyzje innych, w tym zakupowe, wybór pracodawcy, kształtowanie opinii o firmie. Czy wiesz, że 58 proc. odbiorców blogów i wideoblogów uważa, że ich autorzy zmieniają świat. Co więcej, 91 proc. z nich jest przekonana, że to zmiana na lepsze. Tak donosi raport *Rola blogerów i youtuberów we współczesnym świecie* Natalii Hatałskiej z 2016 roku – taka percepcja fanów wydaje się być nadal aktualna.

Jeśli, tak jak ja, jesteś millenialsem, to podobno uznajemy internetowych twórców – zwłaszcza publikujących w kanale YouTube – za kreatorów trendów. Nie celebrytów, a tych, którzy wyznaczają kierunki, inspirują, realnie wpływają na otoczenie. Uwaga, według informacji zawartych w publikacji *Gen Z. A look inside mobile mind-set*, jesteśmy gotowi podejmować decyzje dotyczące wyboru marki i firmy za sprawą rekomendacji osób regularnie pokazujących swoje filmy w sieci. Jeśli nie jesteś przedstawicielem pokolenia Y, nie szkodzi. Nie przerywaj czytania, gdyż igrekki to prawdopodobnie Twoi pracownicy lub nawet partnerzy biznesowi, a zetki potencjalni kandydaci do pracy. Zatem idźmy dalej.

Dla 72 proc. młodych osób, które są stałymi odbiorcami treści w Internecie, to blogi i wideoblogi są pierwszym źródłem informacji o danej marce czy firmie. Takie wnioski płyną z raportu *Bvlog power. Wpływ blogów i wideoblogów na internautów*. Natomiast Google w swoich analizach podaje, że 40 proc. subskrybentów influencerskich kanałów YouTube deklaruje, iż ich zaufanie wobec internetowych liderów opinii wynika z przywiązania i poczucia, że idol rozumie bardziej i więcej niż otoczenie w codziennym życiu poza siecią społeczności.

Jak myślą młodzi?

Do 2020 roku tak zwana generacja Z będzie stanowić 25 proc. populacji USA, co więcej 70 proc. przedstawicieli tego pokolenia ma wpływ na decyzje zakupowe, wyboru marek, usług etc. Tak szacują Amerykanie, ale podobny obraz rysuje się również w krajach Europy. Zetki to przyszli kierowcy, logistycy, spedytorzy, zleceniodawcy i zleceniobiorcy. Popyt na transport rośnie, a ręk do pracy należy szukać również wśród młodych. Urodzeni w latach 1994–2002 to teraz 27 proc. społeczeństwa. Spędzają 10 godzin tygodniowo w sieci. Większość ogląda wideo, a z platform społecznościowych odwiedzają głównie YouTube, Instagram i Facebook. Blokują również wszelkie reklamy. Według raportu *Ad blocking in the Internet 2017*, aż 46 proc. internautów korzysta z blokowania reklam, co daje nam pod tym względem pierwsze miejsce na świecie. Skoro nie można reklamować, bo taka promocja nie dociera do odbiorców, to co pozostaje? Odpowiedzią mogą być właśnie influencerzy.

Ten typ tak ma

Podział internetowych liderów opinii ze względu na liczbę fanów i zasięg oddziaływania:^[1]

- Topowi influencerzy – liczba odbiorców przekracza 500 tysięcy;
- Makroinfluencerzy – liczba odbiorców między 100 a 500 tysięcy;
- Średni influencerzy – 20 – 100 tys. odbiorców;
- Mikroinfluencerzy – poniżej 20 tys. odbiorców;
- Nano influencerzy – od około 1 tysiąca do 10 tys. obserwujących.

Typologia trendsetterów według sposobu prowadzenia działalności w sieci oraz udostępnianych treści:

- Idol – jestem na bieżąco z większości tematów i powiem Ci, co myślę^[2];
- Ekspert – wiem wszystko na ten temat i dzielę się wiedzą;
- Lifestyler – znam trendy;
- Aktywista – dość gadania, działamy;
- Artysta – pokażę Ci świat z mojej perspektywy.

Podział wpływowych internautów ze względu na kanał społecznościowy:^[3]

- Blogerzy – najstarszy kanał społecznościowy;
- Youtuberzy – z raportu Cisco Visual Network Index Forecast Metodology wynika, że w 2019 roku wideo będzie stanowiło 80 proc. globalnego ruchu internetowego;
- Facebookowicze;
- Instagramerzy – największa dynamika wzrostu tego medium społecznościowego. W 2018 roku liczba aktywnych użytkowników tej platformy przekroczyła 1 mld miesięcznie. Dane pochodzą z serwisu techcrunch.com, a wśród instagramerów są oglądani i lubiani kierowcy zawodowi. Ponadto szacuje się, że w 2019 roku na Instagramie pojawi się 30 milionów postów sponsorowanych – info z badań statista.com;
- Twitterowicze;
- Snapchaterzy;
- Tiktokerzy;
- Publikujący na Pinterście;
- Użytkownicy LinkedIn;
- Twórcy podcastów;
- Streamerzy – użytkownicy kanału Twitch to głównie mężczyźni w wieku 18–34, którzy chętnie oglądają sporty, turnieje, muzykę. Od 2017 roku można streamować materiały o różnej tematyce.

Jak to się robi?

Oto kilka przykładów na to, jak można współpracować z internetowymi twórcami:

- Lokowanie produktu – w relacjach, na zdjęciach influencera pojawia się konkretne odniesienie do Twojej firmy;
- Recenzja – opis produktu, pracodawcy, opinia na temat eventu, usługi lub testowanego pojazdu;
- Zamieszczenie linku sponsorowanego – do strony internetowej, społeczności przedsiębiorstwa z sektora TSL;

^[1] Za Whitepress, Influencer marketing, 2018

^[2] Ibidem

^[3] Ibidem

- Konkurs – częsty rodzaj współpracy z liderami. Sprawdza się w promowaniu produktów;
- Relacja – rodzaj promocji miejsca, firmy, marki, który jest lubiany przez słuchaczy i widzów, ponieważ prezentuje film i zdjęcia z miejsca lub eventu w sposób wiarygodny, niereżyserowany, naturalny;
- Udział w evencie – pokazanie się na wydarzeniu firmowym lub branżowym pomaga w utożsamianiu się z firmą, gdyż influencer staje się ambasadorem marki;
- Sponsorowana promocja – najczęściej stosowana w ramach product placement i programu afiliacyjnego;
- Nagranie wideo promocyjnego lub prowadzenie kanału marki;
- Udział w reklamie oraz innych materiałach promocyjnych online.

Techę praktyki

Kilka przykładów z podwórka polskich transportowców, jak może wyglądać współpraca na linii marka/firma – influencer:

- Iwona Blacharczyk – ambasadorka OrlenOil oraz Fundacji TruckersLife;
- Siofer Majucha, Tkaczykowski, Sławek Nasierowski – internetowe gwiazdy firmy Adar;
- Adrian Trucker Paker – Raben Group lubi pokazywać medialnego kierowcę;
- KrychuTIR – prezentowanie zalet produktów Nawigacja Navitel E5 00 Magneti, Wideorejestrator Navitel DVR, Xblitz – zestaw głośnomówiący, wideorejestrator;
- Aswalty Kowboj – instagramowe zdjęcia z udziałem marki Scania;
- Rafał Zazuniuk, Thygerrr – relacja ze współpracy z firmą Prince Logistic Services;
- Artdriver – relacje z wydarzenia Master Truck na kanale YouTube.

Zwróć uwagę na

Największe trudności w tak zwanym influencer marketing według badania Whitepress przysparza znalezienie odpowiednich twórców, z którymi można nawiązać relacje. Tak uważa 43 proc. respondentów. Dla 35 proc. trudna jest weryfikacja użytkowników obserwujących influencera. Najwięcej, bo 58 proc. badanych, ma problem z określeniem zwrotu z inwestycji w ten rodzaj promocji marki. Ciekawostka! Twitterowiczka Jenny Abrams, cytowana nawet przez największe amerykańskie media, okazała się botem stworzonym przez rosyjską Internet Research Agency. Problemem więc są także fake newsy i nieprawdziwe konta w mediach społecznościowych. Pamiętaj też, że praca z twórcą internetowym nigdy nie daje pełnej kontroli nad tym, co zostanie opublikowane oraz jakie może mieć konsekwencje w odbiorze. Influencer zawsze ma dowolność w prezentowaniu treści, wyrażaniu siebie i swojego zdania.

Warto próbować

Popyt na transport drogowy rośnie, na internetowe rekomendacje również. Mediakix szacuje wartość rynkową influencer

marketingu do 2020 roku na od 5 do 10 miliardów dolarów. Nawet jeśli pomysły na wspólne akcje z medialnymi osobami z branży nie przyniosą takich efektów jak choćby Pele, który podczas meczu z Peru wiązał buty marki Puma przez 42 sekundy na murawie boiska, co obejrzały miliony osób, a sprzedaż korków piłkarskich tej marki wzrosła o 300 proc., to warto obserwować rynek i działań na miarę obecnych czasów i swoich możliwości. Możesz nie mieć nic wspólnego z tworzeniem nowych nawyków konsumencyjnych a jednak mieć na nie wpływ, jak muzycy zespołów The Rolling Stones, Aerosmith, Pink Floyd, którzy jedli w miejscach publicznych sushi. Podobnie robili w teledyskach. Świat oglądał idoli, smakujących narodową potrawę japońską i powoli oryginalne sushi weszło do codziennego menu Amerykanów i Kanadyjczyków. Wszystko za sprawą szefa kuchni z Osaki, który przekonał artystów, by pomogli rozpropagować jego popisowe danie. Jednak nie musisz zmieniać świata, by poszukiwać osób, które o branży transportowej mają coś ciekawego do powiedzenia w Internecie. Liczy się pomysł, etyka i wzajemny szacunek. ●

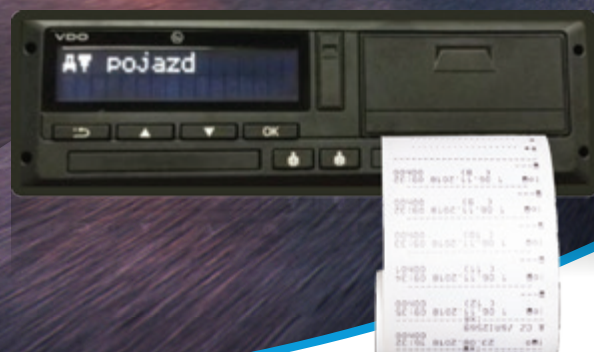


MAGDALENA KUZMECKA

PR i marketing menedżer. 10 lat doświadczenia w zakresie rynku mediów i zarządzania projektami. Autorka licznych kampanii PR zaprojektowanych i zrealizowanych dla firm z branż motoryzacyjnej, ubezpieczeniowej, rynku nieruchomości komercyjnych, finansów i bankowości oraz IT. Prywatnie związana z sektorem TSL

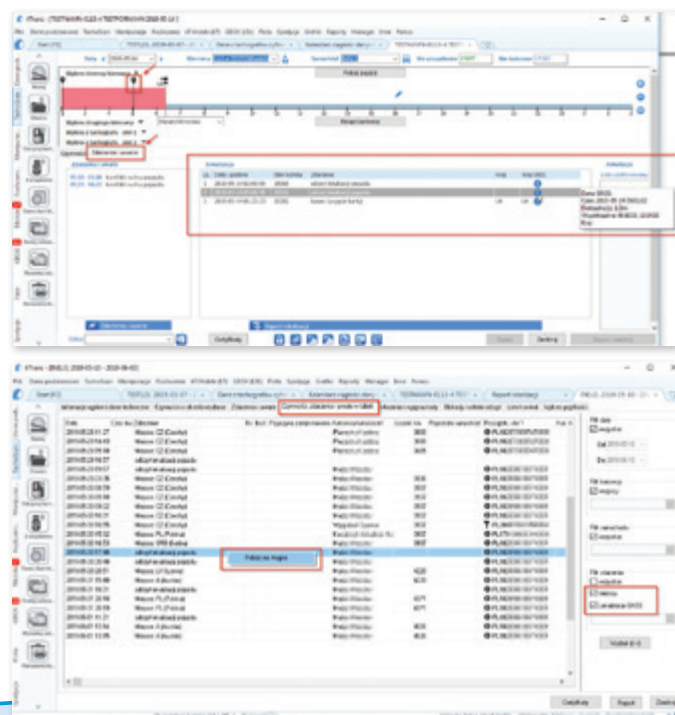


NOWA WERSJA 4TRANS 5.0 Z OBSŁUGĄ DANYCH Z INTELIGENTNYCH TACHOGRAFÓW



W INELO jesteśmy gotowi na zmiany związane z inteligentnymi tachografami i nowymi kartami. Najnowsza wersja 4Trans 5.0 posiada następujące funkcje:

-  możliwość pobrania i analizy danych z inteligentnych tachografów,
-  możliwość pobrania i analizy danych z kart kierowców drugiej generacji,
-  wyświetlanie danych lokalizacyjnych wraz z odnośnikiem do mapy,
-  ostrzeżenie – wpis kraju rozpoczęcia/zakończenia jest niezgodny z lokalizacją GNSS.



22 113 40 60



bok@viaon.pl



www.inelo.pl

CZAS NATRANSPORT

SPECJALISTYCZNY KWARTALNIK INFORMACYJNY


www.viaon.pl