CZAS NA TRANSPORT

SPECJALISTYCZNY KWARTALNIK INFORMACYJNY

NUMER 1 (2) | STYCZEŃ 2018 | MAGAZYN BEZPŁATNY

TEMAT NUMERU

Utrudnienia w pracy kierowcy zawodowego

WYWIAD

Rozmowa o bezpieczeństwie kierowców
z ppłk. Andrzejem Kruczyńskim, byłym dowódcą GROM-u

W NUMERZE TAKŻE:

Rozmowa z Grzegorzem Amerkiem z Delta Trans

Trzy kroki do ominięcia 45-godzinnego odpoczynku

Kontrole kierowców zawodowych bez zatrzymania pojazdu

Wydawca: VIAON.pl

4Trans

JESZCZE **WIĘCEJ KORZYŚCI**
DLA FIRM TRANSPORTOWYCH

OCRK WSPARCIE
NOWA USŁUGA!

Usługa OCRK Wsparcie dla użytkowników systemu 4Trans z modułami TachoScan i Rozliczenia

- Zajmiemy się płacą minimalną
- Poinformujemy o zmianach w prawie
- Przygotujemy odwołania
- Zapewnimy reprezentację podczas kontroli
- Sprawdzimy poprawność rozliczeń

Zadzwoń i dowiedz się więcej 801 006 300

viaon

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR MAREK

inelo® OCRK® OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW GBOX®

KONTAKT:
Tel. 801 006 300
E-mail: dok@viaon.pl
www.viaon.pl

spis treści

NUMER 1 (2), STYCZEŃ 2018

6 Najnowsze publikacje prasowe ekspertów

28 Telematyka walczy z eurobiurokracją

30 WYWIAD NUMERU: Zagrożenia w trasie - rozmowa z ppłk. Andrzejem Kruczyńskim

34 Polscy kierowcy pod lupą europejskich służb kontrolnych

36 Rozmowa z Grzegorzem Amerkiem z Delta Trans

39 Monitoring kierowców – czy to legalne?

42 Ile pieniędzy Europejczycy przeznaczają na transport?

44 Problemy branży TSL rozwiąże... VIAON

46 Personalia - poznaj naszych ekspertów: Piotr Żółty, Mateusz Włoch, Jakub Ordon, Emil Nagrodzki

48 Kary za naruszenia przewozu towarów

50 Doradcy Komisji Europejskiej rozpoczęli współpracę z Wydziałem Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego

52 TEMAT NUMERU: Utrudnienia w pracy kierowcy zawodowego

58 Polski kierowca pod lupą psychologa transportu - rozmowa z dr Ewą Odachowską

63 Relacja z konferencji na Wydziale Zarządzania UŁ - „Zagrożenia w ruchu drogowym"

66 OCRK wyróżnione podczas Gali 60-lecia istnienia ZMPD

68 Kontrole kierowców zawodowych bez zatrzymywania pojazdów

70 Raport zagrożeń dla polskich firm transportowych

73 PROJEKT MAINFREIGHT – Od studenta do menadżera

74 Transport w starożytnym Rzymie

76 Kontakty biznesowe z przedstawicielami innych kultur

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

REDAKTOR NACZELNY:
Jolanta Kubatek
redakcja@viaon.pl

KOREKTA:
Anna Halama

DRUK:
TIMWHITE
www.timwhite.pl

PROJEKT I ŁAMANIE:
skladgazet.pl

NUMER:
Numer 1 (2), styczeń 2018

NAKŁAD:
4 000 egzemplarzy

REKLAMA:
Wioletta Rovers
marketing@viaon.pl

PROJEKT OKŁADKI:
Anna Witkowicz

inelo®
SZKOLENIA

WIEDZA I DOŚWIADCZENIE

POŁĄCZENIE **WIEDZY I DOŚWIADCZENIA**
NASZYCH LUDZI Z OSIĄGNIĘCIAMI
INELO POZWOLIŁO NA STWORZENIE
PLATFORMY **INELO SZKOLENIA.**

- Szkolenia z obsługi programu 4Trans® oraz aktualnych przepisów
- Szkolenia dla kierowców
- Szkolenia z rozliczania i ewidencji czasu pracy kierowców
- Szkolenia z norm czasu pracy kierowców i obsługi tachografu
- Szkolenia dla osób zarządzających transportem
- Wdrożenia oprogramowania 4Trans®
- Warsztaty 4Trans®

PROFESJONALNE SZKOLENIA

ZAMÓW SZKOLENIE
DLA SWOICH PRACOWNIKÓW

DZIAŁ SZKOLEŃ:
+48 33 496 58 71
e-mail: szkolenia@viaon.pl
www.szkoleniadlatransportu.pl

Utrudnienia
w pracy kierowcy zawodowego

Praca kierowcy zawodowego, zwłaszcza w firmach realizujących transport międzynarodowy, nie należy do najłatwiejszych. Rozłąka z rodziną, samotność, długie godziny w trasie i zmęczenie – wszystko to sprawia, że charakteru tego zawodu nie da się porównać do tradycyjnego etatu za biurkiem. Ale wspomniane powyżej niedogodności, to tylko kropla w morzu problemów, z którymi borykają się na co dzień szoferzy. Na kwestię przemęczenia zwraca uwagę jedynie 10 proc. kierowców, znacznie wyżej punktując inne trudności. Jakie? W aktualnym numerze kwartalnika „Czas na transport" przyjrzeliśmy się im bliżej.

W oparciu o przygotowane przez INELO raporty, odpowiemy na pytania, co najbardziej komplikuje wykonywanie zawodu kierowcy i jak istotne jest bezpieczeństwo. Podpowiemy też kierowcom i właścicielom firm transportowych, jak minimalizować te utrudnienia i poprawić komfort pracy. Wartościowych porad udzielą także zaproszeni do wywiadów eksperci zewnętrzni. Z rozmowy z byłbym dowódcą GROM-u dowiedzą się Państwo, jak reagować w sytuacji zagrożenia w trasie, a psycholog transportu wyjaśni, jak radzić sobie ze stresem na drodze i jakie predyspozycje oraz cechy osobowości powinien posiadać dobry kierowca.

W drugim numerze „Czasu na transport" znajdą Państwo także artykuły naszych ekspertów, poświęcone najświeższym zmianom prawnym i problemom branży, takim jak budzący ostatnio emocje temat odmowy wydawania zaświadczeń A1 przez ZUS pracownikom ze Wschodu. Nie zabraknie również pożytecznych rozwiązań – jak zoptymalizować dokumenty wewnątrzzakładowe, czy w jaki sposób zaplanować 45-godzinne odpoczynki z korzyścią dla kierowcy i pracodawcy.

Cieszy nas duże zainteresowanie pierwszym numerem kwartalnika. Mamy nadzieję, że także w bieżącym wydaniu znajdą Państwo dla siebie wiele istotnych i ciekawych informacji, pomocnych w prowadzeniu firmy transportowej.

Zapraszam do lektury.

Kamil Korbuszewski
Dyrektor Działu Sprzedaży VIAON

Autor: **Bartłomiej Zgudziak**

Praca w niedzielę lub święto – optymalizacja dokumentów wewnątrzzakładowych

Ze względu na specyfikę branży transportowej, kierowca zawodowy musi być przygotowany do pracy także w dni ustawowo wolne od niej.

Odnosząc się do Kodeksu pracy art. 151[9].§ 1. dniami wolnymi od pracy są niedziele i święta określone w przepisach o dniach wolnych od pracy.[1] Kodeks pracy dopuszcza jednak możliwość pracy w wyżej wymienione dni na podstawie art. 151[10].

Art. 151[10]. [Dopuszczalność pracy w niedziele i święta]
Praca w niedziele i święta jest dozwolona:
- *w razie konieczności prowadzenia akcji ratowniczej w celu ochrony życia lub zdrowia ludzkiego, ochrony mienia lub środowiska albo usunięcia awarii;*
- *w ruchu ciągłym;*
- *przy pracy zmianowej;*
- *przy niezbędnych remontach;*
- *w transporcie i w komunikacji…*

W sytuacji wystąpienia pracy w wyżej wymienione dni, po stronie przedsiębiorcy leży prawidłowe rozliczenie kierowcy – oddanie czasu wolnego lub wypłacenie należnego wynagrodzenia wraz z dodatkami.

Udzielenie dnia wolnego za pracę w niedzielę lub święto

W zamian za pracę w niedzielę lub święto pracodawca musi udzielić pracownikowi dzień wolny od pracy zgodnie z art. 151[11]. §1 i §2 Kodeksu pracy. Ustawodawca wprowadził odmienne sposoby oddawania dnia wolnego za pracę, w zależności od tego czy była wykonywana w niedzielę, czy w święto. Kierowcy pracującemu w niedzielę należy udzielić jeden dzień wolny odpowiednio 6 dni przed tą niedzielą lub 6 dni po niej. Jeżeli nie było możliwości oddania dnia w tym terminie, Kodeks pracy daje na to pracodawcy czas do końca okresu rozliczeniowego. W przypadku pracy w święto, należy udzielić pracownikowi dzień wolny od pracy w ciągu okresu rozliczeniowego.

[1] Ustawa z dnia 18 stycznia 1951 r. o dniach wolnych od pracy

Przykład: Kierowca pracował w niedzielę – 11 czerwca 2017 r.

Zgodnie z opisanymi wcześniej przepisami zawartymi w Kodeksie pracy, pracodawca dysponuje dwunastodniowym okresem, w którym może oddać pracownikowi dzień wolny za niedzielę (6 dni przed i 6 po niej). W powyższym przykładzie zakres w jakim należy udzielić dnia wolnego to 5–17 czerwca 2017 r.

Jeżeli w tym terminie pracodawca nie mógłby udzielić kierowcy dnia wolnego, musi to zrobić do końca okresu rozliczeniowego. W przypadku jednomiesięcznego okresu rozliczeniowego pracownik powinien otrzymać wolne do końca czerwca 2017 r. W omawianym przykładzie wolny dzień za pracę w niedzielę (11 czerwca 2017 r.) oddano wcześniej – 9 czerwca 2017 r., a więc zgodnie z Kodeksem pracy.

CZERWIEC 2017														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Czw	Pt	Sb	Nd	Pn	Wt	Śr	Czw	Pt	Sb	Nd	Pn	Wt	Śr	Czw
P	P	W	W	P	P	P	P	Wn	W	P	P	P	P	P
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Pt	Sb	Nd	Pn	Wt	Śr	Czw	Pt	Sb	Nd	Pn	Wt	Śr	Czw	Pt
P	W	W	P	P	P	P	P	W	W	P	P	P	P	P

P	Praca
W	Wolne
Wn	Wolne za pracę w niedzielę

Dwa dodatki czy jeden? Wyrok Sądu Najwyższego z 15.02.2006 r.

W razie braku możliwości udzielenia dnia wolnego od pracy w zamian za pracę w niedzielę lub święto, zgodnie z Kodeksem pracy pracownik powinien otrzymać wynagrodzenie wraz z dodatkiem 100% za każdą godzinę pracy w tym dniu.

Art. 151[11]. [Dzień wolny lub dodatek]
§ 2. Jeżeli nie jest możliwe wykorzystanie w terminie wskazanym w § 1 pkt 1 dnia wolnego od pracy w zamian za pracę w niedzielę, pracownikowi przysługuje dzień wolny od pracy do końca okresu rozliczeniowego, a w razie braku możliwości udzielenia dnia wolnego od pracy w tym terminie – dodatek do wynagrodzenia w wysokości określonej w art. 151[1] § 1 pkt 1, za każdą godzinę pracy w niedzielę.
§ 3. Jeżeli nie jest możliwe wykorzystanie w terminie wskazanym w § 1 pkt 2 dnia wolnego od pracy w zamian za pracę w święto, pracownikowi przysługuje dodatek do wynagrodzenia.

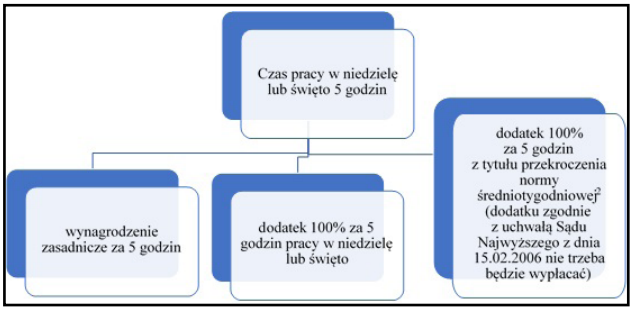
Praca w niedzielę i święto powyżej normy dziennej może spowodować naliczenie dodatku 100% z tytułu przekroczenia normy dobowej. Nieudzielenie dnia wolnego może się wiązać również z przekroczeniem normy średniotygodniowej, a co za tym idzie z naliczeniem kolejnego dodatku 100%.

Art. 151[1]. [Dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych]
§ 1. Za pracę w godzinach nadliczbowych, oprócz normalnego wynagrodzenia, przysługuje dodatek w wysokości:
- *100% wynagrodzenia – za pracę w godzinach nadliczbowych przypadających:*
  a) w nocy;
  b) w niedziele i święta niebędące dla pracownika dniami pracy, zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy;
  c) w dniu wolnym od pracy udzielonym pracownikowi w zamian za pracę w niedzielę lub w święto, zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy.
- *50% wynagrodzenia – za pracę w godzinach nadliczbowych przypadających w każdym innym dniu niż określony w pkt 1.*

Tu przedsiębiorca może się jednak oprzeć na uchwale Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 2006 r., w której orzeczono, że pracodawca wypłacając kierowcy wynagrodzenie w zamian za pracę w niedzielę lub święto nie musi wypłacać kolejnego dodatku 100-procentowego z tytułu przekroczenia normy średniotygodniowej.

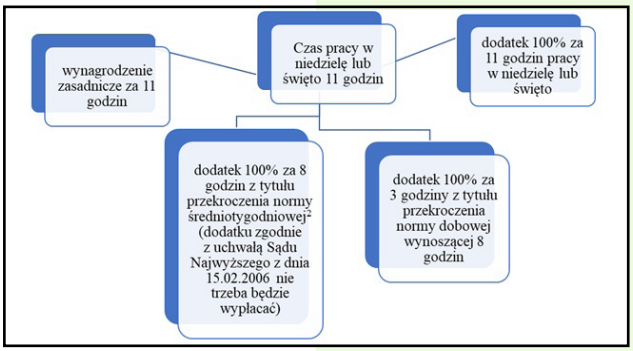
Orzecznictwo Sądu Najwyższego
Uchwała z dnia 15 lutego 2006 r. II PZP 11/05
W razie nieudzielenia przez pracodawcę w okresie rozliczeniowym innego dnia wolnego od pracy w zamian za dozwoloną pracę świadczoną w niedzielę lub święto, pracownikowi przysługuje za każdą godzinę takiej pracy tylko jeden dodatek przewidziany w art. 151[11] § 2 in fine lub § 3 k.p.

Przykłady:
1. Kierowca przepracował 5 godzin, pracodawca nie miał możliwości udzielenia mu dnia wolnego do końca okresu rozliczeniowego.



W związku z tym pracownik otrzyma:
- wynagrodzenie zasadnicze za 5 godzin;
- dodatek 100% za 5 godzin pracy w niedzielę lub święto;
- dodatek 100% za 5 godzin z tytułu przekroczenia normy średniotygodniowej[2] (dodatku zgodnie z uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 2006 r. nie trzeba będzie wypłacać).

2. Kierowca przepracował 11 godzin, pracodawca nie udzielił mu dnia wolnego do końca okresu rozliczeniowego.



W związku z tym pracownik otrzyma:
- wynagrodzenie zasadnicze za 11 godzin pracy;
- dodatek 100% za 11 godzin pracy w niedzielę lub święto;
- dodatek 100% za 8 godzin z tytułu przekroczenia normy średniotygodniowej[2] (dodatku zgodnie z uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 2006 r. nie trzeba będzie wypłacać);
- dodatek 100% za 3 godziny z tytułu przekroczenia normy dobowej wynoszącej 8 godzin.

Jak zoptymalizować zapisy w dokumentach wewnątrzzakładowych

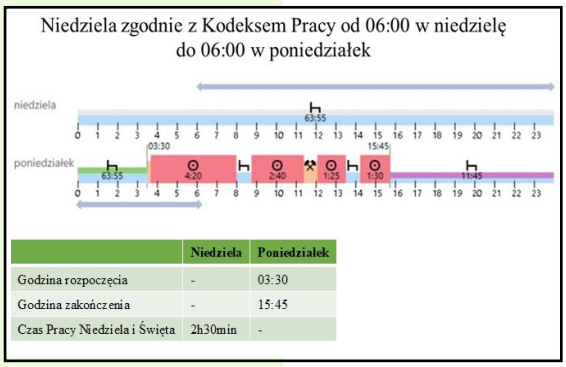
Warto zwrócić uwagę, że zgodnie z Kodeksem pracy dzień ustawowo wolny nie liczy się jak dzień kalendarzowy, czyli od godziny 00:00 do 23:59. Nawiązując do art. 151[9].§ 2 za pracę w niedzielę lub święto uznaje się pracę w godzinach od 06:00 tego dnia do 06:00 kolejnego. Ustawodawca dał jednak przedsiębiorcy możliwość dostosowania godzin do potrzeb firmy, poprzez zapis:

Art. 151[9]. [Dni wolne od pracy]
§ 2. Za pracę w niedzielę i święto uważa się pracę wykonywaną między godziną 6:00 w tym dniu a godziną 6:00 w następnym dniu, chyba że u danego pracodawcy została ustalona inna godzina.

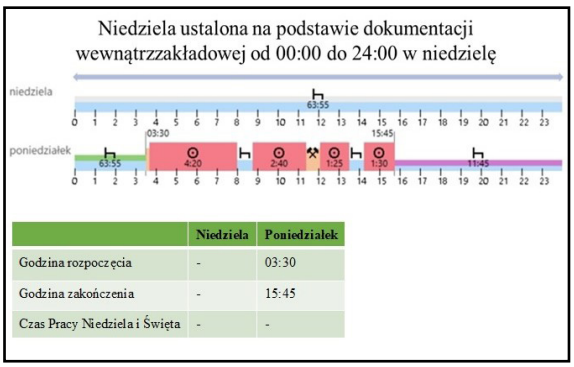
Właściciel firmy transportowej w dokumentacji wewnątrzzakładowej może więc określić inne godziny rozpoczęcia i zakończenia pracy w niedzielę i święto.

Poniżej przedstawiono przykłady rozliczenia kierowcy rozpoczynającego pracę o godzinie 03:30 w poniedziałek. Pierwsze z nich wykonane zostało wyłącznie na podstawie zapisu z Kodeksu pracy. Drugie natomiast dodatkowo w oparciu o dokumentację wewnątrzzakładową, w której przedsiębiorca (korzystając z możliwości jakie dają przepisy), wyznaczył pracę w niedzielę lub święto w przedziale od 00:00 do 24:00 w dany dzień.

[2] Nadgodziny średniotygodniowe mogą wystąpić w przypadku, gdy przeciętny czas pracy w okresie rozliczeniowym przekracza normę tygodniową.



	Niedziela	Poniedziałek
Godzina rozpoczęcia	-	03:30
Godzina zakończenia	-	15:45
Czas Pracy Niedziela i Święta	2h30min	-



	Niedziela	Poniedziałek
Godzina rozpoczęcia	-	03:30
Godzina zakończenia	-	15:45
Czas Pracy Niedziela i Święta	-	-

W pierwszym przypadku, pomimo tego iż pracownik wykonywał pracę *de facto* tylko w poniedziałek, rozliczając kierowcę zgodnie z zapisami Kodeksu pracy należałoby doliczyć mu dodatek z tytułu pracy w niedzielę i święta. W drugim przykładzie, pracodawca świadomy, że może zadecydować o godzinach w jakich zawiera się dzień ustawowo wolny oraz bazując na dotychczasowym planie pracy swoich kierowców, w dokumentacji wewnątrzzakładowej wprowadził zapis mówiący o liczeniu czasu pracy w niedzielę lub święto od 00:00 do 24:00 tego dnia.

Przykład takiego zapisu:

- *Praca w niedzielę i święta jest dopuszczalna w przypadkach określonych w obowiązujących przepisach Kodeksu Pracy.*
- *Za pracę w niedzielę i święta uważa się pracę wykonaną między 0.00 a 24.00.*

Dzięki takiemu rozwiązaniu, w opisanym powyżej przykładzie, właściciel firmy uniknął konieczności dopłaty za 2,5 godziny pracy. Przyjmując, że kierowca otrzymuje 12,5 zł/h, przedsiębiorca zaoszczędził w tej konkretnej sytuacji 37,5 zł. W skali miesiąca, roku oraz przy większej liczbie kierowców znajomość tego przepisu może się przełożyć na znacznie większe oszczędności.

Odpowiednie planowanie pracy kierowców oraz dostosowanie zapisów w dokumentacji wewnątrzzakładowej pozwala przedsiębiorcy lepiej gospodarować czasem pracy swoich pracowników. Pracodawca może uniknąć zbędnych dopłat lub konieczności udzielenia pracownikom dnia wolnego, a zaoszczędzone dodatkowe dni wykorzystać na wykonywanie zlecenia. Właściwie sprecyzowane zapisy i prawidłowe rozliczenie kierowcy to także zabezpieczenie przedsiębiorcy przed nieuzasadnionymi roszczeniami ze strony pracowników.

Opisana sytuacja nawiązuje wyłącznie do jednego aspektu rozliczania czasu pracy, jakim jest praca w niedzielę lub święto. Podobnych szans na optymalizację pracy, prowadzących do oszczędności czasu i pieniędzy, jest znacznie więcej. Warto skorzystać z pomocy firmy, która usługowo rozlicza czas pracy kierowców, aby maksymalnie spożytkować możliwości, jakie dają przepisy oraz mieć aktualne informacje o wszystkich zmianach w prawie dotyczących branży transportowej.

BARTŁOMIEJ ZGUDZIAK

Ekspert ds. Analiz i Rozliczeń OCRK

www.ocrk.pl

Autor: **Kamil Korbuszewski**

Systemy telematyczne – czy to się opłaca?

Polski transport, jako jedna z najprężniej rozwijających się gałęzi gospodarki, uległ w ostatnich latach zasadniczemu przeobrażeniu. By sprostać wszystkim wyzwaniom i utrzymać się na konkurencyjnym rynku, kluczowym stało się zwiększenie efektywności firmy, racjonalizacja działań operacyjnych, a także ciągłe poszukiwanie obszarów optymalizacji kosztowej i poprawy konkurencyjności firmy. W tym niełatwym zadaniu przedsiębiorców branży transportu, spedycji i logistyki (TSL) znacząco wspomagają systemy telematyczne.

Przede wszystkim oszczędność paliwa

Polskie firmy transportowe coraz częściej inwestują w rozwiązania telematyczne. Jak pokazuje badanie przeprowadzone przez GBOX, uzasadnieniem dla implementacji tego typu systemów jest nie tylko próba podniesienia bezpieczeństwa kierowcy i przewożonego ładunku (87 proc.) oraz usprawnienie codziennej pracy kierowców (83 proc. respondentów podkreśla ograniczenie liczby pomyłek podczas znajdowania lokalizacji docelowej). Aż 38 proc. respondentów wskazuje na kolejny niezwykle istotny aspekt – redukcję bieżących kosztów prowadzenia działalności.

Główne obszary optymalizacji kosztowej w firmie transportowej to minimalizacja kosztów paliwa oraz zwiększenie efektywności realizowanych tras i czasu pracy kierowców. Dzięki systemom telematycznym, takim jak GBOX, kontrola zużycia paliwa jest łatwiejsza niż kiedykolwiek. Aż 67 proc. respondentów wskazuje, że to właśnie redukcja kosztów zużycia paliwa jest najbardziej odczuwalnym aspektem oszczędności związanych z implementacją systemu GBOX w ich firmach. Na aspekt ten, dzięki rozbudowanej funkcjonalności systemu wpływa szereg czynników podlegających kontroli, w tym zmniejszenie ilości nieefektywnych kilometrów (przejazdy generujące koszty, nie przynoszące zysków, w tym prywatne – 54 proc. odpowiedzi oraz puste – 53 proc.), eliminowanie kradzieży paliwa, ekonomika jazdy, wybór najbardziej optymalnej trasy docelowej.

Kontrola jakości i czasu pracy

Drugi kluczowy element w łańcuchu dostaw to czynnik ludzki – i tu pojawia się kwestia kontroli jakości i czasu pracy kierowców. Dzięki zastosowaniu innowacyjnych funkcji systemów telematycznych, możliwa staje się między innymi kontrola realizowanej trasy, czynności wykonywanych przez kierowcę, przestrzegania przepisów drogowych i regulacji prawnych dotyczących czasu pracy kierowców. Wszystko to wpływa zarówno na analizę i podnoszenie efektywności pracy kierowców, jak również na ograniczenie ewentualnych kar nakładanych za naruszenia na kierowcę, i na przedsiębiorstwo transportowe. Dzięki kontroli i analizie pracy kierowcy, możliwe jest przeciwdziałanie niskiej efektywności, co ma szczególnie istotny wpływ na jakość świadczonych usług. Zgodnie z oceną aż 75 proc. respondentów, wymierne korzyści to przede wszystkim wzrost wykorzystania floty, a co za tym idzie, poprawa wyniku finansowego przedsiębiorstwa.

Uwzględniając wszystkie korzyści, które płyną z zastosowania systemów telematycznych, należy uznać, że znacząco przewyższają one koszt inwestycji poniesionej w związku z zakupem systemu.

Szczegóły na stronie **www.gbox.pl**

Autor: **Kamil Korbuszewski**

Bezpieczeństwo w transporcie drogowym

Na przestrzeni ostatnich kilkunastu miesięcy, nastąpił zauważalny wzrost zdarzeń, które mają wpływ na bezpieczeństwo kierowcy i przewożonego ładunku. Pojawiły się także nowe zagrożenia związane z sytuacją geopolityczną na świecie. Wszystko to powoduje, że dla wielu przedsiębiorców branży TSL bardzo istotną kwestią pozostaje zapewnienie bezpieczeństwa kierowcom, transportowanym ładunkom oraz flocie pojazdów.

Ryzyko w transporcie

Potencjalne niebezpieczeństwa, towarzyszące kierowcom w codziennej pracy, głównie na drogach międzynarodowych, są powszechnie znane. To przede wszystkim sytuacje związane z uczestnictwem w ruchu drogowym, a w szczególności problem niedostosowania prędkości do warunków panujących na drodze. Część zagrożeń wynika również z działalności przestępczej osób trzecich. To zwłaszcza wszelkiego rodzaju czynności służące przejęciu ładunku, kradzieży paliwa oraz elementów wyposażenia pojazdu. W tych wszystkich przypadkach ryzyko jest ogromne. Dotyczy możliwości utraty ładunku, a tym samym poniesienia konkretnych strat, ale przede wszystkim stwarza zagrożenie utraty zdrowia lub życia kierowcy.

Sytuacja geopolityczna na świecie

Podobnie rzecz ma się z niebezpieczeństwami związanymi z niespokojną sytuacją geopolityczną na świecie. Tylko od lipca 2016 roku doszło do kilku zdarzeń, które odbiły się szerokim echem w mediach i poruszyły nie tylko branżę transportową, ale również ogólnoświatową opinię społeczną. Wydarzenia te miały miejsce m.in. w Niemczech, Francji, Belgii czy Szwecji i dotyczyły uprowadzenia pojazdów ciężarowych w celu wykorzystania ich do przeprowadzenia ataków terrorystycznych. Przypadkiem szczególnie dobrze znanym polskiej opinii publicznej był zamach terrorystyczny przeprowadzony 19 grudnia 2016 roku w Berlinie. To właśnie wówczas pierwszą z ofiar był polski kierowca.

W związku z ciągle narastającym problemem migracji uchodźców do krajów Europy Południowej i Zachodniej, istotnie zwiększyła się skala zagrożeń na drogach międzynarodowych. Spowodowało to nawet powstanie w branżowym języku określenia „Dziki Zachód", które obecnie ma zastosowanie głównie w odniesieniu do Francji.

Telematyka a bezpieczeństwo

Rodzi się pytanie: w jaki sposób zwiększyć bezpieczeństwo kierowcy i ładunku w trakcie realizacji przewozu? Oprócz elementarnych działań, takich jak zwiększanie świadomości kierowców o rodzaju i miejscach

występowania zagrożeń, warto zainwestować w profesjonalne systemy telematyczne, takie jak np. GBOX Assist, dostępny w ofercie VIAON – wyłącznego dystrybutora marki GBOX. Wykorzystanie systemu daje spedytorowi możliwość pozyskiwania informacji o lokalizacji pojazdu w czasie rzeczywistym, jego prędkości oraz czynnościach wykonywanych przez kierowcę. Dzięki tym narzędziom spedytor może na bieżąco kontrolować pracę kierowcy i reagować na pojawiające się sytuacje niepożądane, takie jak przekroczona prędkość, kolizja, wypadek czy nagła zmiana kierunku jazdy. Dzięki uproszczonej formie bezpośredniej komunikacji na linii kierowca-spedytor, wszędzie tam, gdzie kluczowe znaczenie ma szybkość działania – czyli m.in. w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa kierowcy, pojazdu bądź ładunku, spedytor zyskuje możliwość natychmiastowej reakcji i zapewnienia kierowcy szybkiej pomocy.

Systemy telematyczne to nie tylko kwestia przewagi konkurencyjnej. To także sposób na znaczące zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie. Jak pokazują statystyki, aż 87 proc. respondentów wskazało w badaniu przeprowadzonym przez GBOX, że to właśnie zwiększenie bezpieczeństwa jest kluczową korzyścią płynącą z wdrożenia produktów GBOX [www.gbox.pl]

KAMIL KORBUSZEWSKI

Dyrektor Działu Sprzedaży VIAON

www.viaon.pl

Autor: **Michał Senger**

Trzy kroki do ominięcia 45-godzinnego odpoczynku

W transporcie międzynarodowym bardzo popularny jest system jazdy 3/1. Pracujący w ten sposób kierowca, podczas realizacji zlecenia spędza 3 tygodnie w trasie i 1 tydzień w domu. Właśnie w tym systemie, na 3 tygodnie jazdy wymagany jest zazwyczaj przynajmniej jeden odpoczynek regularny (powyżej 45 h). Wynika z tego istotny z punktu widzenia przedsiębiorcy problem zwiększonych kosztów i dodatkowej pracy administracyjnej.

Zgodnie z europejskimi przepisami, kierowca nie może odbierać odpoczynków tygodniowych regularnych w kabinie pojazdu, a to oznacza potrzebę zorganizowania i poniesienia kosztów nocowania kierowcy w hotelu. Wystarczy jednak znajomość kilku prostych reguł, aby uniknąć podobnych komplikacji.

Przedstawiamy rozwiązanie, które pozwoli w zgodzie z obowiązującymi przepisami wyeliminować konieczność odbioru 45-godzinnego, tygodniowego odpoczynku regularnego podczas 3-tygodniowej trasy.

Rozporządzenie 561/2006/WE art. 8 ust. 8.
Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

Rozporządzenie 561/2006/WE art. 8 ust. 6.
W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:
- dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub
- jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku, trwający co najmniej 24 godziny. (...)

Tylko dla złapanych na gorącym uczynku

Już od 2006 r., zgodnie z art. 8 ust. 8 rozporządzenia 561/2006/WE, w żadnym kraju nie można odbierać regularnych odpoczynków tygodniowych (powyżej 45 h) w kabinie pojazdu. Przez wiele lat przepis ten był martwy, ponieważ żaden z krajów członkowskich UE nie nakładał kar za jego naruszenie. Obecnie z kontrolami i sankcjami za odbiór odpoczynków tygodniowych regularnych w kabinie pojazdu można się już spotkać we Francji, Belgi oraz w Niemczech. Nakładane kary dotyczą jednak tylko naruszeń na tzw. „gorącym uczynku". Oznacza to, że podczas kontroli sprawdzany jest stan faktyczny, a jej wynik opiera się na zeznaniach kierowcy, nie zaś na dokumentacji. Warto podkreślić, że w obecnym brzmieniu, przepisy nie nakazują posiadania dowodu spędzania odpoczynków poza kabiną (np. faktur za nocleg w hotelu).

Kary za odbiór regularnych odpoczynków tygodniowych w kabinach pojazdu w poszczególnych krajach:
- Francja: 1,5 tys. euro kary za pierwsze stwierdzone naruszenie. Każde kolejne jest zagrożone karą w wysokości 3 tys. euro;
- Belgia: do 1,8 tys. euro;
- Holandia: zgodnie z taryfikatorem, kara wynosi 1,5 tys. euro. Do tej pory nie odnotowaliśmy jednak żadnego przypadku kontroli, ani karania w tym kraju;
- Niemcy: do 500 euro dla kierowcy, do 1,5 tys. euro dla firm. Wysokość kar w Niemczech oczekuje na zatwierdzenie i wprowadzenie do taryfikatora – obecnie trwa proces służący wypracowywaniu praktyki kontrolnej. Zakończenie okresu przejściowego i rozpoczęcie kontroli na szerszą skalę zaplanowane zostało na koniec wakacji.

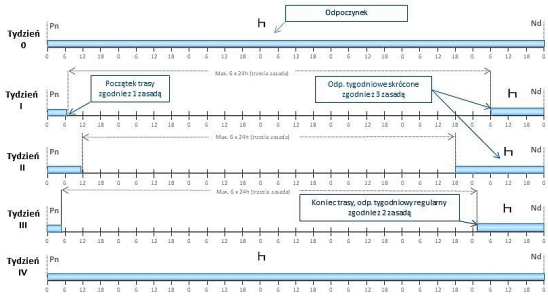
Belgijskie służby kontrolne zdecydowanie wyprzedziły działania niemieckich inspekcji i początkiem czerwca br. przeprowadziły zmasowaną kontrolę na parkingach wokół portu Zeebrugge. Głównym celem tej kontroli była weryfikacja odbierania tygodniowych odpoczynków regularnych. W sumie skontrolowano ponad 120 samochodów ciężarowych. W przypadku 46 kontrola zakończyła się wykryciem nieprawidłowości oraz nałożeniem dużych kar o łącznej wysokości 113 tys. euro. Jak

do tej pory była to największa akcja kontrolna tego typu.

3 zasady uniknięcia 45-godzinnego odpoczynku tygodniowego

Istnieje jednak sposób, dzięki któremu kierowca podczas 3-tygodniowej trasy będzie mógł całkowicie wyeliminować 45-godzinne odpoczynki regularne. Przedstawiona metoda wykluczy konieczność organizacji zakwaterowania oraz związane z tym koszty. Wystarczy znać 3 proste zasady pozwalające na wykonywanie wyłącznie odpoczynków tygodniowych skróconych podczas 3-tygodniowej podróży, bez naruszeń obowiązujących regulacji prawnych:

- Kierowca może wyruszyć w trasę dopiero z początkiem pierwszego tygodnia, po uprzednich dwóch odpoczynkach tygodniowych regularnych (przynajmniej 90 h). Oznacza to, że wyjazd w trasę ma nastąpić w poniedziałek, a nie w niedzielę;
- Konieczne jest, aby kierowca wrócił z trasy w tygodniu nr III, czyli najpóźniej w niedzielę o 23:59 i rozpoczął minimalny odpoczynek tygodniowy regularny 45 h wraz z rekompensatami;
- Podczas trasy, maksymalnie co 6 okresów 24-godzinnych, należy odebrać odpoczynek tygodniowy skrócony (minimum 24 h). Te odpoczynki tygodniowe skrócone należy zrekompensować w tygodniu nr IV.



Zachowanie tych 3 prostych zasad pozwala na zaliczenie do tygodnia nr I oraz tygodnia nr III regularnych odpoczynków tygodniowych.

W trakcie całej trasy, przy stosowaniu tych reguł, może wystąpić kilka odpoczynków tygodniowych skróconych z rzędu, będzie to w pełni zgodne z zapisami art. 8 ust. 6 rozporządzenia 561/2006. Tydzień w domu, który kierowca spędzi po zakończeniu trasy, pozwoli zrekompensować wszystkie wcześniejsze odpoczynki tygodniowe.

3 zasady w praktyce

Takie rozwiązanie stosowane jest z sukcesem przez największych przewoźników międzynarodowych. Wysokiej jakości oprogramowanie do kontroli naruszeń, jak np. TachoScan, doskonale poradzi sobie z takimi sytuacjami.

Zgodnie z przytoczonym art. 8 ust. 6 rozporządzenia 561/2006 ważne jest zachowanie reguły, aby w dwóch kolejnych tygodniach kalendarzowych kierowca odebrał przynajmniej jeden regularny i jeden skrócony odpoczynek tygodniowy. Takie sformułowanie treści przepisu nie wyklucza więc odebrania kilku skróconych odpoczynków tygodniowych pod rząd.

MICHAŁ SENGER

Ekspert ds. wdrożeń i szkoleń INELO

www.inelo.pl

Zgodnie z Pakietem mobilności

Komisja Europejska, w ramach Pakietu mobilności, planuje zmiany również w zakresie rozporządzenia 561/2006. Część tych zmian może umożliwić realizację 3-tygodniowych tras bez odpoczynku tygodniowego regularnego. Te zmiany to jednak kwestia przyszłości, tymczasem proponowane przez nas rozwiązanie można stosować już dziś, bez ryzyka naruszenia obowiązujących przepisów.

O innych sposobach optymalnego planowania czasu pracy kierowców, uwzględniających również aspekty rozliczania delegacji i specyfikę poszczególnych firm transportowych, można się dowiedzieć na indywidualnych szkoleniach przeprowadzanych przez ekspertów INELO. Po szczegółowe informacje na temat terminów, lokalizacji i programu szkoleń zapraszamy na www.szkoleniadlatransportu.pl

Autor: **Emil Nagrodzki**

Transport artykułów spożywczych

Szybko psujące się artykuły spożywcze ze względu na swoją specyfikę wymagają specjalnych warunków transportu. Uregulowano je poprzez odpowiednie przepisy prawne.

Najważniejsze z nich to:
- Ustawa o transporcie drogowym[1];
- Umowa (ATP)[2];
- Ustawa o warunkach zdrowotnych żywności i żywienia;
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej w sprawie ogólnych wymagań sanitarnych przy przewozie środków spożywczych, używek i substancji dodatkowych dozwolonych[3].

Czym jest umowa ATP?

Umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP) opublikowana została w Dzienniku Ustaw pod pozycją 667 w dniu 14 maja 2015 r. Polska ratyfikowała ją jako ostatni spośród sygnatariuszy. Umowa ATP określa rodzaje środków transportu: izoterma (I), lodownia (R), chłodnia (F), ogrzewany (C) oraz warunki, jakie powinny one spełniać (najczęściej temperaturowe) w zależności od klasy danego środka transportu. Wskazane zostały w niej przede wszystkim wymagania, które powinny spełniać nadwozia pojazdów, aby móc realizować przewozy artykułów spożywczych. Unormowano też kwestie przeprowadzania wymaganych badań i ich certyfikacji. Umowa ATP określa również, jakie temperatury powinny być przestrzegane podczas przewozu określonego rodzaju wyrobu, należącego do katalogu artykułów szybko psujących się.

Dokumenty wymagane przy przewozie artykułów szybko psujących się

W umowie ATP, zgodnie z art. 87 ustawy o transporcie drogowym, określono wymagania dotyczące niezbędnej dokumentacji, którą kierowca przewożący artykuły szybko psujące się musi okazać na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych. Warunkiem koniecznym jest posiadanie przez kierującego świadectwa zgodności środka transportu według przedstawionego w umowie ATP wzoru. Potwierdzeniem spełnienia wymagań dla środka transportu jest stosowna tabliczka lub nalepka umieszczona na nadwoziu pojazdu.

Obowiązująca treść postanowienia (załącznik 1 dodatek 1 ust. 3) dotyczącego kontroli zgodności z normami dla nadwozi, uściśla także kwestie ważności certyfikatu ATP wobec przeniesienia własności środka transportu. Świadectwo ATP wydane przez upoważnione władze kraju produkcji lub, w przypadku środka transportu w eksploatacji, upoważnione władze kraju rejestracji, traktowane jest jako warunkowe i ważne (o ile zachodzi taka konieczność) maksymalnie przez okres trzech miesięcy. Dodatkowo, do środka transportu przymocowane są oznaczenia wyróżniające i inne detale na znak, że spełnia on wymagania zawarte w dodatku do ww. załącznika. W myśl postanowień umowy ATP w chwili, gdy urządzenie przestaje spełniać wymogi, oznakowanie powinno zostać natychmiast usunięte.

Normy sanitarno-epidemiologiczne

W przypadku wykonywania przewozu wyłącznie na terytorium Polski, osoba wykonująca nadzór nad transportem artykułów spożywczych przeznaczonych do spożycia przez ludzi, zobowiązana jest zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, do doprowadzenia do stanu należytej czystości skrzyni ładunkowej przy użyciu właściwych

[1] Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2001 Nr 123 poz. 1371).
[2] Umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych. środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzona w Genewie dnia 1 września 1970 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 49, poz. 254).
[3] Rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 22 maja 1996 r. w sprawie ogólnych wymagań sanitarnych przy przewozie środków spożywczych, używek i substancji dodatkowych dozwolonych.

środków myjących i dezynfekujących, przeznaczonych do kontaktu z żywnością, a w razie potrzeby do dokonania dezynsekcji. Osoba ta każdorazowo, przed przewozem artykułów, odnotowuje wykonanie tych czynności w dokumentacji kontroli sanitarnej środka transportu i przechowuje dokumentację na wypadek kontroli.

Dodatkowo, osoba pracująca w styczności z żywnością powinna uzyskać określone przepisami o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi orzeczenie lekarskie dla celów sanitarno-epidemiologicznych o braku przeciwwskazań do wykonywania prac, przy wykonywaniu których istnieje możliwość przeniesienia zakażenia na inne osoby. Wykaz takich prac określa rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 10 lipca 2006 r.[4] Są to m.in. prace na stanowiskach związanych z wytwarzaniem, pakowaniem, dystrybucją lub przechowywaniem nieopakowanej żywności, praca w zakładach żywienia zbiorowego, zakładach hurtowych i detalicznych obrotu nieopakowaną żywnością i innych.

Odpowiednia temperatura podczas transportu artykułów spożywczych

Niezwykle istotną sprawą jest wykazanie dbałości o zachowanie wartości spożywczych transportowanego ładunku (w przypadku niektórych rodzajów artykułów szybko psujących się) podczas realizowanego zadania transportowego. Przewoźnik powinien być przygotowany na udowodnienie powyższego poprzez przedstawienie odbiorcy ładunku wydruków z rejestratora temperatury z okresu realizacji usługi transportu. Przyrząd pomiaru powinien spełniać 1 lub 2 klasę dokładności, w których w klasie 1 błąd graniczny dopuszczalny wynosi $\pm 1^{0}$C, a rozdzielczość $\leq 0{,}5^{0}$C, natomiast w klasie 2 błąd graniczny dopuszczalny wynosi $\pm 2^{0}$C, a rozdzielczość $\leq 1^{0}$C. Urządzenia powinny rejestrować temperaturę w zakresie co najmniej od -25^{0}C do $+15^{0}$C. Każdy przyrząd powinien zapisywać datę, godzinę, temperaturę wraz z identyfikacją rejestratora i pojazdu (rejestrator powinien uniemożliwić nieuprawnioną modyfikację) i mieć możliwość przechowywania danych przez co najmniej rok. Zarejestrowane dane muszą być zabezpieczone przed zmianami. Przedział czasowy rejestracji temperatury w transporcie odbywającym się do 24 h nie powinien przekroczyć 5 minut, dla transportu do 7 dni – 15 minut, a w transporcie przekraczającym okres 7 dni – 60 min.

Ograniczenia w ruchu pojazdów a artykuły szybko psujące się

W czasie obowiązywania okresowych ograniczeń ruchu niektórych pojazdów dopuszcza się na obszarze Polski realizację przewozów drogowych artykułów szybko psujących się i środków spożywczych, określonych w załączniku do rozporządzenia Ministra Transportu z dnia

[4] Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 10 lipca 2006 r. w sprawie wykazu prac, przy wykonywaniu których istnieje możliwość przeniesienia zakażenia na inne osoby.

EMIL NAGRODZKI

Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP

www.ocrk.pl

31 lipca 2007 r.[5], jeśli stanowią one znaczną część ładunku lub dostępnej przestrzeni ładunkowej. Konsekwentnie do powyższego, wyłączenie ze stosowania ograniczenia w ruchu dotyczy także pojazdów pustych w drodze po ładunek lub w drodze powrotnej po rozładunku. Tak, jak stanowi treść wyłączenia, transportowane artykuły powinny być wymienione w katalogu produktów, stanowiącym załącznik do rozporządzenia.

Realizując międzynarodowy przewóz drogowy omawianych artykułów, należy zwrócić uwagę na to, że na obszarze każdego państwa obowiązują inne okresy czasowe w zakresie ograniczeń w ruchu niektórych pojazdów oraz odmienne od polskiego katalogi produktów, których transport w czasie trwania tych zakazów/ograniczeń w ruchu jest dopuszczalny. Przed rozpoczęciem realizacji zadania transportowego trzeba zapoznać się z przepisami w powyższym zakresie, obowiązującymi w państwie, na terytorium którego zamierzamy korzystać z infrastruktury drogowej.

Metody utrzymywania odpowiedniej temperatury ładunku

Utrzymywanie wymaganej temperatury podczas realizacji zadań transportowych ładunków szybko psujących osiąga się stosując agregaty chłodnicze lub poprzez schładzanie skrzyni ładunkowej za pomocą azotu, który rozprężając się obniża temperaturę. Ta druga metoda jest korzystniejsza pod względem szybkości działania oraz znacznie cichsza. Hałas związany z pracą agregatu jest niejednokrotnie bardzo uciążliwy, na przykład przy parkowaniu pojazdu na zatłoczonych parkingach, czy też realizacji rozładunku pojazdu w centralnych częściach miasta, w godzinach rannych lub nocnych. Używanie ciekłego azotu jest jednak bardziej ryzykowne, więc w naczepach, gdzie wykorzystuje się go do schładzania, stosuje się kontrolę zawartości tlenu w powietrzu, która po przekroczeniu określonego limitu uniemożliwia wejście do środka.

Zachowanie wymaganych wartości normatywności pojazdu lub też zespołu pojazdów, podczas realizacji zadań transportowych pojazdem z nadwoziem zabudowanym ścianami termoizolującymi, wymaga szczególnej uwagi ze strony wszystkich uczestników realizowanego przewozu. Wrażliwość w tym zakresie nie dotyczy wyłącznie kierowcy, wymusza konieczność wcześniejszego właściwego planowania zadań transportowych z uwzględnieniem rozmieszczenia ładunku na skrzyni ładunkowej. Niezastosowanie się do obowiązujących norm zagrożone jest poniesieniem odpowiedzialności administracyjnej w wysokości od 500 do 15 000 zł, w zależności od kategorii wymaganego zezwolenia dla realizowanego przewozu w chwili kontroli drogowej. Co ważne, w przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnej masy całkowitej, organy kontrolne równolegle obarczają odpowiedzialnością zarówno załadowcę, jak i przewoźnika drogowego realizującego transport, nakładając na obu kary o takiej samej wartości.

[5] Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (Dz. U. z dnia 14 sierpnia 2007 r.)

Autor: **Cezary Świeciak**

Co ważnego powinieneś wiedzieć o wpisach kraju w tachografach cyfrowych

Tachografy cyfrowe funkcjonują w transporcie drogowym już od 11 lat. Ich kluczową zaletą jest automatyczne rejestrowanie większości danych, dzięki czemu w porównaniu z urządzeniami analogowymi, stanowią dla kierowcy znaczące ułatwienie.

Jednak nawet tachograf cyfrowy nie zapewni automatycznego zarejestrowania wszystkich danych wymaganych prawem. Do takich danych należy między innymi wpis kraju zakończenia i rozpoczęcia jazdy.

Kiedy wykonać wpis państwa w tachografie?

Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (art. 34, ust. 7), kierowca ma obowiązek *wprowadzać w tachografie cyfrowym symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy.*

Powyższa definicja obliguje kierowcę do wprowadzania przed rozpoczęciem odpoczynku dziennego lub tygodniowego oraz po jego zakończeniu, wpisów symboli państw, w których rozpoczyna i kończy zmianę.

WAŻNE

W Hiszpanii, oprócz wyboru państwa, należy również podać wspólnotę autonomiczną (region), w którym kierowca rozpoczyna i kończy pracę. Wymóg rozszerzający zakres wymaganych danych jest zgodny z rozporządzeniem nr 165/2014, które daje państwom członkowskim możliwość wymagania od kierowców bardziej szczegółowych informacji, np. danych geograficznych. Ponieważ określenie dokładnej wspólnoty autonomicznej (regionu) w Hiszpanii może być dla polskiego kierowcy problematyczne, na stronie www.link.inelo.pl/TC_Hiszpania udostępniliśmy listę wszystkich wspólnot autonomicznych (regionów) z ich oznaczeniami. Warto wspomnieć, że oznaczenie wspólnoty autonomicznej (regionu), w którym kierowca aktualnie się znajduje, umieszczone jest również na pomarańczowych tabliczkach informacyjnych przy drogach.

Dość częsty błąd w oznaczaniu kraju popełniany jest przez kierowców przy wyborze symbolu Francji. Częstokroć kierowca wybiera na tachografie „FR" (Wyspy Owcze) zamiast prawidłowego „F". Aby ułatwić kierowcom wybór odpowiedniego oznaczenia na tachografie i wyeliminować ewentualne pomyłki, na stronie www.link.inelo.pl/TC_Kraje zamieściliśmy listę państw wraz z ich poprawnymi symbolami.

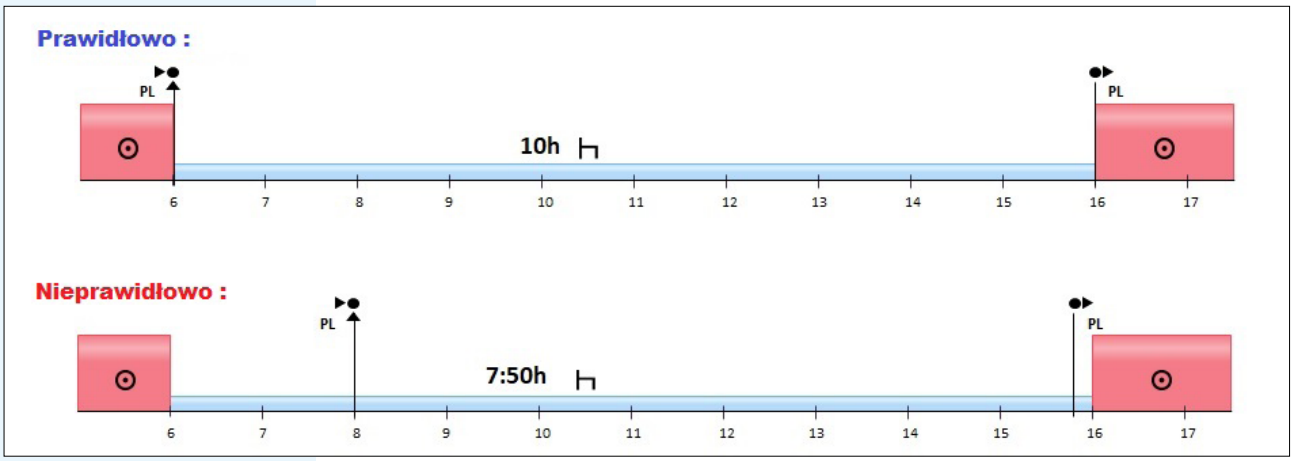
W jaki sposób wykonać prawidłowy wpis dotyczący państwa na tachografie?

Kierowca ma możliwość wprowadzenia wpisu rozpoczęcia i zakończenia swojej aktywności przy pomocy tachografu cyfrowego na swojej karcie kierowcy:

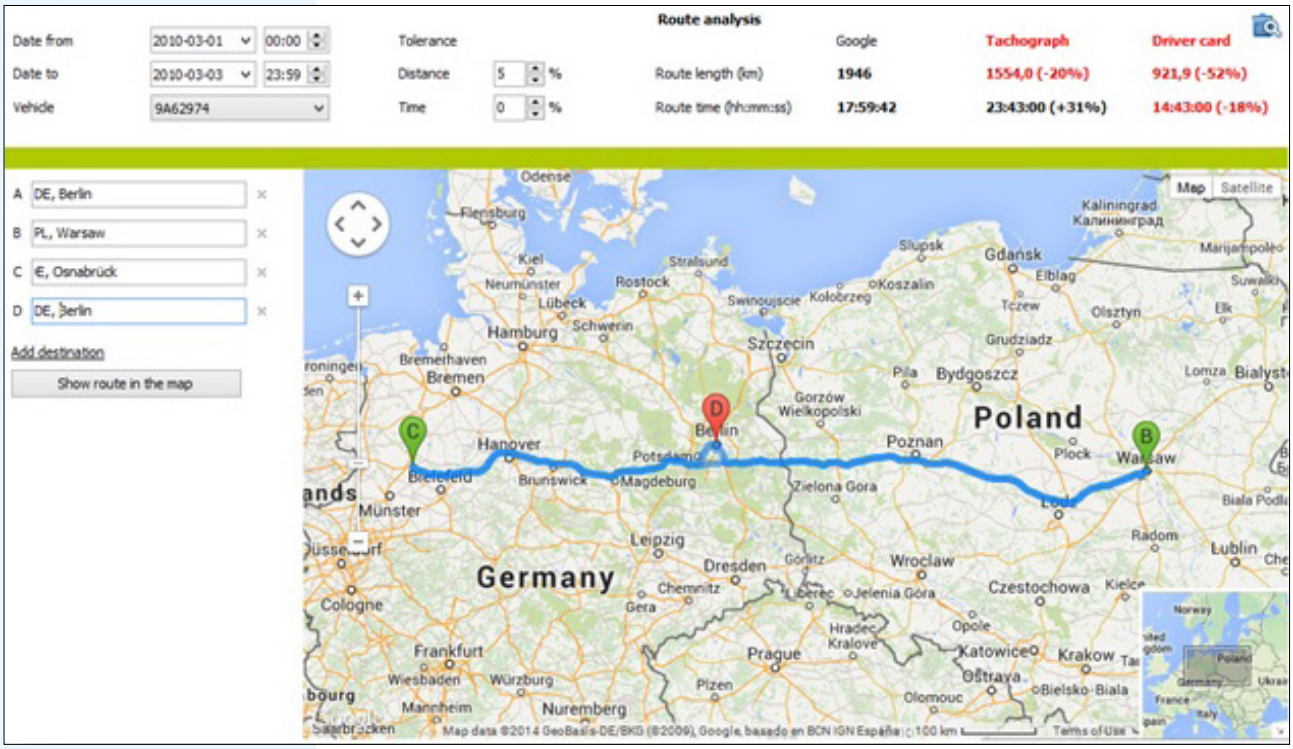
- przy włożeniu i wyjęciu karty z tachografu cyfrowego;
- manualnie, kiedy karta kierowcy jest już zalogowana w tachografie cyfrowym.

WAŻNE

Wprowadzenie nieprawidłowego wpisu może powodować naruszenia (Rys. 1 – przykład wpisu – w tym wypadku zbyt krótki odpoczynek dzienny może skutkować mandatem karnym w wysokości 200 zł). Przedstawiony wpis w praktyce kontrolnej jest interpretowany jako minuta aktywności innej pracy, zatem kierowca nie korzysta z odpoczynku według definicji z art. 4 lit. F rozporządzenia 561/WE/2006, mówiącej, że odpoczynek oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.



Rys. 1 - Przykład wpisu



Rys.2 - Przykład widoku w panelu GBOX Online

Zaznaczanie kraju rozpoczęcia i zakończenia pracy jako sposób na oznaczanie granic

Problemem, z jakim zmagają się właściciele firm transportowych, jest zaznaczanie przez kierowców kraju rozpoczęcia i zakończenia pracy do oznaczenia przekraczania granic.

Takie postępowanie nie jest dozwolone przez przepisy i jednocześnie może skutkować brakiem odpowiedniej ilości miejsca na karcie kierowcy do zapisu jego pozostałych aktywności. Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, karta kierowcy ma przechowywać min. 84, a max. 112 wpisów, w zależności od typu karty. W przypadku polskich kart kierowców, wydawane są karty o pojemności 112, jeśli więc kierowca dokonuje każdego dnia delegacji prawidłowe wpisy kraju, to pojemność jego karty powinna wynosić około 56 dni.

Jednak najczęściej stosowaną przez kierowców praktyką jest odręczne odnotowywanie przekroczenia granic na kartkach papieru. Takie działania prowadzą jednak do pomyłek związanych ze złym oznaczeniem granicy lub czasu jej przekroczenia, zwłaszcza gdy kierowcy uzupełniają te dane po dłuższym czasie, na przykład na ostatnim postoju przed bazą. Nieumyślne uchybienie tego rodzaju może skutkować niezasadnym powiększeniem kosztów z tytułu podróży służbowej. Zdecydowanie lepszym rozwiązaniem gwarantującym poprawność danych jest wyposażenie pojazdu w zaawansowany system telematyki i monitoringu GPS, taki jak np. GBOX Assist. Dzięki lokalizacji GPS przedsiębiorca otrzymuje wiarygodne dane dotyczące jego pojazdów w czasie rzeczywistym i przeszłym, w tym informacje na temat przekroczenia granic na podstawie faktycznych danych. Połączenie tego narzędzia z programem 4Trans wyposaża spedytorów i menadżerów transportu w efektywne narzę-

dzie, które dostarczy dokładnych i wiarygodnych informacji o godzinach i miejscach przekroczeń granic. Tak pozyskane dane to gwarancja prawidłowego wyliczenia należnego wynagrodzenia kierowcy oraz naliczenia diet.

Czy inteligentne tachografy zarejestrują współrzędne pojazdu?

Unia Europejska, aby zminimalizować skalę manipulacji tachografami oraz pomyłki kierowców, opracowała plan wprowadzenia tzw. inteligentnych tachografów, który zawarła w rozporządzeniu nr 165/2014 z 4 lutego 2014 roku (weszło w życie 2 marca 2016 roku). Zgodnie z wytycznymi, inteligentne urządzenia mają być zamontowane w pojazdach ciężarowych zarejestrowanych po 15 czerwca 2019 r. Tachografy nowej generacji podłączone będą do systemu określania położenia opartego na nawigacji satelitarnej (systemu lokalizacji „GALILEO" i europejskiego systemu wspomagania satelitarnego „EGNOS"). Mają automatycznie oznaczać większą niż dotychczas liczbę parametrów pojazdu: prędkość, czas podróży, a także samą trasę wraz z jej celem końcowym.

Najistotniejsze będzie rejestrowanie współrzędnych pojazdu w momencie rozpoczęcia i zakończenia pracy oraz po każdych trzech godzinach jazdy. Dzięki automatycznemu zapisowi, inteligentny tachograf określi dzienny czas pracy kierowcy i zapobiegnie błędom oraz manipulacji polegającej na braku wpisów manualnych.

Komisja Europejska, w zmianach proponowanych w zakresie Pakietu mobilności, przewiduje dwa rozwiązania, w zależności od rodzaju tachografu:

- w obecnie występujących tachografach, po przekroczeniu każdej granicy, kierowcę będzie obejmował obowiązek wpisywania symbolu państwa, do którego wjeżdża;
- w przypadku inteligentnych tachografów, obligatoryjne będzie dodatkowe zapisywanie lokalizacji przy przekroczeniu granic.

Nowe uregulowania prawne mają zapewnić lepszą kontrolę przestrzegania przepisów dotyczących zagranicznej płacy minimalnej oraz zasad kabotażu.

Jakie kary za brak wpisów kraju rozpoczęcia i zakończenia?

Obecnie, brak dokonania wpisu kraju rozpoczęcia i zakończenia pracy w Polsce nie skutkuje mandatem karnym, ale jest traktowany jako naruszenie popełnione przez kierowcę.

Inaczej do art. 34, ust. 7 z rozporządzenia 165/2014 podchodzą służby kontrolne w Europie Zachodniej. Z praktyki kontrolnej wynika, że w takim przypadku nakładane są mandaty karne w wysokości od 15 - 150 euro, w zależności od taryfikatora danego państwa.

Podsumowując, pomimo braku kary w Polsce, fakt prawidłowego zaznaczania państwa rozpoczęcia i zakończenia pracy ma istotny wpływ na czas pracy kierowcy i jego analizę. Wpisy krajów rozpoczęcia i zakończenia przekładają się na prawidłowe rozliczenie kosztów podróży służbowej i noclegów podczas delegacji pracownika.

CEZARY ŚWIECIAK

Ekspert ds. Wdrożeń i Szkoleń Inelo

www.inelo.pl

Autor: **Łukasz Włoch**

Problematyczne zaświadczenia A1

Czy i kiedy ZUS może odmówić wydania zaświadczenia kierowcom cudzoziemcom, legalnie przebywającym i zatrudnionym w Polsce? Jaki ma to wpływ na branżę transportową?

Kierowcy spoza UE stanowią w Polsce coraz liczniejszą grupę pracowniczą. Taka sytuacja spowodowana jest przede wszystkim brakiem rodzimych pracowników bądź – rzadziej – chęcią zaoszczędzenia przez pracodawcę na kosztach pracowniczych. Pomimo że kierowcy spoza UE, najczęściej będący obywatelami Ukrainy, mają mniejsze doświadczenie w wykonywaniu przewozów międzynarodowych od polskich szoferów, nie ma to bezpośredniego przełożenia na różnice w ich wynagrodzeniu. Zatem również składki odprowadzane do ZUS nie różnią się od tych, które pracodawca jest zobowiązany przekazać w przypadku kierowcy z Polski.

Z uwagi na to, wielkim zaskoczeniem dla przedsiębiorców transportowych jest w ostatnim czasie częsta odmowa Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, dotycząca wydania zaświadczenia A1.

Czym jest zaświadczenie A1?

Zgodnie z informacją podaną na stronach ZUS (http://www.zus.pl/o-zus/aktualnosci/-/publisher/aktualnosc/1/zaswiadczenie-a1-przeczytaj-/765732), zaświadczeniem A1 potwierdzamy, któremu ustawodawstwu w zakresie zabezpieczenia społecznego podlega dana osoba.

Z wnioskiem o wydanie zaświadczenia A1 może wystąpić:
- pracodawca;
- osoba wykonująca pracę na własny rachunek;
- pracownik.

ZUS informuje również, że we Francji ww. zaświadczenie wymagane jest podczas kontroli pracownika delegowanego, a jego brak będzie skutkował nałożeniem kary. Sankcje nie będą stosowane, jeśli w trakcie kontroli zostanie dostarczony dowód złożenia wniosku o zaświadczenie A1 i zostanie ono wydane w okresie dwóch miesięcy od tej kontroli.

Państwowy ubezpieczyciel informuje też, że jeśli uprawniony zwróci się o wydanie potwierdzenia złożenia wniosku lub wniosków o wydanie A1, to Oddział ZUS wyda takie potwierdzenie, na jednolitym wzorze opracowanym przez Zakład.

Gdzie leży problem?

Skoro sam ZUS na swoich stronach potwierdza gotowość do wystawiania stosownych wniosków, tym bardziej dziwi sta-

A1

Koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego

Zaświadczenie o ustawodawstwie dotyczącym zabezpieczenia społecznego mającym zastosowanie do osoby uprawnionej

Rozporządzenia UE nr 883/04 oraz 987/09 (*)

INFORMACJE DLA POSIADACZA

Niniejsze zaświadczenie wydaje się w celu potwierdzenia, któremu ustawodawstwu dotyczącemu zabezpieczenia społecznego Pani/Pani podlega, oraz podwarunkami, że nie jest Pani/Pani zobowiązany(-a) do opłacania składek w innym państwie.

Przed wyjazdem z państwa, w którym jest Pani/Pani objęty(-a) ubezpieczeniem, do innego państwa w celu podjęcia pracy, należy zaopatrzyć się w dokumenty uprawniające do otrzymywania niezbędnych świadczeń rzeczowych (np. opieki medycznej, hospitalizacji i innych) w państwie wykonywania pracy.

- Jeżeli przebywa Pani/Pani czasowo w państwie, w którym Pani/Pani pracuje, powinien/powinna Pani/Pani wystąpić do swojej instytucji ubezpieczenia zdrowotnego o wydanie europejskiej karty ubezpieczenia zdrowotnego (EKUZ). Kartę tą należy okazać świadczeniodawcy w razie potrzeby skorzystania ze świadczeń rzeczowych podczas pobytu.
- Jeżeli będzie Pani/Pani mieszkać w państwie, w którym Pani/Pani pracuje, powinien/powinna Pani/Pani zwrócić się do swojej instytucji opieki zdrowotnej o wydanie dokumentu S1 i przedłożyć go możliwie najszybciej właściwej instytucji opieki zdrowotnej w miejscu, w którym będzie Pani/Pani pracować (**).

Instytucja ubezpieczeniowa w państwie pobytu zapewni na czas określony również specjalne świadczenia w razie wypadku przy pracy lub choroby zawodowej.

1. DANE OSOBOWE POSIADACZA

1.1	Osobisty numer identyfikacyjny	Kobieta	Mężczyzna
1.2	Nazwisko		
1.3	Imiona		
1.4	Nazwisko rodowe (***)		
1.5	Data urodzenia	1.6 Obywatelstwo	
1.7	Miejsce urodzenia		
1.8	Adres w państwie miejsca zamieszkania		
1.8.1	Ulica, nr	1.8.3 Kod pocztowy	
1.8.2	Miasto	1.8.4 Symbol państwa	
1.9	Adres w państwie pobytu		
1.9.1	Ulica, nr	1.9.3 Kod pocztowy	
1.9.2	Miasto	1.9.4 Symbol państwa	

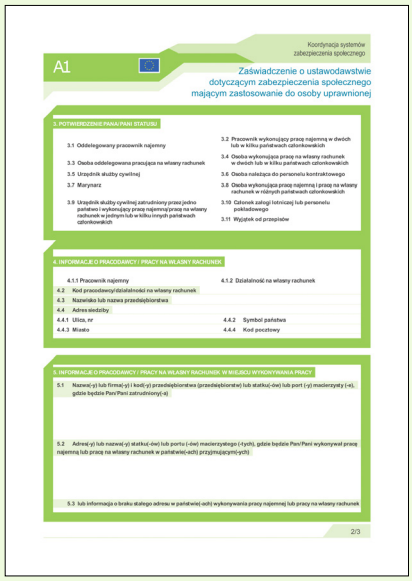
2. USTAWODAWSTWO PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO MAJĄCE ZASTOSOWANIE

2.1	Państwo członkowskie		
2.2	Data rozpoczęcia	2.3 Data zakończenia	
2.4	Zaświadczenie obowiązuje w okresie wykonywania pracy		
2.5	Ustalenia ma charakter tymczasowy		
2.6	Przepisy przejściowe mają zastosowanie na podstawie rozporządzenia (WE) nr 883/2004		

(*) Art. 11–16 rozporządzenia (WE) nr 883/2004 oraz art. 19 rozporządzenia (WE) nr 987/2009.
(**) W Hiszpanii, Szwecji i Portugalii zaświadczenie należy przedłożyć odpowiednio w Regionalnej Dyrekcji Narodowego Zakładu Zabezpieczenia Społecznego (INSS), Instytucji ubezpieczeń społecznych i instytucji zabezpieczenia społecznego w miejscu zamieszkania.
(***) Informacje podane instytucji przez osobę uprawnioną, jeśli nie są znane tej instytucji.

1/3

©Komisja Europejska


A1

Koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego

Zaświadczenie o ustawodawstwie dotyczącym zabezpieczenia społecznego mającym zastosowanie do osoby uprawnionej

3. POTWIERDZENIE PANA/PANI STATUSU

3.1	Oddelegowany pracownik najemny	3.2	Pracownik wykonujący pracę najemną w dwóch lub w kilku państwach członkowskich
3.3	Osoba oddelegowana pracująca na własny rachunek	3.4	Osoba wykonująca pracę na własny rachunek w dwóch lub w kilku państwach członkowskich
3.5	Urzędnik służby cywilnej	3.6	Osoba należąca do personelu kontraktowego
3.7	Marynarz	3.8	Osoba wykonująca pracę najemną i pracę na własny rachunek w różnych państwach członkowskich
3.9	Urzędnik służby cywilnej zatrudniony przez jedno państwo i wykonujący pracę najemną/pracę na własny rachunek w jednym lub w kilku innych państwach członkowskich	3.10	Członek załogi lotniczej lub personelu pokładowego
		3.11	Wyjątek od przepisów

4. INFORMACJE O PRACODAWCY / PRACY NA WŁASNY RACHUNEK

4.1	Pracownik najemny	4.1.2	Działalność na własny rachunek
4.2	Nad pracodawcą/działalnością na własny rachunek		
4.3	Nazwisko lub nazwa przedsiębiorstwa		
4.4	Adres siedziby		
4.4.1	Ulica, nr	4.4.2	Symbol państwa
4.4.3	Miasto	4.4.4	Kod pocztowy

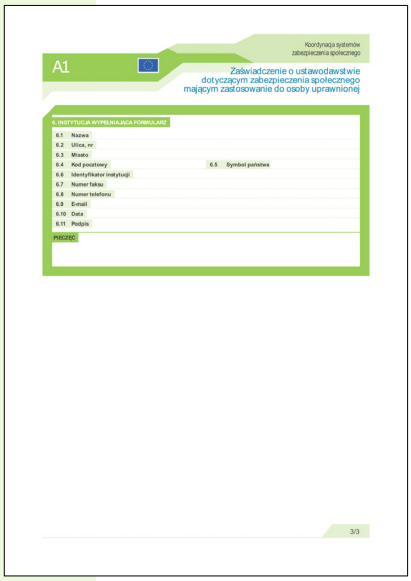
5. INFORMACJE O PRACODAWCY / PRACY NA WŁASNY RACHUNEK W MIEJSCU WYKONYWANIA PRACY

5.1 Nazwa(-y) lub firma(-y) i kod(-y) przedsiębiorstwa (przedsiębiorstw) lub stałku(-ów) lub port (-y) macierzysty (-e), gdzie będzie Pani/Pani zatrudniony(-a)

5.2 Adres(-y) lub nazwa(-y) stałku(-ów) lub portu (-ów) macierzystego (-tych), gdzie będzie Pani/Pani wykonywał pracę najemną lub pracę na własny rachunek w państwie(-ach) przyjmującym(-ych)

5.3 lub informacja o braku stałego adresu w państwie(-ach) wykonywania pracy najemnej lub pracy na własny rachunek

2/3


A1

Koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego

Zaświadczenie o ustawodawstwie dotyczącym zabezpieczenia społecznego mającym zastosowanie do osoby uprawnionej

6. INSTYTUCJA WYPEŁNIAJĄCA FORMULARZ

6.1	Nazwa		
6.2	Ulica, nr		
6.3	Miasto		
6.4	Kod pocztowy	6.5 Symbol państwa	
6.6	Identyfikator instytucji		
6.7	Numer faksu		
6.8	Numer telefonu		
6.9	E-mail		
6.10	Data		
6.11	Podpis		

PIECZĘĆ

3/3

nowisko zaprezentowane w ostatnich dniach przez rzecznika prasowego ZUS:

Zaświadczenie A1 możemy wydać jeżeli mamy legalny pobyt w Polsce i zamieszkanie w Polsce. Zamieszkanie zaś to nie jest pobyt czasowy. Zamieszkanie tym się różni od czasowego pobytu, że jest to trwały pobyt w jakimś państwie, mieście, miejscowości. W większości przypadków, z którymi mamy do czynienia, przedsiębiorcy występują o zaświadczenie A1 dla swoich kierowców wskazując wielu kierowcom to samo miejsce zamieszkania. Często jest to miejsce zamieszkania wynajmowane kierowcom przez przedsiębiorcę. Zgodnie z unijnymi dyrektywami, rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego o zamieszkaniu możemy mówić w kontekście ośrodka interesów życiowych. Dla kierowców z Ukrainy centrum życia wcale nie jest w Polsce, ale w ich domach na Ukrainie. Tutaj jedynie mieszkają czasowo. W większości przypadków nie mają tu rodzin, stałego miejsca zamieszkania, stąd też nie możemy wydawać zaświadczenia A1 komuś, kto nie ma stałego miejsca zamieszkania w Polsce. Robimy to także w interesie przedsiębiorców. Jeżelibyśmy wydawali takie zaświadczenia, służby innych państw przeprowadziłyby kontrole i okazałoby się, że zaświadczenie A1 zostało wydane bezprawnie, to taki przedsiębiorca za swojego kierowcę musiałby zapłacić wszystkie zaległe składki oraz odsetki. To byłoby dla niego o wiele bardziej uciążliwe niż sam fakt, że nie wydamy zaświadczenia A1 ponieważ ono nie przysługuje. [źródło: newsrm.tv]

Ze stanowiskiem ZUS, przekazanym ustami rzecznika prasowego, nie sposób zgodzić się w dwóch zasadniczych kwestiach. Pierwsza, to stwierdzenie *zapłacić wszystkie zaległe składki oraz odsetki*. Nie jest jasne o jakie składki może chodzić, gdyż polski pracodawca w większości przypadków, gdy ZUS odmówił wydania A1 (z powodu określenia centrum życiowego na terytorium Ukrainy), płacił „pełne" składki na ubezpieczenie, identycznie jak dla polskich pracowników.

Z kolei, druga wątpliwość dotyczy samego odwołania się ubezpieczyciela do miejsca zamieszkania pracownika, a ściślej mówiąc jego ośrodka interesów życiowych. W tym miejscu ZUS najprawdopodobniej odnosi się do unijnego rozporządzenia nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego oraz rozporządzenia wykonawczego do tego rozporządzenia, nr 987/2009. W decyzjach odmownych ZUS powołuje się przede wszystkim na art. 11 rozporządzenia nr 987/2009, które służy ustaleniu miejsca zamieszkania pracownika w przypadku, gdy pomiędzy *instytucjami unijnymi w dwóch lub więcej państw członkowskich istnieje rozbieżność opinii w tym temacie*.

Dlaczego miejsce zamieszkania pracownika w UE jest tak ważne? W przypadku sporu pomiędzy dwoma państwami UE, to miejsce zamieszkania jest jednym z czynników decydujących, w którym Państwie powinny zostać odprowadzone składki ubezpieczeniowe.

Powstaje zatem kolejne pytanie: dlaczego dla pracowników zatrudnionych w charakterze kierowcy powyższy spór nie powinien występować? Odpowiedzią jest podstawowe rozporządzenie nr 883/2004, które określa, że jako pracownik delegowany (kierowca wykonujący przewóz międzynarodowy) przez pracodawcę do innego państwa członkowskiego w celu wykonywania pracy w imieniu tego pracodawcy, *nadal podlega ustawodawstwu pierwszego państwa członkowskiego, pod warunkiem, że przewidywany czas takiej pracy nie przekracza 24 miesięcy i że osoba ta nie jest wysłana, by zastąpić inną [delegowaną] osobę.*

ŁUKASZ WŁOCH

Główny Ekspert OCRK

www.ocrk.pl

Tak więc, jeśli nie występuje spór pomiędzy państwami członkowskimi UE w zakresie miejsca zamieszkania kierowcy w krajach UE, ZUS nie powinien sięgać do art. 11 rozporządzenia nr 987/2009 i próbować udowodnić, że centrum życiowe pracownika jest poza terenem Unii Europejskiej, gdyż niezależnie od tego faktu zagraniczne służby kontrolne nie mogą podważyć poprawności odprowadzania składek w Polsce.

Inaczej wyglądałaby sytuacja w przypadku, gdyby organy kontrolne zarzuciły pracownikowi/przedsiębiorcy, że centrum życiowe kierowcy wraz z miejscem wykonywania pracy znajduje się w innym państwie UE. Wtedy konsekwencją faktycznie mogłoby być opłacenie zaległych składek wraz z odsetkami w wysokości określonej w kraju, do którego pracownik został oddelegowany.

Reasumując, osoba spoza UE, legalnie zatrudniona na stanowisku kierowcy w polskiej firmie, jeżeli nie wykonuje pracy dłużej niż 24 miesiące poza terenem kraju, powinna w większości przypadków otrzymać zaświadczenie o ustawodawstwie dotyczącym zabezpieczenia społecznego mającym zastosowanie do osoby uprawnionej, czyli tzw. zaświadczenie A1.

Autor: **Mateusz Górny**

KONTROLE PIP - NOWA FORMA WSPÓŁPRACY EUROPEJSKIEJ. KIEDY W IMIENIU OBCYCH SŁUŻB...

Inspektor pracy zastuka do Twoich drzwi

Polskie firmy z branży transportu, spedycji i logistyki (TSL) są coraz częściej odwiedzane przez inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy. Kontrole te jednak nie wynikają – jak dotychczas – ze skarg byłych pracowników, ale ze zleceń, jakie PIP otrzymuje od swoich zagranicznych odpowiedników.

Przyczyna takiego zjawiska leży w dyrektywie 96/71/WE, dotyczącej delegowania pracowników oraz w dyrektywie 2014/67/UE, wydanej w celu egzekwowania m.in. płacy minimalnej. Obok zwiększenia kosztów pracy i nałożenia skomplikowanych obowiązków administracyjnych, część krajów rozpoczęła kontrole firm delegujących pracowników do pracy.

25 dni na odpowiedź

Trudno jednak oczekiwać wizyty francuskiej inspekcji pracy w polskiej firmie. Wysłanie inspektorów z Francji jest niecelowe, a z punktu widzenia francuskiego podatnika, drogie. Dlatego też dyrektywa 2014/67 wprowadziła obowiązek współpracy państw Unii Europejskiej, aby usprawnić realizację przepisów dyrektywy 96/71.

Polski ustawodawca określił zasady tej współpracy w Ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Organem, który w Polsce zobowiązany jest do kooperacji z zagranicznymi partnerami jest Państwowa Inspekcja Pracy. Obok konieczności wykonania faktycznych czynności kontrolnych i wyjaśniających, jest również uprawniona do egzekwowania kar nałożonych przez organy zagraniczne. Warto podkreślić, że PIP na udzielenie odpowiedzi na otrzymane od partnerów zagranicznych pytanie, ma zaledwie 25 dni roboczych, w trakcie których musi przygotować i przeprowadzić kontrolę. Termin może wydawać się racjonalny, należy jednak pamiętać, że w tym czasie trzeba przetłumaczyć otrzymane od zagranicznych inspekcji dokumenty, wnioski i pytania. Ustawodawca przyznaje przedsiębiorcom delegującym pracowników z Polski dodatkowo 10 dni roboczych na przygotowanie odpowiedzi na pytania otrzymane za pośrednictwem Inspekcji. Jak widać, kontrola w dużej części poświęcona jest na tłumaczenie dokumentów i oczekiwanie na odpowiedź przedsiębiorcy.

Obszary zainteresowań zagranicznych inspekcji

Dotychczasowa praktyka i informacje, jakie OCRK uzyskało od przedsiębiorców, wskazują na różne zakresy zainteresowania zagranicznych organów kontrolnych.

Służby niemieckie rutynowo przeprowadzają kontrole z zakresu wypłacania płacy minimalnej (MiLoG) i w 90 proc. przypadków ograniczają się jedynie do sprawdzenia wysokości i poprawności naliczania niemieckiej płacy minimalnej.

Inny kierunek działań przyjęły organy kontroli francuskiej. Pytania inspektorów z Francji dotyczą między innymi kosztów związanych z delegowaniem (wyżywienie, zakwaterowanie) i traktowania tych składników jako części wynagrodzenia minimalnego. Inspektorzy pracy znad Sekwany, obok poszukiwania firm „skrzynek pocztowych" i kontroli realizacji przepisów Loi Macron, poszukują również kolejnych źródeł dochodu dla systemu zabezpieczenia społecznego. Francja, jako ojczyzna merkantylizmu, pomimo przynależności do Unii Europejskiej, nadal stosuje protekcję wobec rodzimych przedsiębiorców i robi wszystko, aby ograniczyć udział zewnętrznych podmiotów we francuskim rynku. Pytania przekazywane przez inspekcję francuską wskazują, że tamtejsze instytucje próbują za wszelką cenę określić wystąpienie obowiązku ubezpieczenia społecznego na terenie Republiki Francuskiej, oczywiście z obowiązkiem zapłaty zaległych składek i kar administracyjnych. Aby tego uniknąć należy pamiętać o formularzach A1. Europejski Trybunał Sprawiedliwości wskazał w niedaw-

nym wyroku w sprawie A-Rosa (C-620/15), że zaświadczenie A1 poświadczające przynależność pracownika do systemu zabezpieczenia społecznego danego państwa członkowskiego jest wiążące przez cały okres poświadczenia. Inspekcja francuska ma w zwyczaju dochodzić również wysokości obrotu firmy w Polsce i na terenie Francji. Biorąc pod uwagę termin na odpowiedź, jak i ewentualną możliwość nałożenia kary przez PIP za jej nieudzielenie, warto przygotować takie wyliczenia wcześniej. Do tej pory żadna z kontroli klienta OCRK nie zakończyła się dla polskich przedsiębiorców negatywnie.

Postępowanie na wypadek kontroli

Procedura postępowania przedsiębiorstwa w przypadku kontroli „na zlecenie" jest bardzo podobna do stosowanej przy zwykłej inspekcji. Należy przygotować wszelkie informacje i dokumenty, o które zapytania zostały przekazane za pośrednictwem Państwowej Inspekcji Pracy. Minimalny czas, jaki wyznacza PIP to, jak zostało wcześniej wspomniane, 10 dni roboczych. OCRK w toku współpracy z przedsiębiorcami uzyskało wgląd w część pytań kierowanych przez unijnych inspektorów. Dotyczą one formy zatrudnienia, szkoleń BHP i stanowiskowych, formy realizowania wypłat dla pracowników i dodatków związanych z delegowaniem. Niemal wszystkie kontrole mają również na celu poszukiwanie firm „skrzynek pocztowych".

Regulacja z 10 czerwca 2016 r. jest przykładem ustawy wydanej w celu „harmonizacji" przepisów krajowych z prawem unijnym. Ustawa zwiększyła uprawnienia PIP, ale równocześnie nałożyła na inspekcje dodatkowe obowiązki. Współpraca między instytucjami państw członkowskich jest stosunkowo nowym zjawiskiem. Z założenia tego typu współdziałanie ma poprawić sytuację pracowników, którzy otrzymają należne wynagrodzenie za pracę poza granicami swojego kraju. W praktyce jednak, do tej pory sprowadza się to do poszukiwania źródeł finansowania systemów zabezpieczenia społecznego i firm optymalizujących podatki poprzez przeniesienie siedziby. Trzeba jednakże liczyć na to, że w przyszłości sytuacja ta ulegnie pozytywnej zmianie.

Pokrzepiające jest, że dotychczas żaden z przedsiębiorców prowadzący działalność w RP i posiadający bazę logistyczną w Polsce, który deleguje pracowników z naszego kraju do pracy na terenie UE, nie spotkał się z kwestionowaniem miejsca rejestracji działalności gospodarczej i to niezależnie od wielkości obrotów poza granicami Polski.

MATEUSZ GÓRNY

Ekspert OCRK ds. Analiz i Rozliczeń

www.ocrk.pl

Autor: **Mateusz Górny**

SKUTECZNE ODWOŁANIE OD DECYZJI ZUS W SPRAWIE ZAŚWIADCZENIA A1 DLA OBYWATELA UKRAINY

Problemów z zaświadczeniem A1 ciąg dalszy

Unia Europejska znana jest z wysokiego poziomu opieki społecznej i ogólnego zabezpieczenia społecznego. Sprawia to, że Europa chętnie wybierana jest jako miejsce pracy lub emigracji, również przez obywateli państw spoza UE. Jednak swobodny przepływ ludności, towarów i usług powoduje spore problemy w kontekście zabezpieczenia socjalnego.

Do tej pory nie udało się wypracować jednolitego systemu ubezpieczeń w całej Unii, dlatego zamiast wspólnego ogólnoeuropejskiego systemu świadczeń i opieki stosuje się system koordynacji ubezpieczeń zdrowotnych. Podstawowe zasady działania systemu są dość proste. Każdy obywatel Unii Europejskiej jest ubezpieczony zgodnie z państwem, w którym posiada tytuł do świadczeń i może z nich korzystać na terenie całej UE, Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Szwajcarii, po przedstawieniu odpowiedniego zaświadczenia. W Polsce jest to Zaświadczenie o ustawodawstwie dotyczącym zabezpieczenia społecznego, wystawiane na formularzu A1 (stąd zwane potocznie A1, wydawane przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych).

Problemy z interpretacją Rozporządzenia 1231/2010

Zasady wydawania przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych zaświadczeń A1 nie są niestety ujednolicone w całej Polsce. Niektóre z oddziałów, po ustaleniu miejsca zamieszkania ubezpieczonego na terenie kraju i potwierdzeniu jego praw do pobytu, bez dalszych komplikacji wystawiają formularz A1, potwierdzając tym samym fakt ubezpieczenia pracownika. Jednak, dość często przedsiębiorcy spotykają się z odmową wystawienia formularza dla pracowników pochodzących spoza Unii Europejskiej. Źródłem tych problemów jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1231/2010. Artykuł 1 wspomnianego rozporządzenia rozszerza obowiązywanie zabezpieczenia społecznego na obywateli państw trzecich. Unia zdecydowała się jednak na ograniczenie tego rozszerzenia do osób *zamieszkujących legalnie państwa członkowskie*.

Teoretycznie oznacza to, że jeśli zostanie wykazane, że dana osoba pozostaje legalnie na terenie UE, powinna zostać uznana za osobę uprawnioną do poświadczenia zabezpieczenia społecznego. Jednak ZUS skupił się na terminie *zamieszkanie*, przypisując mu czysto administracyjną wykładnię, czyli *adres stałego zameldowania*. W praktyce więc, gdy pracownik spoza Unii Europejskiej został zgłoszony do ubezpieczenia na druku ZUS ZUA z adresem w państwie trzecim, to ZUS automatycznie uznaje go nie tylko za niezamieszkującego na terytorium Polski, ale nawet nielegalnie przebywającego w kraju.

Przypadek klienta OCRK

Problem z taką wykładnią ZUS-u uwidocznił się w sprawie, z którą właściciel firmy transportowej

zwrócił się do OCRK w kwietniu 2017 r. W omawianym przypadku kierowca z Ukrainy postanowił, ze względu na ogólną sytuację życiową, jak i niezachęcające perspektywy na Ukrainie, przenieść się do Polski. Dopełnił wszystkich starań związanych z legalizacją pobytu i legalnego zatrudnienia. Jednak na dzień zgłoszenia do ubezpieczenia na druku ZUA nadal zameldowany był na Ukrainie. ZUS w Bielsku-Białej zażądał wyjaśnień w tej sprawie, co było uzasadnione ze względu na dbałość o prawidłowość obiegu prawnego i realizację normy.

Przygotowane zostało szczegółowe wyjaśnienie, w skład którego weszły: kopia karty pobytu, kopia decyzji Wojewody Śląskiego o udzieleniu zezwolenia na pobyt czasowy i pracę, kopie potwierdzenia zameldowania na terenie RP i oświadczenie ubezpieczonego o zamiarze pozostania w Polsce. Pracownik z nawiązką spełniał przesłanki zawarte w rozporządzeniu nr 1231/2010. Kierowca nie dość, że zamieszkiwał w Polsce, to jeszcze sprowadził do kraju całą swoją rodzinę. Jest w tym duża zasługa pracodawcy, który mając do dyspozycji mieszkanie, wynajął je pracownikowi i jego rodzinie, dodatkowo dopełniając obowiązku meldunkowego. Jednak, co należy podkreślić, ZUS weryfikuje informacje dotyczące miejsca zamieszkania poprzez wgląd w dokumenty dostępne mu z urzędu. Na tej podstawie Zakład stwierdził, że podany *adres jest miejscem wykonywania działalności [gospodarczej] płatnika, zatem nie może być traktowany jako miejsce zamieszkania Ubezpieczonego (...)* i doszedł do wniosku, że kierowca przebywa w Polsce nielegalnie.

ZUS uznał za właściwe zastosowanie w tym wypadku artykułu 11 rozporządzenia nr 987/2009, co w opinii ekspertów OCRK było całkowicie bezpodstawne. Artykuł 11 zawiera implementację orzecznictwa Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości i przedstawia przesłanki mające na celu określenie miejsca zamieszkania ubezpieczonego, z zaznaczeniem, że mają one zastosowanie *W przypadku, gdy pomiędzy instytucjami dwóch lub więcej państw członkowskich istnieje rozbieżność opinii w odniesieniu do ustalenia miejsca zamieszkania osoby (...).* Zdaniem OCRK przesłanki zawarte w artykule nie powinny mieć zastosowania w procedurze ustalenia odpowiedniego systemu zabezpieczenia społecznego, gdyż mamy tu do czynienia tylko z jedną instytucją.

Odwołanie od decyzji ZUS

Firma transportowa zdecydowała się więc na wniesienie do sądu odwołania od decyzji ZUS. Jego sporządzeniem zajęli się eksperci OCRK, którzy również gruntownie przygotowali właściciela firmy do rozprawy sądowej.

1 sierpnia 2017 roku Sąd Okręgowy w Bielsku-Białej w wydziale Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w całości przychylił się do wniosku przewoźnika. W uzasadnieniu wyroku Sąd wskazał na kilka istotnych kwestii, które nie zostały wzięte przez ZUS pod uwagę przy odmowie wydania zaświadczenia. Zwrócił m.in. Zakładowi uwagę na fakt, że we współczesnym świecie nie można oczekiwać natychmiastowego przeniesienia ośrodka życia z jednego kraju do drugiego. Jest to proces stopniowy, hamowany przez bariery administracyjne, życiowe doświadczenie i ostrożność. Pracownik z Ukrainy, który rozpoczyna pracę w Polsce, musi zapoznać się z realiami i ocenić szanse powodzenia przeniesienia swojej rodziny do naszego kraju. Argument ZUS-u dotyczący tego, że miejsce wykonywania działalności firmy nie może być równocześnie miejscem zamieszkania ubezpieczonego spotkał się z chłodnym przyjęciem przez Sąd, który w ustnym uzasadnieniu określił go mianem *niedorzecznego i oderwanego w całości od rzeczywistości.*

W opinii Sądu emigracja zarobkowa z Ukrainy, biorąc pod uwagę niestabilność polityczną państwa, trwający konflikt oraz działalność zorganizowanej przestępczości, będzie przybierać na sile. Polska jest dla obywateli Ukrainy dobrym miejscem zatrudnienia ze względu na coraz lepszą sytuację na polskim rynku pracy, europejskie aspiracje Ukrainy oraz bliskość kulturową naszych wschodnich sąsiadów. Jednocześnie około 25% polskich pracodawców jest zainteresowanych zatrudnieniem pracowników zza wschodniej granicy.

Sprawa, ze względu na wszystkie okoliczności przedstawione przez pracodawcę i kierowcę, nie budziła żadnych wątpliwości w oczach Sądu. Sąd uchylił decyzję ZUS i nakazał wystawienie formularza A1 na żądany okres.

Komu należy się zaświadczenie A1

W ocenie OCRK ubezpieczony i legalnie zatrudniony w Polsce pracownik spoza Unii Europejskiej powinien bez komplikacji otrzymać zaświadczenie na formularzu A1. Jedynym ograniczeniem może być tytuł do pobytu na terytorium Polski. Prawo do świadczeń zabezpieczenia społecznego bez wątpienia przysługuje osobom posiadającym prawo do zamieszkania na terenie Polski w postaci dokumentu pobytowego lub wizy długoterminowej. Natomiast w przypadku pracowników, którzy pracują na oświadczeniach przewidzianych dla Partnerstwa Wschodniego i posiadają dokumenty na zdecydowanie krótszy termin (do 90 dni), takie jak paszport biometryczny w ruchu bezwizowym lub wizę krótkoterminową, nie ma podstaw do żądania poświadczenia formularza A1.

Co ważne, należy pamiętać o tym, aby kontynuować postępowanie w sprawie wydania zaświadczeń A1 przez ZUS również po ustaniu stosunku pracy z pracownikiem z państwa trzeciego. Dotychczasowa praktyka wskazuje, że organy kontrolne państw „starej Unii" domagają się potwierdzenia ubezpieczenia wystawianego na formularzu A1 za okres prowadzenia działalności na rzecz pracodawcy na ich terytorium niezależnie od ustania zatrudnienia.

Autor: **Jarosław Łabisz**

Przyszłość tachografów analogowych a zmiany prawa

Dzięki systematycznej modernizacji floty przez polskie firmy transportowe, tachografy analogowe są powoli wycofywane z rynku transportowego w naszym kraju. W większości pojazdów funkcjonują już tachografy cyfrowe. Nie oznacza to jednak, że urządzenia analogowe zostały zupełnie wyeliminowane z obiegu. Spora liczba przedsiębiorców użytkujących starsze pojazdy nadal z nich korzysta.

Sytuacja tachografów analogowych skomplikowała się 4 lutego 2014 r., kiedy ogłoszono Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym. Uchyliło ono Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie weszło w życie 2 marca 2016 r.

Przedsiębiorcy, którzy po tym terminie udali się do serwisu w celu legalizacji tachografów analogowych, spotkali się najczęściej z odmową. Wynika to z faktu, że część tych tachografów nie posiada funkcjonalności wymaganych przez wyżej wymienione rozporządzenie. W związku z tym, większość autoryzowanych serwisów tachografów nie wyraża zgody na legalizację urządzeń rejestrujących o oznaczeniach 1311.xx, 1314.xx, 1318.xx. Dotyczy to tylko tych tachografów, które nie rejestrują czasu pracy w pełni automatycznie. Zgodnie bowiem z treścią załącznika nr 1, rozdział III rozporządzenia nr 165/2014, wspomniane tachografy analogowe przestały spełniać wymogi dotyczące:

- rejestrowania odłączenia zasilania i przetwornika;
- rejestrowania w sposób automatyczny okresu prowadzenia pojazdu.

Interpretacja Głównego Urzędu Miar

Ze względu na to, że nie wszystkie serwisy tachografów zastosowały się do treści nowego rozporządzenia, na rynku pojawił się problem a zarazem pytanie: kto postępuje zgodnie z przepisami? Na początku 2017 roku w tej sprawie wypowiedział się Główny Urząd Miar. Na stronie urzędu wydano komunikat dotyczący interpretacji nowych przepisów. GUM w opublikowanym stanowisku nie wykluczył dalszego użytkowania i ponownego sprawdzania tachografów analogowych. Ponadto wskazał, że urządzenia te mogą być nadal sprawdzane, o ile uprawniony serwis potwierdzi ich zgodność z homologowanym typem i wymaganiami przepisów. Jako podstawę prawną podał art. 3 Rozporządzenia Komisji (EWG) nr 3688/92 z dnia 21 grudnia 1992 r., dostosowującego do postępu technicznego Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. L 374, 22/12/1992 P. 0012

– 0013). Zgodnie z tym artykułem: Od dnia 1 stycznia 1996 r. urządzenie rejestrujące każdego nowego pojazdu wprowadzanego po raz pierwszy do użytku powinno spełniać wymagania rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, zmienionego niniejszym rozporządzeniem.

Główny Urząd Umiar w wydanym komunikacie dopuszcza więc dalsze okresowe sprawdzanie tachografów analogowych na podstawie wyżej wymienionych rozporządzeń.

Zgodnie z przepisami

Taka interpretacja stanu prawnego i faktycznego jest dość zaskakująca, ponieważ rozporządzenie nr 165/2014 wchodząc w życie, uchyliło zarówno rozporządzenie nr 3821/85, jak i rozporządzenie nr 3688/92. Obecnie jedynym aktem prawnym, na podstawie którego można rozstrzygnąć omawiany problem, jest więc właśnie rozporządzenie nr 165/2014. Obowiązujący akt prawny nie dopuszcza natomiast do stosowania tachografów, które nie są w pełni automatyczne i nie rejestrują odłączenia zasilania. Reasumując, należy stwierdzić, że prawidłowo postępują serwisy tachografów, nie dokonujące ponownego sprawdzenia tachografów niespełniających wymagań załącznika nr 1 rozporządzenia nr 165/2014.

JAROSŁAW ŁABISZ

Ekspert OCRK w zakresie ITD

www.ocrk.pl

Telematyka
walczy z eurobiurokracją

Zmiany zaproponowane przez Komisję Europejską w tzw. Pakiecie drogowym, w założeniach mają usprawnić funkcjonowanie polskich przedsiębiorstw transportowych pod względem administracyjnym. Nieznany jest jednak termin obowiązywania nowych przepisów, dlatego przez najbliższe miesiące kraje członkowskie UE mogą nakładać na firmy transportowe wymagania zwiększające koszty administracyjne oraz utrudniające realizację operacji transportowych. Eksperci z branży już teraz wskazują, jak przy zastosowaniu dostępnych systemów telematycznych przygotować się do zapowiadanych kontroli i uniknąć surowych kar finansowych.

Wraz z końcem maja Komisja Europejska przedstawiła propozycje zmian prawnych w tzw. Pakiecie drogowym. Zaproponowane regulacje dotyczą między innymi odbioru odpoczynków tygodniowych, wykonywania usług kabotażowych oraz zasad delegowania pracowników. Trudno przewidzieć, jaki ostatecznie kształt przyjmą przepisy, ale już teraz mówi się, że organ europejski w założeniach chce ułatwić firmom transportowym spełnienie wymogów administracyjnych, związanych z wypłatą i kontrolą płacy minimalnej. W zaproponowanych zmianach znalazło się bowiem zniesienie obowiązku powoływania przedstawiciela na terytorium danego kraju, a także możliwość przechowywania niezbędnej dokumentacji w formie elektronicznej. Jednak do momentu wejścia nowych przepisów w życie, niektóre kraje europejskie zapowiadają wzmożone kontrole drogowe. Dotyczy to przede wszystkim państw takich jak: Niemcy, Francja, Austria czy Włochy, w których od jakiegoś czasu obowiązuje już płaca minimalna.

Obecnie, jako jedną z podstawowych przeszkód w rozwoju przedsiębiorstw, można wskazać rosnącą biurokrację i zmiany legislacyjne zachodzące na poziomie regulacji UE. Przykładem może być tutaj wymóg ustanawiania przedstawiciela firmy w przypadku Francji czy też konieczność zgłaszania osobno każdej operacji kabotażu we Włoszech. Nieprzestrzeganie tych przepisów prawnych, jak i brak wymaganych dokumentów podczas kontroli za granicą, wiąże się z ponoszeniem bardzo wysokich kar finansowych przez przedsiębiorców. Dopóki kwestie te nie zostaną unormowane regulacjami tzw. Pakietu drogowego, firmy mogą uchronić się przed rosnącą eurobiurokracją korzystając z rozwiązań telematycznych. Na rynku dostępne są systemy, które wspierają przedsiębiorstwa w zakresie prowadzenia działalności, logistyki transportu i optymalizacji kosztów – komentuje Kamil Korbuszewski, ekspert GBOX.

Telematyka przyszłością transportu

Rosnące znaczenie nowoczesnych systemów telematycznych w transporcie to efekt synergii, jaką daje połączenie kilku technologii: telekomunikacyjnych, informacyjnych i informatycznych. Jak wynika z raportu „Globalny rynek telematyki samochodowej – analiza i prognoza (2016-2022)", do 2022 r. rynek ten – przy wzroście skumulowanego rocznego wskaźnika wzrostu (CARG) na poziomie 21,1% w latach 2016-2022 – osiągnie wartość aż 55,97 mld dolarów[1].

Współczesny transport musi sprostać obowiązującym wymaganiom administracyjnym, dlatego też stale rośnie zapotrzebowanie na innowacyjne narzędzia wspomagające. Rozwiązania telematyczne nie tylko ułatwiają pracę kierowcom czy spedytorom, ale przyczyniają się także do wzrostu ogólnej wydajności i dużej oszczędności czasu i pieniędzy. Usprawniają procesy komunikacyjne wewnątrz firmy, a także – co jest niezwykle istotne w związku z rosnącą eurobiurokracją – wpływają na przyspieszenie obiegu dokumentów i ograniczają możliwość pomyłek formalnych – dodaje Kamil Korbuszewski.

Jak wskazuje ekspert, usprawnienie procesów administracyjnych możliwe jest także dzięki zdalnemu odczytowi danych z tachografu i karty kierowcy, bez konieczności fizycznego włożenia karty przedsiębiorstwa do tachografu. Co więcej, zaawansowane systemy telematyczne w czasie rzeczywistym przekazują informacje o aktualnych czynnościach pracownika. Dostarczają także informacji na temat miejsca i godziny przekroczenia granic – niezbędnych do prawidłowego rozliczenia płacy minimalnej w innych krajach.

[1] Dane pochodzące z raportu „Global Automotive Telematics Market – Analysis and Forecat (2016-2022), http://www.researchandmarkets.com/research/xmcwl4/global_automotive

wywiad

Zagrożenia w trasie – jak sobie z nimi radzić?

rozmowa z podpułkownikiem Andrzejem Kruczyńskim

Od lipca 2016 roku doszło do sześciu głośnych medialnie wydarzeń, w których zamachowcy wykorzystali auta ciężarowe do przeprowadzenia ataków terrorystycznych. Takie sytuacje miały miejsce we Francji, Niemczech, Belgii, Szwecji, a także w Libii i Afganistanie. Polscy kierowcy zawodowi coraz częściej skarżą się na niebezpieczeństwa czyhające na nich na zagranicznych trasach. Nie zawsze okazuje się, że najbliższy parking jest bezpiecznym miejscem na obowiązkowy postój. Dochodzi do sytuacji, w których kierowcy z obawy o swoje życie czy wysokie straty finansowe, wyposażają pojazdy w narzędzia obronne, takie jak: gaz pieprzowy, przedmioty ciężkie oraz paralizatory. O tym, czy są to środki konieczne, jakie inne zagrożenia czekają na kierowców oraz czy pracodawca może ich uchronić przed napastnikami mówi Ppłk Andrzej Kruczyński – były dowódca GROM-u, szef Centrali Szkoleń AT.

W związku z rosnącą liczbą ataków terrorystycznych z wykorzystywaniem pojazdów ciężarowych, kierowcy czują się coraz mniej bezpiecznie w swojej pracy. Czy są to obawy uzasadnione?

Myślę, że w dużej mierze, są to sytuacje wyolbrzymiane. Ataki terrorystyczne z wykorzystaniem busów i pojazdów ciężarowych, które miały miejsce na przełomie ostatnich 2 lat, były dramatyczne w skutkach – przede wszystkim dlatego, że zginęli w nich ludzie. O zdarzeniach tych mówił cały świat, dlatego jako społeczeństwo skupiamy się głównie na nich. Jednak, gdybyśmy byli bardzo precyzyjni i przyjrzeli się wszystkim niebezpiecznym zdarzeniom, to terroryzm stanowi minimalny procent tego, co przytrafia się kierowcom na drodze. Oczywiście, nie należy lekceważyć tego ryzyka. Zważywszy na coraz większą liczbę ciężarówek na drogach, możemy wnioskować, że do takich sytuacji będzie dochodziło również w przyszłości. Ale z pewnością nie możemy zapominać

o odpowiednim przygotowaniu także do innych zagrożeń. Powinniśmy się w pierwszej kolejności skupić na prewencji, profilaktyce, prawidłowym przeszkoleniu oraz wyposażeniu kierowców w środki obronne na wszystkie możliwe sytuacje, nie tylko te związane z terroryzmem.

Które sytuacje na drodze powinny w szczególności wzbudzić naszą czujność?

Każdy kto wybiera się w dłuższą podróż, bez znaczenia, czy porusza się samochodem osobowym czy ciężarowym, musi odpowiednio zaplanować trasę i wziąć pod uwagę ewentualne zagrożenia. Pojazd musi być bezpiecznym środkiem podróży. Należy unikać miejsc potencjalnie ryzykownych, jeżeli mamy na to wpływ. Bardzo ważna jest wiedza na ten temat i dlatego powstają szkolenia oraz wytyczne pracodawców dla swoich kierowców. W pierwszej kolejności, korzystajmy z mapy zagrożeń Polski czy Europy i omijajmy niebezpieczne regiony. Natomiast, jeśli nie jesteśmy w stanie ich wyeliminować, to powinniśmy minimalizować konieczność zatrzymania się w tych punktach. Nawet podczas jazdy, gdy dojeżdżamy do skrzyżowania i z odległości widzimy przed sobą żółte, a następnie czerwone światło, możemy permanentnie zwalniać i jechać z prędkością kilkunastu kilometrów na godzinę. Dzięki temu, przed zapaleniem się światła zielonego, nie zatrzymujemy samochodu w miejscu potencjalnie ryzykownym. Pozostajemy w ruchu i zwiększamy nasze bezpieczeństwo. W sytuacji postoju, napastnik ma kilkanaście sekund na podjęcie działań zagrażających naszemu życiu czy zdrowiu.

Jakie inne działania mogą uchronić kierowców?

Jeżeli jest to możliwe, warto podróżować w dwie lub trzy osoby, czyli tzw. mini konwojami. W grupie wzajemnie się ubezpieczamy. Wówczas, jedna z osób może odpoczywać, druga natomiast czuwać. Dodatkowo, podczas postoju na parkingu możemy ustawić pojazd tak, by uniemożliwić otwarcie drzwi z tyłu samochodu. Kolejną rzeczą zalecaną kierowcom jest stała kontrola. Po nocnym, kilkugodzinnym odpoczynku, warto sprawdzić stan pojazdu, czy naczepa nie została uszkodzona. Złodzieje często próbują przedostać się do samochodu od góry. Nie oznacza to jednak, że codziennie musimy wchodzić na dach auta. Rozwiązaniem może być na przykład lusterko zamontowane na teleskopie. W ten prosty sposób można zwiększać poczucie bezpieczeństwa. Co ważne, świadomie powinniśmy też unikać groźnych dla nas sytuacji. Nie zawsze podczas zagrożenia należy reagować, gdyż nieumiejętne podjęcie działania może się źle skończyć.

Dodatkowo, przemęczenie czy stres związany z pracą może nie być najlepszym doradcą. Jak więc kierowca powinien prawidłowo zareagować w przypadku niebezpieczeństwa?

Najważniejsze jest przede wszystkim racjonalne rozumowanie. Może się nam wydawać, że zawsze logicznie myślimy i działamy, ale w sytuacji zaskoczenia nasza reakcja może być nieprzewidywalna. Trzeba jednak zapanować nad swoimi emocjami. To bardzo ważne, by mimo stresu pamiętać o pewnych podstawowych procedurach. Jeśli jednak prewencja nas zawiodła i doszło do groźnej sytuacji, należy zawiadomić o zdarzeniu drugą osobę. W tym celu, możemy skorzystać z telefonu komórkowego czy nowoczesnych urządzeń telematycznych. Poinformowanie pracodawcy bądź osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo daje nam pewność, że po kilku czy kilkunastu minutach nadejdzie pomoc. W razie niebezpieczeństwa punkt pierwszy zawsze brzmi *Uciekaj*. Największy błąd popełniany w sytuacji zagrożenia to wyjście z pojazdu i próba udowodnienia swojej siły czy statusu. Jeśli mamy możliwość, to jak najszybciej należy odjechać z takiego miejsca. Nie wolno wdawać się w przepychankę czy słowną utarczkę, ponieważ może się to skończyć dramatycznie. W szczególności, kiedy napastnik jest pod wpływem środków odurzających. Dla osoby stymulowanej przez alkohol czy narkotyki, atak i zranienie człowieka nie będzie stanowić problemu.

Czy brak racjonalnego myślenia jest najczęstszym błędem popełnianym w takich sytuacjach?

Tak, zwykle problemem jest właśnie nieprzemyślane zachowanie. Pod wpływem adrenaliny myślimy Na pewno sobie poradzę. Podejmowane działania są jednak niepotrzebnym ryzykiem, ponieważ druga strona może być świetnie przygotowana i bez skrupułów zdolna do użycia przedmiotów niebezpiecznych. Nie zawsze jest tak, że wychodząc z bronią, chociażby ciężkim prętem, wystraszymy napastnika. Doradzam, by pozostać w kabinie pojazdu, poinformować drugą osobę i podjąć próbę ucieczki. Oczywiście, zawsze w sytuacji zagrożenia ostatnim elementem jest walka. Gdy wszystkie procedury zawiodły, mamy przysłowiowy nóż na gardle i nie ma najmniejszych szans na ucieczkę, nie należy się poddawać. To, w jaki sposób walczymy zależeć będzie od tego, czy jesteśmy do tego przygotowani i czy mamy jakieś dodatkowe środki obronne. Istotne, by pamiętać o tym, że towar, który przewozimy z pewnością został ubezpieczony i nie należy nadstawiać za niego głowy. Życie ludzkie jest najistotniejsze i to je w pierwszej kolejności powinniśmy chronić.

Skoro jesteśmy już przy obronie i środkach, które do tego służą, jak Pan ocenia wyposażanie kierowców w sprzęt taki jak: paralizator, gaz pieprzowy czy pałka teleskopowa?

Jest to temat mocno dyskusyjny. Są dwie szkoły: otwocka i falenicka. Pierwsza z nich mówi, że jeżeli przedmiot jest ogólnodostępny w różnego rodzaju sklepach, to można z niego korzystać. Znamy jednak przypadki, kiedy osoba wyposażona w gaz pieprzowy czy paralizator ma lekko uśpioną czujność. Sprzęt pozwala nam myśleć, że jesteśmy przygotowani na najgorszy rozwój sytuacji. Możemy być jednak w dużym błędzie, gdyż posiadanie gadżetów do samoobrony sprawia, że nasza koncentracja spada. Jeśli wyposażymy się w taki sprzęt, to warto zainwestować też w odpowiednie przeszkolenie, by mieć pewność, że wiemy jak on działa i jak go w razie konieczności obsłużyć. Niejednokrotnie dochodzi do sytuacji, kiedy posiadacz np. gazu pieprzowego, w chwili ataku jest nieprzygotowany i napastnik odbiera mu przedmiot. Finał może być tragiczny w skutkach.

Kierowcy zawodowi to grupa, która zwykle ma pod ręką przedmioty do samoobrony, mniej czy bardziej profesjonalne. Osobiście jednak, uważałbym z ich użyciem. Chcąc wykorzystać dane urządzenie czy przedmiot trzeba być mentalnie do tego przekonanym. Przed zakupem np. paralizatora, warto odpowiedzieć sobie na pytanie: Czy będę w stanie go użyć? Odpowiedź nie musi być tak jednoznaczna, jakby mogło się wydawać. Nie każdy potrafi wykorzystać takie środki we właściwy, skuteczny i bezpieczny sposób.

Czy wobec tego można przełamać się do użycia np. paralizatora?

Jeśli wcześniej poświęcimy czas na odpowiednie przygotowanie, to tak. Przed użyciem takiego sprzętu powstrzymuje nas przede wszystkim stres. W sytuacji zagrożenia może on wywołać u nas chęć ucieczki czy blokadę. Jednak wiemy równocześnie, że stres potrafi nas także mobilizować do działania. Nasze zmysły są wtedy wyostrzone. Jeżeli zauważyłem niebezpieczeństwo wcześniej i nie dałem się zaskoczyć, doskonale wiem, o co chodzi napastnikowi i wtedy szukam dla siebie ratunku. Dodatkowo, jeśli przejdę wcześniej szkolenie, na którym dowiem się, jak działają niektóre urządzenia obronne, to w realnej sytuacji zagrożenia będzie mi łatwiej zareagować. Natomiast, gdy robię coś po raz pierwszy to mogę popełnić mnóstwo błędów. W niebezpieczeństwie nie ma miejsca na pomyłki. Bardzo ważne jest także dalsze działanie. Kiedy użyłem np. paralizatora i napastnik został obezwładniony, to jako ofiara muszę uciekać i wezwać pomoc. Od rozwiązywania tego typu problemów są odpowiednie służby i zawsze to im należy pozostawić dalsze czynności. Pozytywne jest to, że udało mi się zminimalizować skutki napadu i jestem bezpieczny, natomiast reszta jest obowiązkiem policji.

A co jeśli kierowca jest jedynie świadkiem, a nie uczestnikiem niebezpiecznej sytuacji czy wypadku? Jak wtedy powinien zareagować?

Zawsze powinniśmy udzielić pomocy, jeżeli jest potrzebna. Co więcej, w sytuacji wypadku na drodze mamy prawny obowiązek udzielenia pierwszej pomocy poszkodowanej osobie. Nawet jeżeli na miejscu zdarzenia widzimy dwa, trzy samochody, to i tak należy zwolnić i zapytać, czy nie jest potrzebne dodatkowe wsparcie.

Są jednak okoliczności, które powinny wzbudzić naszą czujność. Przykładowo: jest zmrok, jesteśmy poza granicami miasta, na zalesionym terenie, a na poboczu widzimy samochód i osobę, która prosi nas o pomoc. Nie należy wówczas reagować spontanicznie. Może się bowiem okazać, że dana sytuacja została wyreżyserowana, a gdy wysiądziemy z ciężarówki, dojdzie do kradzieży pojazdu ze strony drugiego napastnika. Zostajemy wówczas sami, bez samochodu i najprawdopodobniej bez łączności z pracodawcą. Nie należy niepotrzebnie się narażać. Pamiętajmy, że złodziej czy bandyta bazuje na emocjach ofiary. Dlatego też zalecam, by czasem postawić się po stronie potencjalnego napastnika i zadać sobie pytanie: Co bym zrobił na jego miejscu? Automatycznie możemy znaleźć odpowiedź i scenariusz tego, co się wydarzy. Przykładowo, w opisanej sytuacji należy zatrzymać się w odpowiedniej odległości i nie opuszczając pojazdu, w pierwszej kolejności zawiadomić patrole alarmowe. Najlepiej, gdy osoba, która nas zatrzymała, widzi naszą próbę komunikacji ze służbami, bądź z nadjeżdżającym drugim pojazdem. W ten sposób udzielimy pomocy, jeśli faktycznie jest potrzebna, jednocześnie nie wystawiając siebie na bezpośrednie niebezpieczeństwo.

Czyli kierowca powinien wcielić się w rolę napastnika i być krok przed nim?

Najczęściej jest tak, że napastnicy są bardzo dobrymi obserwatorami. Śledzą przyzwyczajenia kierowców, co robią, jak się zachowują, jakie są standardy danego parkingu. Po kilku dniach takiej obserwacji są świetnie rozeznani w sytuacji i szukają tylko momentu nieuwagi, by go wykorzystać. Dlatego też kierowca musi być równie dobrym obserwatorem i pamiętać, by polegać przede wszystkim na własnym samochodzie, który jest dla niego bezpiecznym miejscem. Może polegać również na pracodawcy czy nowoczesnych systemach zamontowanych w pojeździe.

Jakie są przykłady środków prewencji, profilaktyki, które kierowcy i firmy transportowe mogą wdrożyć w prosty sposób w codziennej pracy? Od czego najlepiej zacząć?

Przede wszystkim jest to system komunikacji. Jeśli prywatnie gdzieś wyjeżdżam, to powiadamiam o tym bliską osobę: dokąd jadę, o której planuję wrócić. W przypadku kierowców zawodowych taką osobą powinien być współpracownik, np. spedytor. Jeśli o określonej godzinie nie jestem w wyznaczonym miejscu, to jest już powód do pierwszego kontaktu. Natomiast, w sytuacjach zagrożenia kierowca powinien znać określone wytyczne działania w danym przypadku. Oczywiście nie musi takich procedur pamiętać. Wystarczy, że ma je przy sobie w postaci małej ściągawki - rozpiski co do zalecanego postępowania. Pracodawca w pierwszej kolejności powinien zadbać o przygotowanie spisu ewentualnych zagrożeń, gdyż jego nowi pracownicy mogą być nieświadomi pewnych sytuacji.

Czy tylko pracodawcy dbają o bezpieczeństwo kierowców?

Zdecydowanie nie. Pamiętajmy o służbach mundurowych, które chronią nas przed zagrożeniami. Są to inspekcje drogowe, patrole policyjne czy żandarmeria wojskowa. Jeżeli pojawia się taki problem, jak terroryzm z wykorzystaniem pojazdów ciężarowych czy napady na transport, to zadaniem tych służb jest jego rozwiązanie i zminimalizowanie skutków. Na co dzień wiele osób zawodowo dba o to, by zwiększać bezpieczeństwo na drodze. Ze względu na różnorodność dokonywanych oszustw, jest to permanentna walka o wykluczanie zagrożeń. Warto wspomnieć, że w Polsce dochodzi obecnie do znacznie mniejszej liczby napadów na ciężarówki, niż kiedyś. Nie są to już lata 90., kiedy stanowiły one poważny problem dla branży transportowej.

Dziękujemy za rozmowę.
Redakcja

ANDRZEJ KRUCZYŃSKI

Były oficer GROM, uczestnik działań specjalnych i misji zagranicznych. Wszechstronnie wyszkolony w zakresie operacji antyterrorystycznych oraz działań sił specjalnych.
W latach 2009-2014 pracował na Stadionie Narodowym w Warszawie, gdzie pełnił funkcję kierownika ds. bezpieczeństwa na większości imprez masowych, w tym wszystkich spotkaniach piłkarskich w ramach EURO 2012 rozgrywanych w Warszawie. Dzięki jego inicjatywie zakupiono i wyposażono stadion w nowoczesny sprzęt, nie używany wcześniej na obiektach tego typu.
Zarządzając zespołem bezpieczeństwa stworzył, istniejący do dnia dzisiejszego, skuteczny nowoczesny system zarządzania bezpieczeństwem podczas imprez masowych. Przygotowane przez niego nowatorskie rozwiązania, programy szkoleniowe, czy też alternatywne propozycje wykorzystania obiektów sportowych, tworzą nowe standardy z zakresu bezpieczeństwa. Współpracujący z nim klienci, w tym zarządzający obiektami sportowymi, mogą spojrzeć na swoją pracę z innej perspektywy i realizować cele biznesowe, wykorzystując najlepsze wzorce z różnych dziedzin życia.
Uczestnik (mówca) TEDx Warsaw 2017. Wielokrotnie zapraszany jako ekspert, komentator do programów telewizyjnych oraz radiowych. Współautor podręcznika dla szkół ponadgimnazjalnych Edukacja dla bezpieczeństwa oraz współautor książki „Imprezy masowe. Organizacja, bezpieczeństwo, dobre praktyki".
Obecnie Szef CSAT (Centrala Szkoleń AT).

Polscy kierowcy pod lupą europejskich służb kontrolnych

Zgodnie z nowelizacją Ustawy o Transporcie Drogowym, w Polsce do końca listopada 2017 r. powstanie Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD). Pomimo tego, że system zostanie wprowadzony za kilka miesięcy, eksperci już teraz przestrzegają kierowców i przedsiębiorców przed konsekwencjami popełnianych wykroczeń. W rejestrze znajdą się nazwiska osób, które utraciły dobrą reputację oraz informacje o poważnych naruszeniach, odnotowanych w ciągu ostatnich dwóch lat.

Nowelizacja Ustawy o Transporcie Drogowym oznacza zastosowanie się Polski do Dyrektyw Unii Europejskiej. Parlament Europejski i Rada ustanowiły, że do końca 2012 roku wszystkie kraje członkowskie zobowiązane są do utworzenia i prowadzenia rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika. Polska jest jednym z ostatnich członków UE, wprowadzającym te regulacje, ale uruchomienie KREPTD pozwoli na dopełnienie wyznaczonych zobowiązań. Rejestr zostanie połączony z europejską siecią ERRU (European Register of Road Transport Undertakings), obejmującą systemy pozostałych państw członkowskich. W bazie znajdą się informacje o:

- przedsiębiorcach, którzy mają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- poważnych naruszeniach przepisów określających obowiązki lub warunki przewozu drogowego;
- osobach, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy – do czasu przywrócenia im dobrej reputacji.

Powstanie rejestrów w poszczególnych krajach członkowskich UE to duży krok w kierunku ujednolicenia przepisów prawa transportowego w całej Europie. Polska jest jednym z ostatnich państw, które wprowadza elektroniczny system. Obecnie wymiana informacji o naruszeniach popełnionych przez polskich przewoźników za granicą, jest realizowana jedynie za pomocą tradycyjnej korespondencji. To znacznie utrudnia komunikację i współpracę międzynarodowych służb kontrolnych. KREPTD w istotny sposób wpłynie na uporządkowanie danych przekazywanych pomiędzy poszczególnymi państwami i wzmocni zasady uczciwej konkurencji. Przedsiębiorcy i kierowcy powinni pamiętać jednak, że w rejestrze znajdą się informacje o poważnych naruszeniach, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat oraz nazwiska osób, które uznano za niezdolne do wykonywania zawodu przewoźnika– mówi Mateusz Włoch, ekspert INELO.

Dane o przedsiębiorcach, którzy uzyskali zgodę na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, będą jawne i dostępne dla wszystkich zainteresowanych. Wyjątek będzie stanowić jedynie adres zamieszkania oraz informacje o dacie i miejscu urodzenia. W przypadku poważnych naruszeń i osób, które utraciły dobrą reputację, dane zostaną udostępnione tylko upoważnionym organom. Wniosek o dostęp do nich będą mogli złożyć: starości, wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego, wojewódzcy komendanci policji, komendant główny Straży Granicznej, komendanci oddziałów Straży Granicznej, dyrektorzy izb celnych, Główny Inspektor Pracy, zarządcy dróg, sądy oraz szefowie Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Dobra reputacja – jak jej nie stracić?

Zarówno polskie, jak i europejskie prawo jednoznacznie określa, że przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego musi spełniać następujące cztery wymogi:

- mieć rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich UE,
- cieszyć się dobrą reputacją,
- dysponować odpowiednią zdolnością finansową,
- posiadać wymagane kompetencje zawodowe.

W obowiązującej od 15 grudnia 2016 r. nowelizacji Ustawy o Transporcie Drogowym jasno określono zmiany w postępowaniach o utratę dobrej reputacji. Naruszenia, które w przyszłości znajdą się w KREPTD, podzielono na trzy kategorie: najpoważniejsze, bardzo poważne i poważne. Określono także, że trzy poważne przekroczenia prawa są równoznaczne z jednym bardzo poważnym, a w przypadku tych najpoważniejszych procedura o utracie dobrej reputacji będzie uruchamiana automatycznie. Rozpoczęcie takiego postępowania może odbyć się także, gdy w danym przedsiębiorstwie popełniono trzecie bardzo poważne naruszenie w ciągu roku, liczone średnio na kierowcę, bądź w sytuacji prawomocnego wyroku za przestępstwa.

Celem wprowadzenia tych zmian jest ograniczenie wszelkich wątpliwości przy interpretacji przepisów. Obowiązujący katalog naruszeń został sformułowany w jasny i zrozumiały sposób. Do najpoważniejszych zaliczamy m.in. typowe manipulacje stosowane w transporcie, czyli brak tachografu lub ogranicznika prędkości, korzystanie z nielegalnych urządzeń czy posługiwanie się fałszywą kartą kierowcy. Natomiast do bardzo poważnych kwalifikujemy m.in. ciągły czas prowadzenia pojazdu powyżej 6 godzin oraz uzależnienie wynagrodzenia od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy. Nowe regulacje są ważnym krokiem w walce z tymi nielegalnymi praktykami. Manipulacje stanowią nadal jedno z największych wyzwań branży transportowej. Warto jednak podkreślić, że zmiany przepisów uchronią kierowców przed pracą ponad ich siły, co przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego – podsumowuje Włoch.

wywiad

Usługi transportowe dostosowane do potrzeb klienta

rozmowa z Grzegorzem Amerkiem

Grupa Delta Trans należy do jednych z największych operatorów logistycznych w Polsce. Firma w przeciągu 28 lat działalności znacząco rozwinęła swoją ofertę i dzięki temu aktualnie jest w stanie zapewnić klientom kompleksową obsługę logistyczną. O tym, jak skutecznie rozwijać przedsiębiorstwo transportowe, rozmawiamy z Grzegorzem Amerkiem, Dyrektorem Spedycji Międzynarodowej w Grupie Delta Trans.

Funkcjonują Państwo na rynku od 1989 roku, czy można wskazać kluczowy moment działalności, w którym rozwój przedsiębiorstwa nabrał rozpędu?

Pierwszym takim momentem był początek lat 90., kiedy to firma gwałtownie się rozwijała w związku z transformacją gospodarczą. W tamtym okresie, skupialiśmy się przede wszystkim na obsłudze transportu międzynarodowego i prowadzeniu agencji celnych. Następnie, sukcesywnie rozbudowywaliśmy swoją ofertę o kolejne usługi, zajmując tym samym stabilną pozycję rynkową. Systematyczny rozwój firmy i nacisk kładziony na jakość naszych usług, przyczyniły się do otrzymania w 1998 r. pierwszego certyfikatu ISO 9002.

Kolejnym ważnym momentem było wejście Polski do Unii Europejskiej. W jego następstwie zre-

dukowana została liczba oddziałów agencji celnych. W Delta Trans nastąpiło wtedy podwojenie posiadanej floty i rozszerzenie zakresu naszych usług. Był to czas, gdy wymiana handlowa nabrała znacznego przyśpieszenia, a polskie firm usługowe zyskały łatwiejszy dostęp do rynków Europy Zachodniej. W tym też czasie zdecydowaliśmy się na stworzenie własnego centrum logistyczno-produkcyjnego w Świętochłowicach.

Czy właśnie szeroki wachlarz usług wyróżnia firmę Delta Trans na rynku transportowo-logistycznym?

Istotnym wyróżnikiem naszej firmy jest to, że posiadamy szereg usług daleko wykraczających poza standardową logistykę. Przykładowo projektujemy i produkujemy dedykowane opakowania wielokrotnego użytku, prowadzimy procesy montażu oraz zarządzamy pulami opakowaniowymi. W związku z tym dysponujemy ofertą dostosowaną do potrzeb klienta, zgodnie z modelem *one stop shopping*. Dzięki tym rozwiązaniom nasz kontrahent nie musi kontaktować się z kilkoma różnymi podmiotami, aby zrealizować wielopłaszczyznowy serwis (np. transport, obsługę celną, obsługę magazynową, etc.). Przedstawiciel naszej firmy koordynuje m.in. przygotowanie towaru do dystrybucji, konfekcjonowanie, etykietowanie, a następnie jego dystrybucję, czyli transport do końcowego odbiorcy. Specjalizujemy się w rozwiązaniach dedykowanych dla branż: motoryzacyjnej, kolejowej, szklarskiej, budowlanej oraz opakowaniowej.

Jakie są Pana zdaniem największe przeszkody w prowadzeniu przedsiębiorstwa w branży transportowej?

Obecnie, najważniejszą barierą jest oczywiście niedobór kierowców zawodowych. Braki kadrowe

GRZEGORZ AMEREK

Absolwent Wydziału Transportu i Łączności Uniwersytetu Szczecińskiego. Od 20 lat związany z branżą logistyczną. W Grupie Delta Trans przez 15 lat zarządzał Działem Transportu Specjalistycznego, a od 2017 roku pełni funkcję Dyrektora ds. Spedycji Międzynarodowej.

ograniczają rozwój większości firm w Polsce. Drugim problemem są zmiany przepisów prawnych w kolejnych krajach europejskich. Generują one wzrost kosztów prowadzenia przedsiębiorstwa oraz utrudniają polskim firmom transportowym sprawne funkcjonowanie na rynkach zagranicznych.

Czy w związku z niewystarczającą liczbą kierowców dostępnych na rynku firma Delta Trans podejmuje jakieś dodatkowe działania? Jeśli tak, to jakie?

Od dwóch lat współpracujemy z placówkami edukacyjnymi z Górnego Śląska. W ramach tych działań, objęliśmy patronat nad jedną z klas zawodowych, która kształci przyszłych mechaników i kierowców. Jej uczniowie przez część tygodnia uczą się stacjonarnie w szkole, a w pozostałe dni odbywają praktyki zawodowe w naszej firmie. Ponadto, wspieramy program stypendialny, w którym finansujemy kursy umożliwiające uzyskanie kwalifikacji zawodowych do prowadzenia samochodu ciężarowego. Co roku z tych możliwości korzysta wielu młodych ludzi. Uważamy, że takie działania edukacyjne w znacznym stopniu wpływają na wzrost praktycznych kompetencji wśród uczniów. Mamy również nadzieję, że w ten sposób pozyskamy nowych, wartościowych pracowników.

W branży transportowej oprócz niedoboru kierowców, dużo mówi się również o ich bezpieczeństwie. Czy dostrzegają Państwo problem wzrostu obaw przed wykonywaniem pracy w tym zawodzie?

W trosce o bezpieczeństwo naszych kierowców, systematycznie prowadzimy szkolenia, prezentujące potencjalne zagrożenia podczas wykonywania usług transportowych. Opracowaliśmy również szereg wewnętrznych przepisów, regulujących zasady bezpieczeństwa w trakcie postojów, załadunków czy rozładunków. Regularnie przekazujemy kierowcom odpowiednie instrukcje m.in. gdzie należy zatrzymywać pojazd oraz jak się zachowywać w konkretnych sytuacjach. Ponadto, współpracujemy z firmą prowadzącą szkołę bezpiecznej jazdy. Oczywiście, każdy z naszych pracowników posiada odpowiednie kwalifikacje zawodowe, ale celem tych szkoleń jest ciągłe doskonalenie techniki jazdy. Podczas kursów analizowane są przede wszystkim szczególnie trudne warunki drogowe, niebezpieczne sytuacje, czy zasady ekonomicznego prowadzenia pojazdu. W zakresie bezpieczeństwa kierowców nasze działania skupiają się na szkoleniach prewencyjnych.

Jak zatem wygląda strategia rozwoju Delta Trans na najbliższe 10 lat?

Przez najbliższe lata będziemy koncentrować się na umacnianiu naszej pozycji na rynku. Pracujemy nad rozwojem usług jeszcze lepiej dostosowanych do klientów z branży przemysłowej. Z pewnością, główne inwestycje będą dotyczyły automatyzacji i informatyzacji procesów biurowych oraz obsługi klienta.

Dziękujemy za rozmowę.
Redakcja

Monitoring kierowców – czy to legalne?

Na drogi wyjeżdża coraz więcej pojazdów wyposażonych w systemy telematyczne, w tym urządzenia GPS. Nowoczesne narzędzia montowane są zarówno w samochodach prywatnych, jak i służbowych, by użytkownik czuł się jeszcze bardziej bezpiecznie, a właściciel pojazdu mógł obniżyć koszty jego utrzymania. Czy tak naprawdę systemy monitorują samochód czy samego kierowcę?

Wzrost liczby pojazdów wyposażonych w systemy telematyczne w istotny sposób wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, pozwala także na poprawę efektywności i uzyskanie znacznych oszczędności przez przedsiębiorstwa transportowe czy firmy dysponujące flotami pojazdów. Jednak obecność narzędzi telematycznych budzi wątpliwości w związku z ochroną prawa do prywatności kierowców zawodowych oraz pracowników użytkujących pojazdy służbowe. Jak wynika z zapisów Art. 22. §1. Kodeksu Pracy, w momencie nawiązania stosunku pracy, pracownik zobowiązuje się do wykonywania pracy określonego rodzaju na rzecz pracodawcy i pod jego kierownictwem, w miejscu i czasie przez niego wyznaczonym. Pracodawca zaś zobowiązany jest do zatrudnienia pracownika za wynagrodzeniem. W ramach powyższych regulacji przełożony może sprawdzić, czy czynności powierzone zatrudnionej osobie rzeczywiście są realizowane zgodnie z określonym zakresem. Pracodawca, przy spełnieniu pewnych przesłanek zasadności takiego działania, ma możliwość legalnego zastosowania monitoringu wobec pracowników. Kontrola w tym zakresie jest uzasadniona, gdy pracodawca stosuje się do zasady proporcjonalności – a zatem w sytuacjach, kiedy użyte środki nadzoru są dostosowane do interesu pracodawcy, a monitoring jest wykorzystywany w związku z określoną potrzebą czy w celu zwiększenia efektywności. Inną przesłanką, uzasadniającą legalność sprawdzania pracowników jest brak innych skutecznych sposobów kontrolowania pracy zatrudnionych osób.

W odniesieniu do branży transportowej jest to o tyle istotne, że dla przedsiębiorstw najważniejszą potrzebą może być bezpieczeństwo przewożonego towaru. Dlatego też zastosowanie systemów telematycznych czy GPS do kontroli pojazdu, a tym samym miejsca, w którym znajduje się kierowca, jest w pełni legalne. Bardzo często takie narzędzia są także elementem większego procesu, służącego do zarządzania i optymalizowania funkcjonowania całej floty samochodowej – komentuje Kamil Korbuszewski, ekspert GBOX.

Granice monitorowania pracownika w pojeździe służbowym

Nowoczesna telematyka i systemy GPS dają możliwość pozyskiwania różnorodnych danych, nie tylko tych dotyczących pojazdu. Nawet jeśli nie jest to nadrzędnym celem pracodawcy, otrzymuje on informacje odnośnie pracownika oraz wykonywanych przez niego czynności. Na podstawie danych o dokładnej lokalizacji samochodu, można określić, w którym miejscu znajduje się kierowca i czy rzeczywiście wykonuje powierzone mu obowiązki służbowe. Nowoczesne narzędzia pozwalają na ▶

sprawdzenie informacji nie tylko w czasie teraźniejszym, ale również tych z przeszłości. Dodatkowo, po wyposażeniu pojazdu w systemy telematyczne, pracodawca może monitorować czy ilość zatankowanego paliwa nie różni się od danych, widniejących na fakturach dostarczonych przez pracownika. Kolejną kwestią podlegającą kontroli jest przestrzeganie przepisów ruchu drogowego. Na podstawie danych generowanych przez system telematyczny czy GPS, istnieje np. możliwość weryfikacji prędkości, z jaką porusza się dany pojazd oraz czy jest ona zgodna z obowiązującymi przepisami.

Istnieją jednak dwa warunki określone prawem, których spełnienie pozwala na legalne wykorzystanie danych, pozyskanych przy pomocy systemów monitorujących, w celach wymienionych powyżej.

Po pierwsze każdy pracownik, który korzysta z pojazdu wyposażonego w taki system, musi zostać o tym poinformowany jeszcze przed rozpoczęciem jazdy. Druga, bardzo ważna kwestia to zapewnienie bezpieczeństwa pozyskanych danych – mówi Korbuszewski.

Jak wskazuje ekspert, zgodnie z Ustawą o ochronie danych osobowych, pracodawca musi zapewnić pełną ochronę danych, a także zabezpieczyć je przed dostępem osób niepowołanych. W przypadku niespełnienia tych warunków, pracodawca musi mieć świadomość, że wykorzystanie pozyskanych informacji jest zabronione, a dopuszczenie się takiej kontroli może skutkować odpowiedzialnością karną.

KOMENTARZ PIOTRA WOŹNIAKA DOTYCZĄCY MONITORINGU KIEROWCÓW

PIOTR WOŹNIAK

Dyrektor operacyjny firmy MEGA SIERPC Sp. z o.o.

W naszej firmie od wielu już lat wykorzystujemy monitoring pojazdów. Początkowo, podczas wdrażania systemu, kierowcy byli wobec niego sceptyczni. Wynikało to z przeświadczenia, że monitoring posłuży nam jedynie do obserwacji i kontroli ich pracy. Jednak, w trakcie korzystania z tego rozwiązania nastawienie kierowców uległo zmianie.

Przede wszystkim przekonali się, że w wielu sytuacjach system jest narzędziem wspomagającym wykonywane czynności i co najważniejsze, w znacznym stopniu wpływa na poprawę bezpieczeństwa. Dzięki monitoringowi dyspozytor ma stały podgląd na działania szoferów. Jeśli zauważy podejrzane zdarzenie np. nieplanowany postój czy zjazd z trasy, od razu może zweryfikować, co jest tego przyczyną. Istotne, że odbywa się to bez wykonywania dodatkowych telefonów i marnowania czasu na niepotrzebne pytania.

Podobnie jest w przypadku, gdy kierowca późnym wieczorem dociera do miejsca rozładunku i rozpoczyna odpoczynek dobowy. Następnego dnia, o wczesnych godzinach porannych, dyspozytor nie musi kontaktować się z nim w celu uzyskania szczegółowych informacji dotyczących rozładunku. Nowoczesne systemy umożliwiają bowiem wgląd w historię operacji, czyli wszystkich czynności wykonanych przez kierowcę oraz przekazują dane o godzinie rozpoczęcia obowiązkowej przerwy w pracy.

Dodatkowym atutem posiadania urządzenia GPS jest możliwość wysłania kontrahentowi linku z dostępem do podglądu pojazdu, którym przewozimy jego towar. Nasi klienci bardzo sobie cenią to rozwiązanie i często z niego korzystają, bo dzięki niemu mogą na bieżąco śledzić co dzieje się z ich ładunkiem i gdzie aktualnie się znajduje.

To tylko wybrane przykłady pozytywnych aspektów zastosowania monitoringu w naszej firmie. Dla nas najważniejsze jest to, że system usprawnia procesy zachodzące wewnątrz przedsiębiorstwa, a równocześnie pozytywnie wpływa na komfort i bezpieczeństwo zatrudnionych kierowców.

GBOX® TELEMATYKA DLA TRANSPORTU

Co polscy przedsiębiorcy cenią w telematyce dla transportu?

- **87%** Zwiększenie bezpieczeństwa kierowców
- **83%** Mniej pomyłek lokalizacyjnych popełnianych przez kierowców
- **44%** Ograniczenie manipulacji stosowanych przez kierowców

Oszczędności finansowe według polskich przedsiębiorców

- **67%** Redukcja zbędnego zużycia paliwa
- **54%** Ograniczenie prywatnych przejazdów kierowców
- **53%** Redukcja tzw. pustych przejazdów
- **50%** Wzrost wykorzystywania floty

Szeroki wachlarz oszczędności

55%
firm zauważa **mniejsze zużycie paliwa** o 11-30% w ciągu roku

60%
firm zauważa **zredukowanie prywatnych przejazdów kierowców** o 11-30% w ciągu roku

50%
firm zauważa **wzrost wykorzystywania floty** o 11-30% w ciągu roku

Źródło: Wyniki badania przeprowadzonego wśród polskich firm transportowych, które korzystają z rozwiązania telematycznego marki GBOX.
www.gbox.pl

viaon

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR MAREK

inelo® OCRK® GBOX®

Tel. 801 006 300
E-mail: dok@viaon.pl
www.viaon.pl

Ile pieniędzy Europejczycy przeznaczają na transport?

Transport jest jedną z najbardziej dynamicznie rozwijających się gałęzi gospodarki. Jak wynika z danych opublikowanych przez Komisję Europejską sektor ten stanowi aż 13 proc. całkowitych wydatków gospodarstw domowych. Organ szacuje także, że do 2050 r. transport pasażerów wzrośnie o ok. 40 procent, a towarów nawet do 60 procent. Ekspert VIAON wyjaśnia, co stanowi składowe kosztów, które Europejczycy przeznaczają na transport.

Z końcem maja Komisja Europejska ogłosiła tzw. Pakiet drogowy, czyli planowane zmiany dotyczące transportu drogowego. Wraz z dokumentem organ przedstawił również dane poświadczające, jak istotną rolę odgrywa transport w rozwoju gospodarczym. Jak wynika z zaprezentowanych informacji, w sektorze tym pracuje obecnie ponad 11 mln osób, co stanowi aż 5 proc. całkowitego zatrudnienia w Europie. Co więcej, koszty związane z transportem drogowym to prawie połowa wszystkich aktywności w ramach przewozu towarów. Jak wskazuje Komisja Europejska, to jedna z branż, która w znaczący sposób wpływa również na społeczeństwo. Sektor przewozowy pomaga określić, w jaki sposób ludzie, przedsiębiorstwa, wspólnoty i poszczególne kraje ze sobą współdziałają. Obecnie, aż 13 proc. całkowitych wydatków gospodarstw domowych w Europie stanowi właśnie transport.

Szeroko rozumiany transport to jeden z największych wydatków Europejczyków. Koszty te mogą oczywiście różnić się w zależności od charakteru danego gospodarstwa. Z pewnością są one nieco większe w miastach niż na wsiach, co wynika z wyższych stawek w zakresie własności pojazdów czy też liczby kilometrów, które codziennie pokonują mieszkańcy dużych ośrodków. Co więcej, gospodarstwa, które nie posiadają samochodów, wydają znacznie mniej na transport, ponieważ nie dotyczą ich zmiany cen benzyny czy składek ubezpieczeniowych pojazdu. Nie oznacza to jednak, że osoby korzystające z transportu publicznego, nie mają wpływu na kwotę, która zostaje przeznaczona na cały sektor przewozowy. Możemy spodziewać się, że w najbliższych latach wydatki te będą stanowiły jeszcze większą część naszych budżetów. Wynika to bezpośrednio z wprowadzanych i planowanych zmian, takich jak propozycje Pakietu drogowego czy obowiązywanie płacy minimalnej dla kierowców zawodowych w poszczególnych krajach europejskich – komentuje Bartosz Najman, Chief Excecutive Officer VIAON.

Jak wynika z danych Komisji Europejskiej, przez najbliższe kilkadziesiąt lat branża transportowa będzie stale się rozwijać. Szacuje się, że od 2010 r. do 2050 r. transport pasażerski wzrośnie o około 42 procent, a oczekiwany przyrost przewozu towarów o nawet 60 procent.

Należy zdawać sobie sprawę, że nasze wydatki związane z transportem to nie tylko kwestia posiadanych pojazdów czy biletów zakupywanych na przejazdy publiczne. Każdego dnia wydajemy pieniądze na dobra konsumenckie, takie jak artykuły spożywcze czy odzieżowe. Oznacza to, że kupując tego typu produkty przeznaczamy pewną część naszego budżetu domowego również na transport. Jako konsumenci ponosimy koszty związane z importem czy dostawą towarów do sklepu, a wydatki te w dużej mierze zależą od efektywności firm przewozowych. Przedsiębiorstwa, które korzystają z nowoczesnych rozwiązań telematycznych czy też zintegrowanych systemów rozliczania kierowców, zauważają większą wydajność w zarządzaniu flotą pojazdów. Mniej pomyłek lokalizacyjnych popełnianych w trasie czy prawidłowe rozliczenie czasu pracy kierowcy mogą przyczynić się do ograniczenia wydatków, które każdego roku przeznaczamy na transport – dodaje Bartosz Najman.

Ekspert zaznacza, że wzrastają nie tylko wydatki gospodarstw domowych. Również poszczególne kraje europejskie coraz więcej pieniędzy przeznaczają na transport i infrastrukturę drogową. W 2017 r. rząd Polski przeznaczy aż 9,62 mln złotych na realizację zadań z tego sektora. Wydatki mają wpłynąć na administrację drogową, poprawę bezpieczeństwa na trasach oraz samą infrastrukturę. Całkowita kwota, jaka zostanie wydana na szeroko rozumiany transport to ponad 18 mld złotych, z czego największą część tej kwoty otrzyma transport drogowy. Na drugim miejscu jest kolej, a dalej transport morski i żegluga śródlądowa. Natomiast najmniejszą kwotę przewidziano na wydatki związane z lotnictwem.

Problemy branży TSL rozwiąże... VIAON

W ciągu ostatnich miesięcy coraz częściej można spotkać się z opiniami ekspertów, że nad branżą transportową zbierają się ciemne chmury. Niezrozumiałe przepisy prawa, zmieniające się kwoty stawek minimalnych dla pracowników delegowanych, czy wysoki stopień biurokracji, który utrudnia swobodny przejazd, to tylko niektóre z najczęściej wymienianych problemów sektora TSL. Jak się okazuje, dla części z nich na rynku dostępne są już rozwiązania.

Marka VIAON przeprowadziła badanie[1], w którym poproszono respondentów m.in. o wskazanie głównych przyczyn odpowiadających za zmianę przez kierowcę wyznaczonego kierunku przejazdu. Wyniki pokazują, że najczęstszym powodem niespodziewanej zmiany trasy jest brak wiedzy o aktualnej sytuacji na drodze (63%). Drugim z kolei motywem wyboru alternatywnego przebiegu podróży są względy bezpieczeństwa (taką odpowiedź wskazało 16% ankietowanych). Wszelkie modyfikacje kursu nieuwzględnione w procesie planowania trasy, wiążą się zazwyczaj z opóźnieniami w dostawie ładunku, co w efekcie może wpłynąć na relacje zleceniodawca-przewoźnik. Jednocześnie, nieprzewidziana zmiana drogi często oznacza również wydłużenie trasy, co przekłada się na wzrost kosztów paliwa. O ile jednorazowo taka sytuacja nie powinna stanowić dużego problemu, to jej powtarzanie się może znacząco obciążać budżet dostawców.

Zmiana trasy przejazdu najczęściej występuje z powodu wypadku lub wskutek wyłączenia drogi z ruchu na czas modernizacji. Utrudnienia z tym związane mogą wstrzymać ruch na wiele godzin lub wiążą się z wydłużeniem trasy. Jednym ze sposobów na minimalizowanie tego typu problemów jest stosowanie nowoczesnych urządzeń telematycznych, dzięki którym kierowca otrzymuje informacje o przeszkodach pojawiających się na jego drodze. Kluczowa jest współpraca spedytora z kierowcą, ponieważ to właśnie spedytor wyznacza kierowcy trasę, którą powinien się poruszać. W systemie może sprawdzić aktualne utrudnienia na drogach i wyznaczyć korytarz umożliwiający dotarcie do celu najbardziej ekonomiczną trasą – wyjaśnia problem Bartosz Najman, CEO marki VIAON. Wyniki badania pokazują jednak, że tylko niecałe 40% firm transportowych decyduje się na korzystanie z telematyki, pozwalającej na usprawnienie komunikacji pomiędzy spedytorem a kierowcą.

Kolejną problematyczną kwestią dla właścicieli firm transportowych jest trudność ze zrozumieniem zawiłych przepisów prawa transportowego. Około 45% przedsiębiorców przyznaje, że nie umie właściwie zinterpretować wytycznych dotyczących płacy minimalnej i rozliczania czasu pracy kierowców.

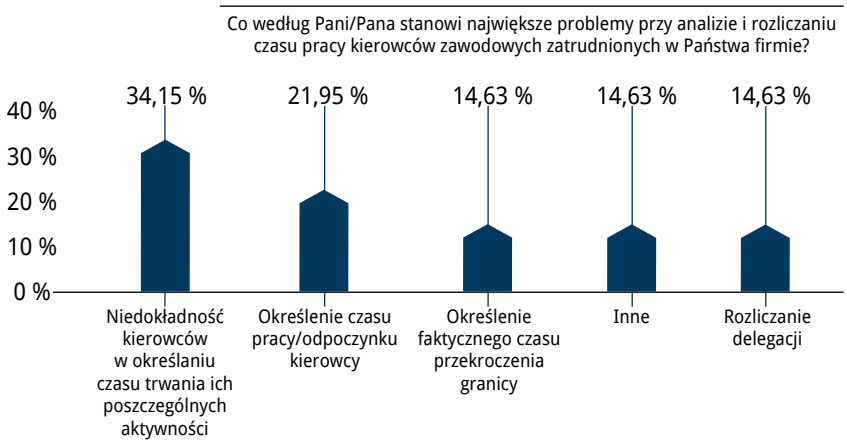
Regulacje prawa transportowego charakteryzują się ogromnym dynamizmem. Zarówno organy Unii Europejskiej, jak i rządy poszczególnych krajów, regularnie dokonują modyfikacji w prawodawstwie. Najbardziej cierpią na tym przedsiębiorcy, którzy nieświadomi wprowadzanych zmian, narażają się na wysokie kary za niedopełnienie nowych obo-

[1] Badanie zostało przeprowadzone przez VIAON podczas konferencji TSL Biznes w Sosnowcu organizowanej na targach Transportex

wiązków. Przykładem może być Francja, która 1 lipca 2016 roku wprowadziła płacę minimalną, a zaledwie kilka dni wcześniej wydała komunikat o dokumentach niezbędnych podczas kontroli. Jednym z rozwiązań tego problemu jest korzystanie z usług firm zewnętrznych, które tak jak Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców, zajmują się profesjonalnym rozliczaniem i analizą pracy kierowców delegowanych – dodaje Bartosz Najman.

na? W przypadku, gdy kierujący nie operuje prawidłowo selektorem tachografu, pojawiają się naruszenia dotyczące czasu pracy, które podlegają nałożeniu kar.

Niewłaściwa obsługa urządzeń w samochodach ciężarowych jest niekorzystna dla właścicieli firm transportowych, ale także dla samych kierowców. Ustawa o transporcie drogowym z 2001 r. narzuca spore kary finansowe za przekroczenie określonego czasu pracy zarówno na kie-



Właściciele firm transportowych, dla których przepisy europejskie są klarowne przyznają, że sporą barierę w prawidłowym rozliczaniu czasu pracy stanowią sami kierowcy. Około 34% ankietowanych podkreśla, że to niedokładność kierujących w określaniu czasu trwania poszczególnych czynności związanych z transportem stanowi największą trudność. Według 22% respondentów, kierowcy mają również kłopot z prawidłowym wskazaniem momentu rozpoczęcia odpoczynku/powrotu do pracy. Dlaczego sytuacja ta jest problematyczna?

rującego, jak i na przewoźnika – tłumaczy CEO marki VIAON.

Sprawne i efektywne zarządzanie przedsiębiorstwem transportowym to czasochłonne oraz trudne zadanie. Dzięki powstaniu marki VIAON, jedynego dystrybutora produktów i usług OCRK oraz INELO, korzystanie z nowoczesnych rozwiązań dla transportu staje się łatwiejsze. Oferta dostępna w ramach VIAON, w istotny sposób wpływa na wzrost poziomu oszczędności w firmie oraz na bezpieczeństwo kierowców.

PIOTR ŻÓŁTY

Ekspert INELO ds. obsługi służb kontrolnych

Związany z firmą od początku jej istnienia. Współtwórca oprogramowania TachoScan® i TachoScan® Rozliczenia. Kierownik projektów poświęconych stworzeniu i prawidłowemu działaniu programu TachoScan® Control, wykorzystywanego przez służby kontrolne w Polsce i za granicą. Główny Project Manager zajmujący się oprogramowaniem 4Trans®.
Jako doświadczony trener oraz ekspert ds. rozliczania czasu pracy kierowców, od kilku lat odpowiedzialny jest za szkolenia dla Inspekcji Transportu Drogowego oraz Państwowej Inspekcji Pracy z zakresu poprawności kontroli i rozliczenia czasu pracy w programie TachoScan Control – PIP. Reprezentant firmy INELO na spotkaniach europejskiej organizacji CORTE. Od 2012 r. prowadzi konsultacje z niemiecką Inspekcją Transportu Drogowego BAG w zakresie wykrywania manipulacji w systemach tachografów cyfrowych.

MATEUSZ WŁOCH

Ekspert INELO ds. wdrożeń i szkoleń

Doświadczony trener, wykładowca na Wydziale Zarządzania i Transportu Akademii Techniczno-Humanistycznej w Bielsku-Białej oraz na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego w ramach współpracy partnerskiej UŁ z Inelo. Członek zespołu projektowego pracującego nad rozwojem oprogramowania i sprzętu firmy INELO. Autor licznych artykułów merytorycznych w prasie branżowej.
Od początku kariery w INELO odpowiedzialny za wdrożenia, szkolenia z zakresu analizy i rozliczania czasu pracy kierowców, szkolenia kierowców, szkolenia otwarte oraz warsztaty dla firm transportowych (na swoim koncie ma kilka tysięcy przeszkolonych osób).
Obecnie na stanowisku eksperta ds. rozwoju i szkoleń zajmuje się szkoleniem nowych pracowników oraz doskonaleniem wiedzy innych trenerów. Przeprowadza także szkolenia dla służb kontrolnych oraz występuje jako prelegent ogólnopolskich konferencji z branży TSL.

JAKUB ORDON

Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP

Biegły sądowy z zakresu kontroli czasu pracy kierowców zawodowych. Były Inspektor Warmińsko-Mazurskiego Inspektoratu Transportu Drogowego. Operator systemów viaTOLL i CANARD, obsługiwanych przez GITD. Prowadził zajęcia i szkolenia w wielu placówkach doskonalenia zawodowego kierowców. Wykładowca na uczelniach wyższych dla studentów kierunków Logistyka, Transport i pokrewnych. Autor artykułów merytorycznych, współautor książki „Kierowca w firmie – praktyczny leksykon przedsiębiorcy".
Jako Ekspert OCRK prowadzi szkolenia dla kierowców (ponad 540 przeszkolonych firm) oraz właścicieli firm transportowych m.in. z tematyki płacy minimalnej (ponad 1600 firm). Uczestniczy w sympozjach ogólnopolskich z przewoźnikami, szkoli także pracowników OCRK. Oprócz działań szkoleniowych, zajmuje się również reprezentacją Klientów podczas kontroli ITD.

EMIL NAGRODZKI

Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP

Były Inspektor Mazowieckiego Inspektoratu Transportu Drogowego, wyróżniony przez wojewodę mazowieckiego za efekty w zakresie bezpieczeństwa drogowego. Specjalista systemu tachografów cyfrowych oraz wykładowca kwalifikacji wstępnej kierowców. Posiada obszerną wiedzę na temat czasu pracy kierowców, przepisów transportu drogowego, obowiązujących procedur kontroli drogowych i kontroli przedsiębiorstw.
Do jego zadań należy pomoc Klientom OCRK w pełnym zakresie norm objętych kontrolami ITD (krajowe oraz zagraniczne sprawy). Zajmuje się reprezentacją Klientów m.in. podczas kontroli poza granicami kraju. Analizuje kontrole drogowe, przygotowuje też pisma odwoławcze do organów kontrolnych, sądów administracyjnych. Prowadzi szkolenia w firmach transportowych (ponad 400 zrealizowanych szkoleń).

Kary za naruszenia przewozu towarów

Od 1 maja br. na terytorium całej Polski w pełni obowiązuje ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów wrażliwych. Przepisy wprowadziły spore zmiany w zakresie transportu artykułów takich jak susz tytoniowy czy alkohol etylowy. Od września pojazdy przewożące wrażliwe towary dodatkowo będą musiały udostępniać także swoją lokalizację. Ekspert OCRK wyjaśnia wybrane zagadnienia związane z ustawą.

Ustawa o monitorowaniu przewozów weszła w życie w połowie kwietnia 2017 roku, jednak dopiero od 1 maja br., zaczęły obowiązywać sankcje dotyczące nakładania kar finansowych za nieprzestrzeganie nowych przepisów. Wspomniany akt prawny określa zasady systemu śledzenia przewozu tzw. towarów wrażliwych, a także wskazuje odpowiedzialność za naruszenie obowiązków związanych z kontrolą przewozu na każdym etapie łańcucha dostaw, czyli: podmiotu wysyłającego, nadawcy, przewoźnika i odbiorcy.

Coraz częściej otrzymujemy od przewoźników informacje na temat kontroli przeprowadzanych przez służby celno-skarbowe. Funkcjonariusze skrupulatnie sprawdzają, czy przewoźnicy w czasie transportu spełniają wymagania zapisane w ustawie oraz czy rodzaj i ilość przewożonego ładunku zgadzają się ze złożoną wcześniej deklaracją – wyjaśnia Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

Kosztowne sankcje finansowe

Pomimo, że odpowiedzialność za naruszenia wynikające z ustawy ciąży przede wszystkim na odbiorcy oraz nadawcy ładunku, to dotyczy ona również przewoźnika, który wykonuje dany transport. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, funkcjonariusz służby celno-skarbowej ma prawo nałożyć karę pieniężną, która dla kierowcy może wynosić aż 7,5 tys. zł, natomiast dla przewoźnika kwota ta sięga 20 tys. zł. Funkcjonariusze w przypadkach szczególnych naruszeń mogą zatrzymać transport, aż do momentu usunięcia nieprawidłowości, co w efekcie wiąże się z kosztami dla przedsiębiorcy. Kary nakładane są również na nadawcę oraz odbiorcę towarów, jednak ich wysokość uzależniona jest od wartości przewożonego towaru.

Według ustawy, do przeprowadzenia kontroli uprawnieni są funkcjonariusze służby celno-skarbowej, Policji, Straży Granicznej oraz Inspekcji Transportu Drogowego.

Obowiązkowe systemy lokalizacyjne

Zgodnie z nowelizacją Ministra Finansów każdy pojazd przewożący tzw. towar wrażliwy, będzie musiał dodatkowo zostać wyposażony w system lokalizacji, który w czasie rzeczywistym przekazuje położenie pojazdu do Krajowej Administracji Skarbowej. W przypadku nieposiadania systemu lub jego niewłączenia, przepisy przewidują wysokie grzywny. Przewoźnik może zapłacić 10 tys. złotych, a kierowca od 5 do 7,5 tys. zł.

Właściciele firm przewozowych największe obawy wiążą z bardzo szybkim tempem wprowadzanych zmian. Od podpisania przez Prezydenta nowelizacji, przedsiębiorcy będą mieli zaledwie 14 dni na zakup i montaż dodatkowego wyposażenia samochodów. Jeżeli kontrola drogowa wykaże brak urządzenia w pojeździe, jego wyłączenie lub błędy w działaniu, transport zostanie zatrzymany do momentu wyjaśnienia sytuacji. Pomimo, że kary finansowe będą nakładane po trzech miesiącach od nowelizacji, to kontrole ze strony Krajowej Administracji Skarbowej cały czas będą mogły nakazać konwojowanie pojazdu, które nie jest tanim przedsięwzięciem – tłumaczy ekspert OCRK.

Co zrobić, żeby uniknąć kary?

Kar można uniknąć stosując się ściśle do przepisów, które wynikają bezpośrednio z ustawy. Przede wszystkim należy pamiętać o dokonaniu zgłoszenia w systemie elektronicznym SENT, który został stworzony przez Ministerstwo Finansów na potrzeby ustawy. Następnie system generuje numer referencyjny, który powinien zostać przekazany przewoźnikowi oraz odbiorcy dostawy. W czasie kontroli kierowca powinien posiadać numer zgłoszenia ze sobą w kabinie pojazdu. Dodatkowo, przewoźnik oraz odbiorca towaru zobligowani są do wypełnienia w systemie informacji o transporcie już po wykonaniu zlecenia. Jednak przede wszystkim rodzaj, a także ilość przewożonego ładunku muszą zgadzać się ze zgłoszoną wcześniej deklaracją.

Przewóz tzw. towarów wrażliwych jest dosyć skomplikowanym procesem. Wypełniając deklarację w zasadzie nie można popełnić błędu, ponieważ ten może sporo kosztować. Ważną kwestią jest także aktualizacja danych. W przypadku, gdy którykolwiek z podmiotów zostaje zmieniony, należy również dokonać modyfikacji w systemie – dodaje Kamil Wolański.

Doradcy Komisji Europejskiej rozpoczęli współpracę z Wydziałem Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego

Na mocy porozumienia, które zostało uroczyście podpisane 15 września 2017 r., Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego oraz firma INELO rozpoczęli współpracę i wymianę doświadczeń w zakresie transportu drogowego. W ramach zawartej umowy studenci otrzymają m.in. możliwość odbycia staży i praktyk pod okiem ekspertów INELO, będących doradcami i szkoleniowcami najważniejszych organów oraz służb kontrolnych w Europie.

Jak wynika z danych opublikowanych przez Komisję Europejską, w sektorze transportowym pracuje obecnie ponad 11 milionów osób, co stanowi 5 proc. całkowitego zatrudnienia w UE[1]. Branża ta jest jedną z najszybciej rozwijających się gałęzi gospodarki. W ramach umowy podpisanej przez dra hab. Tomasza Czaplę, prof. UŁ, Dziekana Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego oraz Jakuba Gieruszczaka, członka zarządu firmy INELO, studenci zyskają możliwość odbycia staży i praktyk, a także pomoc we wdrażaniu prac naukowych. Dodatkowo, w trakcie roku akademickiego eksperci firmy INELO poprowadzą cykl zajęć na studiach podyplomowych Menedżer firmy transportowej w UE. W uroczystym podpisaniu porozumienia udział wzięli również: Prorektor ds. ekonomicznych Uniwersytetu Łódzkiego – dr hab. Grzegorz Urbanek oraz dr hab. inż. Remigiusz Kozłowski, prof. UŁ, który bezpośrednio koordynuje współpracę między Wydziałem a firmą INELO.

Od kilkunastu lat pracujemy nad nowoczesnymi rozwiązaniami do zarządzania flotą pojazdów w przedsiębiorstwach transportowych. Produkujemy oprogramowanie do analizy i rozliczania czasu pracy kierowców, a także zaawansowane systemy satelitarnej lokalizacji pojazdów. Dzięki podpisanemu porozumieniu, liczymy na inspirującą wymianę doświadczeń naukowców oraz ekspertów INELO, a przede wszystkim na możliwość aktywnego wsparcia rozwoju młodych ludzi. Mamy nadzieję, że umiejętności zdobyte podczas pracy z praktykami, będą dla studentów motywacją do dalszej nauki i podjęcia pracy w prężnie rozwijającej się branży transportowej. Co warto podkreślić, nasza firma wywodzi się właśnie ze studenckiego projektu, który po kilkunastu latach przerodził się w dużą organizację, zatrudniającą kilkaset osób i mającą wielomilionowe obroty. Dlatego tym bardziej zależy nam na współpracy z młodymi, którzy są jeszcze w trakcie studiów – mówi Jakub Gieruszczak, członek zarządu INELO.

W ramach współpracy planowane jest prowadzenie projektów badawczych i rozwojowych, wsparcie prac licencjackich, magisterskich i doktorskich realizowanych przez studentów Wydziału Zarządzania oraz wspólne podejmowanie inicjatyw doradczych i szkoleniowych, takich jak druga edycja konferencji o zagrożeniach w ruchu drogowym.

Studia na kierunku Logistyka, prowadzone na naszym Wydziale, cieszą się wśród kandydatów dużym zainteresowaniem. Obecnie, na pierwszy rok, przyjęliśmy 100 studentów, z grupy aż 580 osób zainteresowanych tym kierunkiem. Ogromną zaletą programu nauczania jest jego warsztatowo-praktyczny charakter. Zależy nam na tym, aby nasz Wydział opuszczali przygotowani i zaangażowani studenci, którzy w przyszłej pracy będą umiejętnie wykorzystywać zdobytą tutaj wiedzę. Dlatego też tak ważne okazuje się utrzymywanie pozytywnych relacji pomiędzy kadrą naukową a przedsiębiorcami. Wierzymy, że zawarcie porozumienia z firmą INELO będzie gwarancją pozyskania kolejnego rzetelnego partnera biznesowego i zapewnienia studentom współpracy z liderem branży transportowej – mówi dr hab. Tomasz Czapla, prof. UŁ, Dziekan Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego.

Firma INELO jest polską spółką, istniejącą na rynku od 15 lat. Z jej produktów korzystają przedsiębiorstwa transportowe oraz instytucje kontrolne w całej Europie. Od 9 lat firma jest członkiem CORTE (The Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement), dzięki czemu stała się aktywnym doradcą Komisji Europejskiej. Ponadto eksperci spółki świadczą usługi szkoleniowe dla inspekcji transportowych, policji i innych służb kontrolnych z kilkunastu krajów UE.

[1] Dane statystyczne zaprezentowane w informacji prasowej pochodzą z materiałów opublikowanych przez Komisję Europejską: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-factsheet-overall.pdf

temat numeru

Utrudnienia w pracy kierowcy zawodowego

Co trzeci polski kierowca nie czuje się bezpiecznie w swojej pracy

Według danych pochodzących z badania przeprowadzonego przez firmę INELO, aż 31 proc. polskich kierowców zawodowych czuje się zagrożonych podczas wykonywania swojej pracy. Medialne doniesienia dotyczące zamachów terrorystycznych wzmacniają te obawy i sprawiają, że pracownicy branży transportowej decydują się na przewożenie w samochodach służbowych dodatkowych środków ochronnych. W jakie rozwiązania wyposażają się kierowcy i czy pracodawcy wyrażają na nie zgodę?

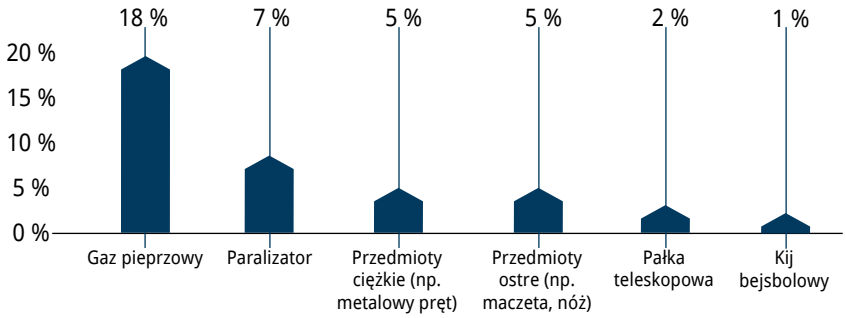
W ciągu ostatniego roku, podczas którego doszło do kilku ataków terrorystycznych z wykorzystaniem samochodów ciężarowych, pracownicy branży transportowej odczuwają coraz większe obawy związane z wykonywaniem swojego zawodu. Na pytanie, czym skutkują medialne doniesienia o zamachach w Europie, aż 29 proc. polskich kierowców przyznaje się, że wyposażyło bądź planuje wyposażyć swój pojazd w dodatkowe środki ochronne. Przedmiotami najczęściej przewożonymi w autach ciężarowych przez ankietowanych są gaz pieprzowy oraz paralizator. Co czwarty kierowca zawodowy zdecydował się na zakup tych akcesoriów do samoobrony, chcąc zadbać o swoje bezpieczeństwo.

Z rozmów, które przeprowadzam z kierowcami wynika, że duża część z nich decyduje się na zakup środków do samoobrony, chcąc tym samym zwiększyć poczucie własnego bezpieczeństwa. W wielu przypadkach pracodawcy nie wiedzą o przedmiotach, które przewożone są w pojazdach służbowych. Nasze badanie potwierdza jednak, że takie akcesoria możemy znaleźć nawet w co trzecim samochodzie ciężarowym. Kwestią, która budzi największe kontrowersje wśród właścicieli firm transportowych jest legalność posiadania danego sprzętu – mówi Mateusz Włoch, ekspert INELO.

Paralizator oraz gaz pieprzowy to jedne z tych środków obronnych, które zgodnie z Ustawą o broni i amunicji uznawane są w Polsce za legalne. Akcesoria mogą kupić osoby pełnoletnie, a ich użycie dopuszczalne jest w przypadkach obrony koniecznej. Co ważne, zastosowanie paralizatora czy też gazu pieprzowego wobec napastnika nie zagraża jego życiu.

O tym, czy dany przedmiot należy traktować jako broń czy też nie, decyduje Art. 4 Ustawy o broni i amunicji. Dokument ten określa również, w jakich przypadkach wymaga się pozwolenia na posiadanie broni. Jednym z popularnych środków samoobrony, którego posiadanie nie jest warunkowane uzyskaniem pozwolenia jest paralizator, o ile średnia wartość prądu w jego obwodzie nie ⊙

Wykres nr 1. Wskaż przedmioty, które przewozisz w firmowych autach ciężarowych, dbając o własne bezpieczeństwo.



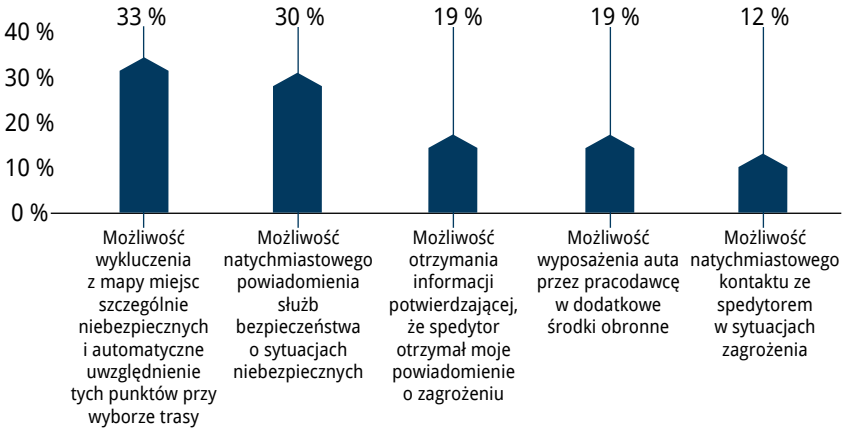
przekracza 10 mA. Co istotne, osoby, które decydują się na posiadanie tego rodzaju sprzętu obronnego powinny być świadome skutków jego zastosowania. Akcesoria obronne są zupełnie nieprzydatne dla osób, które nie potrafią z nich prawidłowo skorzystać – podkreśla Andrzej Kruczyński, były oficer GROM, ekspert Centrali Szkoleń AT.

Paralizator, gaz pieprzowy czy pałka teleskopowa nie są jednak traktowane przez polskich kierowców jako rozwiązania, które w największym stopniu zwiększają ich poczucie bezpieczeństwa. W badaniu INELO, aż 33 proc. respondentów wskazało, że możliwość wykluczenia z mapy miejsc szczególnie niebezpiecznych i automatyczne uwzględnienie tych punktów przy wyborze trasy byłoby skuteczniejszą metodą na zminimalizowanie zagrożeń.

Na polskim rynku dostępne są rozwiązania, które pozwalają na wyznaczenie bezpiecznej trasy dla kierowcy oraz bieżące informowanie spedytora o zbliżeniu się pojazdu do miejsc szczególnie niebezpiecznych czy wyjechaniu poza określony teren. Wystarczy, że w samochodach ciężarowych zostaną zamontowane specjalne urządzenia nawigacji satelitarnej GPS. Największym atutem takich systemów jest ciągłość komunikacji pomiędzy kierowcą a osobą zarządzającą transportem. W przeciwieństwie do rozmów telefonicznych, tutaj wszystkie komunikaty zostają zarejestrowane i zapisane na określony czas. W przypadku zatrzymania pojazdu i braku informacji o wykonywanej czynności, spedytor otrzymuje od razu alert, który upoważnia go do zawiadomienia służb o podejrzewanym niebezpieczeństwie, np. porwaniu auta – wyjaśnia Kamil Korbuszewski, ekspert GBOX.

Jak wynika z badania, aż 65 proc. polskich przedsiębiorstw transportowych korzysta z takich systemów telematycznych. Kierowcy, którzy stosują je w pojazdach służbowych, doceniają opcje natychmiastowego powiadomienia służb o sytuacjach niebezpiecznych oraz otrzymywania potwierdzenia, że osoba zarządzająca transportem odczytała ich wiadomość o zagrożeniu (odpowiednio 30 proc. i 19 proc.).

Wykres nr 2. Które z rozwiązań zwiększyłoby Twoje poczucie bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy?



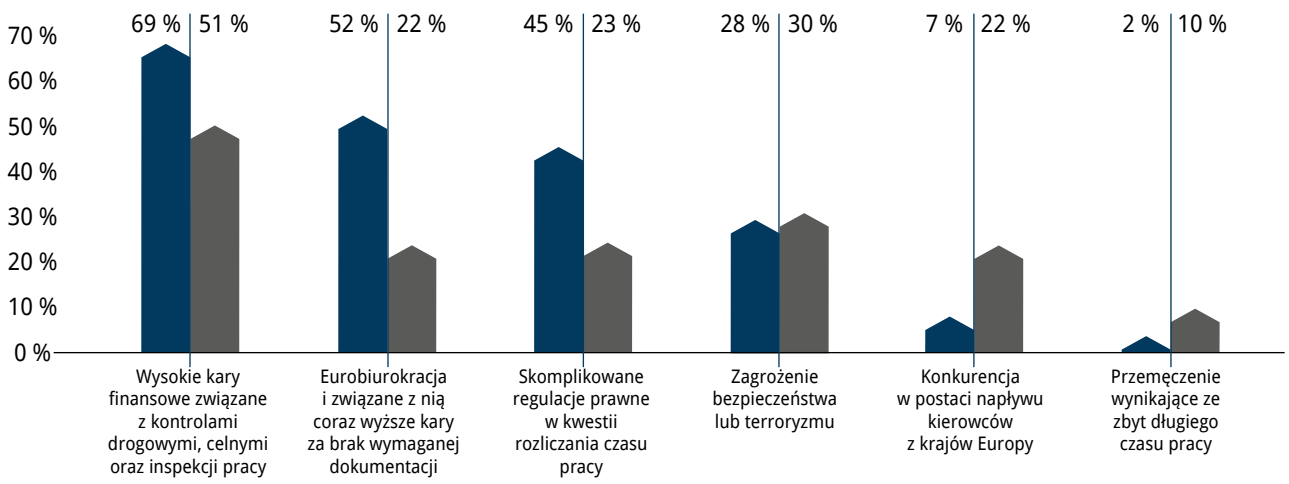
Wysokie kary finansowe utrudniają pracę ponad połowy polskich kierowców

Transport drogowy to jedna z najprężniej rozwijających się gałęzi polskiej gospodarki. Jednocześnie branża wciąż zmaga się z brakiem kierowców zawodowych. Jak wynika z badania przeprowadzonego przez firmę INELO, właściciele i osoby zarządzające w firmach z tego sektora za największe utrudnienia uznają wysokie kary finansowe podczas kontroli oraz eurobiurokrację. Czy kierowcy również wskazują na te problemy w swojej codziennej pracy?

Od dłuższego czasu niedobór kierowców stał się jednym z najważniejszych wyzwań branży transportowej w Polsce. Mogłoby się wydawać, że podstawowym utrudnieniem w znalezieniu odpowiednich pracowników jest specyfika pracy, czyli wielogodzinne trasy, zmęczenie i zbyt duża liczba dni spędzonych poza miejscem zamieszkania. Jednak jak pokazują wyniki badania INELO, kierowcy jako największe problemy w codziennej działalności wskazują wysokie kary wynikające z kontroli drogowych, celnych oraz dokonywanych przez inspekcje pracy (51 proc.), a także konkurencję w postaci napływu kierowców z krajów Europy Wschodniej (41 proc.). Ponad 30 proc. badanych jako utrudnienie postrzega również zagrożenie bezpieczeństwa lub terroryzm. Natomiast na kwestię przemęczenia wynikającego ze zbyt długiego czasu pracy zwraca uwagę jedynie 10 proc. kierowców.

W pytaniu „Co Pana/Pani zdaniem stanowi największe utrudnienia w codziennej pracy dla polskich kierowców zawodowych?" aż 52 proc. właścicieli oraz osób zarządzających transportem wymienia kary finansowe przy kontrolach, a w drugiej kolejności eurobiurokrację i związane z nią coraz wyższe sankcje za brak wymaganej dokumentacji. Ponadto aż 45 proc.

Wykres nr 1. Co Pana/Pani zdaniem stanowi największe utrudnienia w codziennej pracy dla polskich kierowców zawodowych?



badanych w tej grupie jako trzeci problem przywołuje skomplikowane regulacje prawne w kwestii rozliczania czasu pracy.

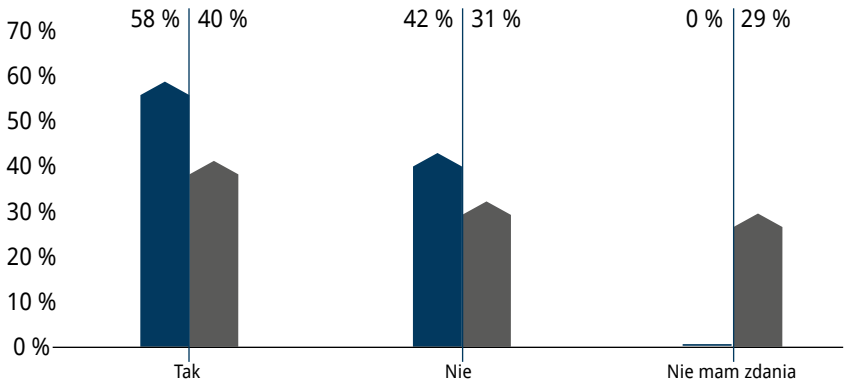
Na właścicielach i kierowcach ciąży wiele obowiązków administracyjnych, których nieprzestrzeganie wiąże się z wysokimi karami finansowymi. Ogłoszony w tym roku tzw. Pakiet drogowy ma wprowadzić ułatwienia i ujednolicenia w tym zakresie. Komisja Europejska pracuje nad przepisami, które będą korzystne dla poszczególnych firm oraz kierowców i jednocześnie zapewnią uczciwą konkurencję na rynku. Najczęściej jednak nakładane na kierowców kary związane są z rosnącą liczbą popełnianych przez nich manipulacji, jak np. brak tachografu lub ogranicznika prędkości, korzystanie z nielegalnych urządzeń czy posługiwanie się fałszywą kartą kierowcy. Warto podkreślić, że egzekwowanie tych wymogów przez służby kontrolne ma na celu przede wszystkim ochronę pracowników przed pracą ponad ich siły, a nie utrudnianie wykonywania obowiązków – mówi Mateusz Włoch, ekspert INELO.

Czy pomimo utrudnień kierowcy czują się bezpieczni?

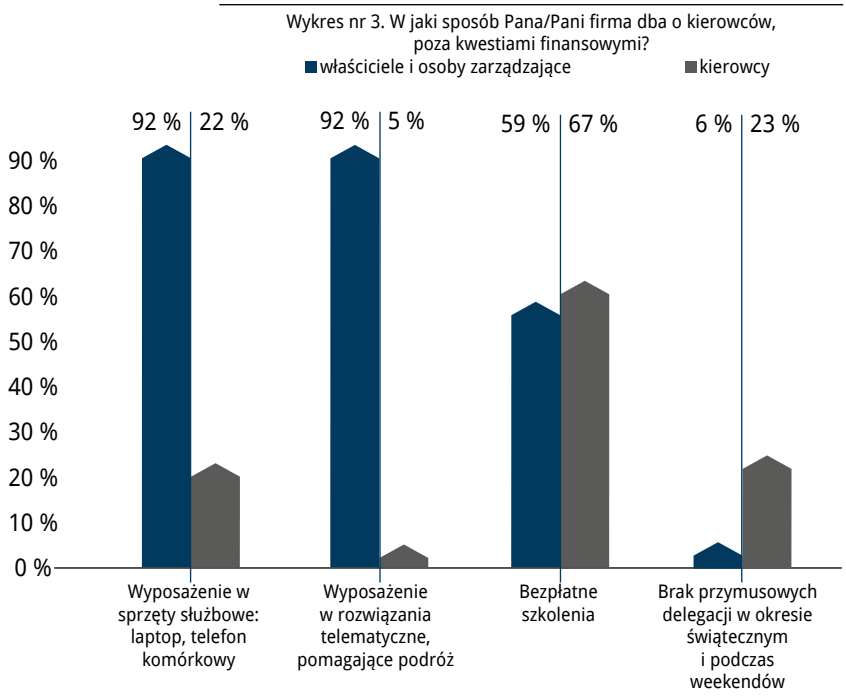
Firma INELO w związku ze wskazywanymi utrudnieniami zapytała kierowców również o to, czy czują się bezpiecznie w trakcie wykonywania swojej pracy – 40 proc. z nich odpowiedziało na to pytanie twierdząco. Co ciekawe, właściciele i osoby zarządzające transportem znacznie lepiej oceniają tę sytuację. Aż 58 proc. respondentów z tej grupy uważa, że polscy kierowcy mają poczucie bezpieczeństwa.

Poczucie bezpieczeństwa w pracy jest niezwykle istotne. Wobec powyższych danych, firmy transportowe powinny priorytetowo zadbać o odpowiedni komfort dla swoich kierowców. W naszym Centrum Technologii Bezpieczeństwa w Logistyce stale badamy i sprawdzamy możliwości zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki wykorzystaniu inteligentnych systemów wspierających poszczególnych uczestników. Rozwiązania te dostępne są również na polskim rynku i pomagają kierowcom w sytuacjach zagrożenia m.in. wspomagają komunikację ze spedytorem oraz chronią przed wjazdem w miejsca, które uznawane są za szczególnie niebezpieczne – mówi prof. nadzw. dr hab. inż. Remigiusz Kozłowski z Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego.

Wykres nr 2. Czy uważa Pan/Pani, że polscy kierowcy zawodowi czują się bezpieczni w trakcie wykonywania swojej pracy?



Wykres nr 3. W jaki sposób Pana/Pani firma dba o kierowców, poza kwestiami finansowymi?



Co zatem oferują firmy transportowe swoim pracownikom?

Jednym z podstawowych czynników motywujących i zachęcających do pracy w danej firmie jest atrakcyjne i konkurencyjne wynagrodzenie. Coraz częściej jednak kandydaci przy wyborze pracodawcy zwracają uwagę także na dodatkowe benefity pozapłacowe. Aż 92 proc. przedsiębiorców transportowych zapewnia, że inwestuje w sprzęty służbowe, czyli laptopy i telefony komórkowe oraz rozwiązania telematyczne pomagające w podróży. Co

ciekawe, badanie pokazało duże rozbieżności pomiędzy odpowiedziami właścicieli a samych kierowców. Jedynie 5 proc. z nich deklaruje, że ma możliwość korzystania z nowoczesnych urządzeń telematycznych, 22 proc. potwierdza możliwość korzystania z laptopów czy telefonów służbowych. W obu grupach porównywalny jest natomiast odsetek odpowiedzi wskazujących na rozwój zawodowy poprzez bezpłatne szkolenia.

Firmy transportowe powinny zadbać zarówno o obecnych pracowników, jak i pomyśleć o przyszłych kandydatach. W branży, oprócz deficytów kadrowych, obserwujemy dużą rotację wśród kierowców. Przy podejmowaniu decyzji o zmianie miejsca pracy na pewno istotne jest wynagrodzenie. Kiedy jednak szacuje się ono na podobnym poziomie, pracownicy przywiązują dużą wagę do kwestii pozapłacowych. Pracodawcy w pierwszej kolejności powinni skupiać się na wszystkich tych rozwiązaniach, które upraszczają obowiązki administracyjne. Osoba aplikująca na stanowisko kierowcy nie jest zainteresowana wypełnianiem zbyt dużej liczby dokumentów, przede wszystkim chce usiąść za kierownicą samochodu ciężarowego i bezpiecznie wykonać swoją pracę – podsumowuje Kamil Korbuszewski, ekspert GBOX.

Mateusz Włoch z firmy INELO dodaje – *Kierowcy zawodowi chętnie uczestniczą w szkoleniach branżowych, które pozwalają zrozumieć im skomplikowane przepisy oraz dowiedzieć się, jak rozliczany będzie ich czas pracy i które z dodatków zostaną doliczone do comiesięcznej pensji.*

wywiad

Polski kierowca pod lupą psychologa transportu

rozmowa z dr Ewą Odachowską

Dobry kierowca to przede wszystkim bezpieczny kierowca, który potrafi dostosować swoje działania i zachowanie za kierownicą do obecnej sytuacji na drodze. O tym, jak nim zostać i czy każdy posiada do tego predyspozycje opowiada psycholog dr Ewa Odachowska z Instytutu Transportu Samochodowego.

Z zawodu jest Pani pedagogiem, psychotraumatologiem oraz psychologiem transportu. Czy możemy wyjaśnić, czym zajmuje się ostatnia z tych dziedzin?

Kiedy mówię o psychologii transportu, zwykle pada pytanie „Czym właściwie ona jest?". Mówi się, że to stosunkowo nowa dziedzina, jeżeli chodzi o działania psychologiczne. Chociaż nie jest to do końca zgodne z prawdą. W czasach, kiedy pojazdy zaczęły stanowić nieodzowny element życia człowieka okazało się, że potrzebujemy również specyficznych funkcji psychologicznych czy cech, które pozwalałyby na bezpieczne korzystanie z pojazdu. Tym właśnie zajmuje się psychologia transportu. Z jednej strony prewencją, związaną z działaniami z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z drugiej natomiast bada, jakie procesy psychologiczne uczestniczą w prowadzeniu auta i które z nich są potrzebne dla bezpieczeństwa własnego i innych osób. Jeśli chodzi o praktykę to stanowi ona kolejny szeroki aspekt. Z jednej strony są badania psychologiczne w obszarze braku lub istnienia przeciwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem lub wykonywania określonego zawodu, które wynikają z przepisów prawnych. Z drugiej strony mamy działania prewencyjne, szkoleniowe czy też prace badawcze takie jak te, które prowadzimy w Instytucie Transportu Samochodowego. Inny bardzo ważny obszar psychologii transportu, którym zajmujemy się w ITS, ale wymagający dodatkowej wiedzy klinicznej i uprawnień terapeutycznych, to terapia ofiar i sprawców wypadków drogowych. To także wszystkie działania związane z radzeniem sobie ze stresem za kierownicą czy te, wskazujące, co znaczy bycie dobrym kierowcą. Obecnie, firmy transportowe coraz częściej zwracają uwagę na ważkość tych aspektów. By podnieść bezpieczeństwo flotowe oraz zmniejszyć rotację pracowników wzmacniają ich pod względem czynności psychologicznych. W dziedzinie tej nie chodzi bowiem o eliminowanie kierowców z dróg, ale wskazywanie i wykształcenie w nich dobrych cech i nawyków podnoszących bezpieczeństwo.

Jacy kierowcy obowiązkowo trafiają na badania do psychologa transportu?

Jeśli chodzi o grupy, które są poddawane badaniom obowiązkowym to są one stricte związane z transportem bądź też określane przez medycynę pracy. Zgodnie z nowymi uwarunkowaniami prawnymi każdy kierowca, który ma wpisane w zakres obowiązków kierowanie pojazdem np. kat. B, musi przejść konsultacje psychologiczne. Podczas badania ustala się, czy dana osoba posiada określone predyspozycje do prowadzenia auta. Natomiast zgodnie z ustawą o kierujących pojazdami i ustawą o transporcie drogowym, obowiązek badania mają kandydaci na kierowców kat. C, D, czyli tzw. kategorii wyższych. Osoba, która zdobyła już takie uprawnienia, ale dodatkowo chce być zawodowym kierowcą, również podlega badaniom psychologa transportu. Poza tym mamy jeszcze wszelkiego rodzaju wykroczenia drogowe. Z jednej strony kierowcy, którzy naruszają przepisy ruchu drogowego. Z drugiej natomiast osoby, którym zdarzyło się kierować od wpływem alkoholu albo po użyciu innych substancji psychoaktywnych. Badamy również kierowców przekraczających dozwoloną liczbę punktów karnych. Dodatkowo, osobną grupę stanowią instruktorzy, egzaminatorzy, kierowcy pojazdów uprzywilejowanych, kierowcy przewożący wartości pieniężne, od których wymaga się szczególnych predyspozycji. Przykładowo kierowca pojazdu uprzywilejowanego przekracza przepisy ruchu drogowego w sposób społecznie akceptowalny i musi sprawnie działać w takich sytuacjach.

Co w trakcie takich badań psychologicznych jest sprawdzane? Czy badanie dotyczy tylko cech osobowościowych, czy polega na sprawdzeniu, jak funkcjonuje cały organizm?

Badania polegają na sprawdzaniu tych cech, które w sposób istotny mogą wpływać na bezpieczeństwo. Zawód kierowcy uznawany jest bowiem za najbardziej stresogenny ze wszystkich profesji. Co więcej, to właśnie w tym zawodzie jest najwięcej wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też został on uznany za jeden z trudniejszych. Badania muszą odzwierciedlać ten stan rzeczy. Sprawdzamy zatem te cechy osobowości, które mają wpływ na funkcjonowanie w sytuacjach trudnych, w tym temperament, będący regulatorem zachowania w sytuacji stresowej. W toku badania sprawdzany jest także intelekt, sprawności poznawcze, umiejętność antycypowania, czyli wyciągania wniosków ze swojego zachowania, a także funkcje psychomotoryczne, takie jak: czas reakcji, czy koordynację wzrokowo-ruchową. Bardzo ważnym elementem jest szczegółowy wywiad psychologiczny z kierowcą. Poznanie motywów zachowania pozwala na dobrą psychoedukację.

Przed wydaniem prawa jazdy obowiązkowe jest badanie wzroku, ale nie sprawdza się, czy kierowca nie ma problemu z alkoholem czy też innych zaburzeń. Takie badanie mogłoby zostać odebrane jako zbytnie ingerowanie w sprawy prywatne. Czy według Pani badania psychologiczne powinny zostać włączone do obowiązkowych badań lekarskich dla wszystkich kierowców?

Obecnie, prawo jazdy nie jest traktowane jako przywilej, a dokument dostępny prawie dla każdego, podobnie jak dowód osobisty. Środowisko psychologów transportu oraz osoby uczestniczące w procesach legislacyjnych często podkreślają istotność przechodzenia badań psychologicznych przez każdego kierowcę przed uzyskaniem dokumentu prawa jazdy. Nie każdy taki przywilej powinien posiadać i nie każdy tego tak naprawdę chce. Są osoby, od których wymaga się ukończenia kursu i poddania się egzaminowi, pomimo że przekracza to ich możliwości. To kierowcy, którzy źle się czują za kierownicą i boją się jazdy. Natomiast wysoki poziom lęku jest jednym z przeciwskazań dla zawodu kierowcy związanego z ciągłym uczestnictwem w ruchu drogowym.

Jaki jest profil przeciętnego polskiego kierowcy?

Jesteśmy bardzo dalecy od szufladkowania na typowych kierowców, ponieważ w każdej nacji znajdą się odpowiedzialni kierowcy oraz tacy, którzy swoim zachowaniem narażają na wypadek siebie i innych. Możemy natomiast powiedzieć, że pod względem temperamentu na drodze różnimy się od typowego włoskiego kierowcy, który jest bardzo głośny i zauważalny. We Włoszech trąbienie i krzyki są na porządku dziennym. Nikt też nie przejmuje się zajeżdżaniem drogi. Natomiast, jeśli w Polsce dochodzi do takiej sytuacji to najczęściej jest to wyraz agresji w stosunku do innych i rzadko takie zachowanie pozostaje bez odpowiedzi. A stąd już blisko do zjawisk typu „road rage", czyli „furii drogowej". Inna kwestia to łamanie przepisów ruchu drogowego. Z uwarunkowań historycznych wynika, że nasz naród ma bogatą tradycję w przekraczaniu pewnych norm. Na pewno nie jest to tak zauważalne u typowego Niemca. Pod względem osobowościowym i temperamentu zarówno w jednej, drugiej czy trzeciej nacji znajdziemy różne typy kierowców. Natomiast, patrząc na różne kultury, to czy byłby to ruch drogowy czy inna sytuacja, jesteśmy w stanie wskazać pomiędzy nimi pewne różnice.

Skoro nie jest to kwestia narodowości, to jakie cechy powinien mieć dobry kierowca?

To bardzo interesujące pytanie z uwagi na to, że określenie „dobry kierowca" jest zależne od rodzaju wykonywanych czynności. Te same cechy mogą być idealne dla kierowcy pojazdów uprzywilejowanych, a zupełnie niepożądane w przypadku kierowcy zawodowego czy instruktora jazdy. Co więcej, mogą być w tym przypadku nawet przeciwskazaniem. Jednak, abstrahując od rodzaju pracy, mówiąc o bezpiecznym kierowcy, zwykle mamy na myśli osobę, która pod względem współczynnika ruchu zachowuje się adekwatnie do danej sytuacji. Chodzi tutaj o specyficzną relację pomiędzy tym, czego środowisko oczekuje od prowadzącego a tym, co my jako kierowcy mamy mu do zaoferowania. Przykładowo, jeżeli w ruchu drogowym jest dużo bodźców – kierowca porusza się w przestrzeni miejskiej, ma do wykonania wiele zadań, działa pod wpływem silnego stresu, to powinna to być osoba dobra psychomotorycznie, ze sprawnością wzrokowo-ruchową, odpowiednimi funkcjami percepcji

DR EWA ODACHOWSKA

Psycholog transportu, pedagog, psychotraumatolog. Specjalista w Zakładzie Psychologii Transportu I Fizjologii Instytutu Transportu Samochodowego, adiunkt w Instytucie Psychologii APS oraz wykładowca w Uniwersytecie SWPS. Poza pracą naukową zajmuje się także terapią, m.in. ofiar i sprawców wypadków drogowych, autorka licznych publikacji naukowych dotyczących psychologii ryzyka, traumy powypadkowej i innych.

i umiejętnością regulacji emocji. Natomiast, jeśli w tej samej sytuacji, u kierowcy zauważamy pewne deficyty, a środowisko tego konkretnego zachowania od niego wymaga, możemy mieć do czynienia z popełnianiem wielu błędów.

Czy w ciągu kilku ostatnich lat zaobserwowała Pani zmiany w zachowaniu, podejściu kierowców do prowadzenia pojazdów?

Z pewnością zmieniła się świadomość co do jazdy pod wpływem alkoholu. Powodem tego były głośne medialnie przypadki oraz kampanie społeczne, mówiące o tym problemie. Kierowcy są równie świadomi w kontekście agresji za kierownicą, ale to wcale nie oznacza, że jest mniej takich zachowań na drodze. Wielu z nich jeździ ze specjalnymi kamerami i nagrywa innych uczestników ruchu, a następnie wrzuca materiały wideo do sieci. To rzeczywiście korzystnie wpływa na aspekt zwracania uwagi innym i pokazywania dobrych praktyk. Ale z drugiej strony może stać się wyzwaniem w kategoriach, kto wykona bardziej ryzykowny manewr. Wracając jednak do samej agresji możemy wymienić jej trzy rodzaje: agresywna jazda, czyli przekraczanie prędkości, najeżdżanie na tył auta, gwałtowna zmiana pasów, drugi typ to furia drogowa, wywodząca się ze zjawiska „road rage", czyli zachowanie agresywne skierowane na jakiś obiekt i ostatni aspekt to gniew za kierownicą, czyli przeżywanie bardzo intensywnych emocji podczas jazdy, wyzwiska w stosunku do innych kierowców, krzyczenie, najeżdżanie, mruganie światłami, nadmierne używanie sygnału dźwiękowego.

Skąd bierze się agresja za kierownicą?

To element wielu badań, co takiego dzieje się z człowiekiem, kiedy siada za kierownicą. Mówi się o tzw. krainie iluzji, w której często pojawia się druga osobowość kierowcy. Oczywiście nie ma to podstaw naukowych, a raczej opiera się o potoczne rozumienie problemu. Abstrahując jednak od drugiej natury człowieka, trzeba powiedzieć, że agresja jest zachowaniem, pojawiającym się

w wyniku frustracji. Należy jednak podkreślić, że frustracja nie zawsze kończy się agresją. Sytuacje, takie jak: brak możliwości dojechania do celu ze względu na zajechanie drogi przez inne auto, konieczność stania w nieplanowanym korku, niemożność zaparkowania, ponieważ drugi kierowca wjeżdża w wybrane miejsce, wywołują u nas frustrację. Jeśli posiadamy umiejętność zapanowania nad emocjami to jesteśmy w stanie wyregulować ten afekt. Są jednak kierowcy, którzy w takich przypadkach „zapalają się" i nie mogą się opanować. Oznacza to, że ta emocja rządzi daną osobą. Istnieją specyficzne cechy temperamentu, których posiadanie wpływa na to, że kierowca może reagować w sposób mocno emocjonalny, takim przykładem jest choleryk. Jeśli dodatkowo mamy do czynienia z mężczyzną męskim także pod względem płci psychologicznej, istnieje duże prawdopodobieństwo, graniczące z pewnością, że taka osoba w wyniku frustracji zachowa się agresywnie za kierownicą.

Czy istnieją metody lub techniki pomagające w opanowaniu negatywnych emocji podczas jazdy?

Jak najbardziej tak i są one związane głównie z relaksacją. Należy zdawać sobie sprawę, że każdą emocję czujemy w naszym ciele. Dlatego też w sytuacjach budzących frustrację dobrze jest je rozluźnić i uspokoić, np. poprzez oddech przeponowy. Dodatkowo, dla wzmocnienia możemy stosować stwierdzenia oparte o pozytywną mowę wewnętrzną, np. spokojnie, nie dam się sprowokować, poradzę sobie etc. Należy nauczyć się obserwować samego siebie w takich sytuacjach, nasza reakcja więcej mówi o nas samych, aniżeli o tym, kto lub co wywołało frustrację.

Czy prowadzenie pod wpływem silnych emocji może upośledzać odruchy kierowcy tak samo jak np. zmęczenie lub alkohol?

Przeżywanie negatywnych emocji za kierownicą rzeczywiście może doprowadzać do błędów, a ich konsekwencją mogą być kolizje czy wypadki. W Instytucie Transportu Drogowego prowadziliśmy badania nad huśtawką emocjonalną. Punktem wyjścia do badań była hipoteza, że większość wypadków nie zdarza się w momencie, gdy kierowca mierzy się z jakąś przeszkodą, ale kiedy uniknie tego zdarzenia i po chwili ponownie napotyka na kolejne utrudnienie. Stan bezrefleksyjności, który pojawia się po uniknięciu przeszkody, związany jest z huśtawką emocjonalną. To czas, gdy działamy całkowicie automatycznie, nie potrafimy reagować adekwatnie do sytuacji. Z naszych badań wynika, że w stanie huśtawki emocjonalnej, w środowisku wysoko stymulacyjnym, popełniamy więcej błędów. Zatem, gdy stanie się coś nagłego, co wywoła w nas silne emocje, należy zatrzymać się i uspokoić zanim będziemy kontynuować podróż.

Powróćmy do tematu jazdy pod wpływem alkoholu. Podczas ostatniej Akcji Znicz policja zatrzymała prawie 1,5 tysiąca pijanych kierowców. Czy w dni świąteczne, dłuższe weekendy można zaobserwować większą skalę tego zjawiska? Czy to kwestia wzmożonych kontroli na drogach?

Niestety może być tak, że pijanych kierowców na co dzień jest jeszcze więcej. W Instytucie zrobiliśmy badania przeglądowe wszystkich kierowców, którzy pojawili się u nas w latach 2000-2011. Okazało się, że osoby, które były skierowane na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji za jazdę pod wpływem alkoholu i pojawiają się po raz kolejny są najczęściej uzależnione od alkoholu. Bardzo często decyzje o kierowaniu pojazdem wynikają z niewiedzy na temat tego, jak się alkohol metabolizuje. Wpływ na nasz organizm może być zależny od pory dnia, poziomu zmęczenia, spożytych posiłków, płci i wielu innych czynników. Jednego dnia możemy mieć większą zdolność wypicia dużej dawki alkoholu, drugiego dnia niekoniecznie. Co istotne, już niewielka jego ilość wpływa na zaburzenie czynności środkowego układu nerwowego. To zewnętrzny stymulant, który nie pozostaje obojętny wobec naszego mózgu. Bardzo ciekawym zjawiskiem jest również myślenie, że ta sama liczba godzin od spożycia alkoholu wywołuje różne reakcje, w zależności od pory dnia. Jeżeli ktoś miałby się napić rano i po ośmiu godzinach wsiąść do auta to zwykle odmawia spożycia. Kiedy natomiast dana osoba pije o północy to zwykle po kilku godzinach snu nie ma problemu, żeby usiąść za kierownicą. Wynika to z przeświadczenia, że nawet chwilowy odpoczynek w postaci snu korzystnie wpływa na metabolizm alkoholu w organizmie. Niestety nie ma nic bardziej mylnego.

Mówi się, że w przypadku kierowców zawodowych zmęczony kierowca może być tak samo niebezpieczny jak kierowca pijany. Myśli Pani, że może być to porównywalne?

Zmęczenie jest to stan, na który kierowca ma wpływ. Dlatego też zostały ustanowione i są sprawdzane przez inspekcję transportu drogowego kwestie obowiązkowych odpoczynków. Służy to poprawie bezpieczeństwa. Natomiast, jeśli kierowca pomimo przepisów nie odpoczywa, bądź robi to w warunkach niekorzystnych, dochodzi do skrajnego wyczerpania, w którym mózg może ucinać sobie tzw. mikro drzemki. W efekcie popełnia dużo błędów. Należy także rozróżnić dwa typy zmęczenia: fizyczne i psychiczne. Zarówno jedno, jak i drugie może być bardzo tragiczne w skutkach. Coraz więcej danych pokazuje, że ponad 20 proc. wypadków może być spowodowanych przez osoby zmęczone. Z analizy statystyk policyjnych możemy także wnioskować, w jakich porach dnia najczęściej dochodzi do niebezpiecznych zdarzeń. Nie są to zwykle godziny poranne, natomiast znacznie częściej popołudniowe czy wieczorne.

Czy zmęczenie psychiczne może być wynikiem stresu? Czy sytuacje stresowe mają większe znaczenie w przypadku kierowców zawodowych, którzy będąc za kółkiem tak naprawdę są ciągle w pracy?

W ostatnim czasie stres stał się bardzo modnym określeniem. Z każdej strony docierają do nas komunikaty, że stres to zło i należy z nim walczyć. Tymczasem, umiarkowany jego poziom jest niezbędny dla naszego rozwoju. Musimy się choć odrobinę frustrować, żebyśmy byli stale stymulowani do działania. W innym przypadku pojawia się ⊙

bezradność, marazm czy nawet zaburzenia depresyjne. Jeśli natomiast mówimy o stresie intensywnym, którego jest za dużo, może on być dla nas ciężki. Jak pokazują analizy, to nie stres nas zabija, tylko myślenie o tym, że właśnie tak się dzieje. Oczywiście odnosi się to do sytuacji dnia codziennego, a nie do stresu, który jest traumatyczny i wiąże się przykładowo z przeżyciem wypadku drogowego. W takich sytuacjach silną reakcję stresową określa się mianem „normalna reakcja na nienormalną sytuację". Jeżeli kierowca jest świadkiem lub przeżyje sytuację narażenia na utratę życia, to pierwszą rzeczą, która może się zadziać jest nadmierne odtwarzanie tego doświadczenia. Co więcej, tym powrotom (myślom intruzywnym, „flashbackom", koszmarom sennym) towarzyszą bardzo silne emocje. To pierwszy objaw, mogący świadczyć o tym, że mamy do czynienia ze stresem po wydarzeniu traumatycznym. Drugim jest unikanie, np. jazdy samochodem, rozmowy o wypadku, miejsc i ludzi skojarzonych z wydarzeniem. W konsekwencji lęk się rozszerza i taka osoba zaczyna wystrzegać się również innych ludzi. Trzecią oznaką jest nadmierne pobudzenie, czyli przygotowanie się na to, że taka traumatyczna sytuacja może zdarzyć się ponownie. W efekcie pojawia się złość na wszystko, brak zadowolenia z rzeczy, które wcześniej sprawiały radość. Konsekwencją tego jest czwarty symptom, czyli zmiana w myśleniu, kiedy zaczynamy uważać, że świat jest zagrażający, a my jesteśmy niekompetentni. Jeśli to spektrum objawów trwa do 30 dni po zdarzeniu to mówimy o zespole stresu ostrego (ASD – ang. acute stress disorder). Powyżej tego okresu mamy do czynienia z zespołem stresu pourazowego (PTSD – ang. posttraumatic stress disorder) i jest to sygnał, że należy skorzystać z pomocy specjalistycznej. Istnieją procedury terapeutyczne, które pozwalają na stosunkowo szybką pomoc takim osobom.

Tak jak Pani wspomniała wcześniej, zawód kierowcy jest w największym stopniu narażony na uczestnictwo w sytuacjach zagrażających życiu. Czy w związku z tym, coraz więcej osób zgłasza się do psychologów z problemem stresu traumatycznego?

W przeświadczeniu kierowców zawodowych często występuje jeszcze lęk przed zgłoszeniem się do psychologa. Zmianie jednak ulega nastawienie pracodawców i to oni zaczynają myśleć częściej o swoich pracownikach. Zdarzyło mi się współpracować z dużą firmą transportową, która po każdym niebezpiecznym zdarzeniu wysyłała kierowców na konsultacje psychologiczne. Odbywało się to w ramach opieki socjalnej nad pracownikiem. Jest to bardzo ważny element. Nie chodzi nam o wyeliminowanie osób z zawodu, ale udzielenie realnej pomocy. Warto zaznaczyć, iż w tego typu przedsiębiorstwach pracują głównie mężczyźni. A w sytuacjach stresujących u płci męskiej występuje duża tendencja do samoleczenia, które niestety najczęściej oznacza leki i alkohol. Szybkie działania pomocowe są zatem bardzo ważne.

Tak jak Pani sama zauważyła, wśród kierowców zawodowych kobiety stanowią bardzo niewielki procent wszystkich zatrudnionych osób. Co może być powodem takiej sytuacji?

Płeć wpływa na podejmowanie odmiennych ról społecznych. Zawód kierowcy jest profesją, którą zazwyczaj przypisuje się mężczyźnie. Nie chodzi tylko o ciężkość zawodu, ale także społeczny kontekst. Kobiety są bardziej emocjonalne, mężczyźni natomiast bardziej zadaniowi, częściej realizują się w zawodach wymagających konkretnych działań. Istotną kwestią jest również płeć psychologiczna. Możemy mieć do czynienia z kobiecą kobietą, która jest silnie związana z domem i nie wykonuje typowo męskich czynności. Drugi typ to kobieta androgeniczna, która w pracy stosuje strategie męskie, a w domu zachowuje się typowo kobieco. Zdarzają się też męskie kobiety, czyli panie, które nie przyjmują stereotypowej roli kobiecej jako własnej i wtedy też decydują się na wykonywanie męskich ról np. na pracę jako kierowca zawodowy, ale są też takie kobiety, dla których jest to pasja. Płeć psychologiczna w podobny sposób występuje u mężczyzn.

Jednak bez względu na płeć, wszystkich uczestników ruchu drogowego obowiązują takie same przepisy. Wobec tego na co powinni zwracać uwagę kierowcy w kwestii poprawy bezpieczeństwa na drodze?

W kwestii działań prewencyjnych trzeba pamiętać o roli wychowania i pokazywania dobrych wzorców młodemu pokoleniu. Dorośli zapominają często, że przedszkolem ruchu drogowego jest tylne siedzenie samochodu. Dzieci, które słyszą i obserwują, jak rodzice krzyczą na innych kierowców czy przekraczają prędkość, uczą się poprzez modelowanie. Efektu nie przynosi tutaj komunikat taty czy mamy, że „tak nie wolno robić". Dziecko robi to, co obserwuje, w ten sposób się uczy, modeluje zachowanie autorytetu. Jako rodzice powinniśmy zacząć edukację wychowania komunikacyjnego na bardzo wczesnym etapie rozwoju dziecka.

A jaka jest dobra rada dla kierowców zawodowych, którzy zwykle podróżują samotnie i nie mają pasażerów w postaci dzieci?

Udział w szkoleniach profilaktycznych. Jako psychologowie transportu, stale podkreślamy, że w tej dziedzinie nie chodzi o pozbawienie kogoś dokumentu prawa jazdy, tylko o wskazanie mocnych stron, które zrekompensują te słabsze. Przykładowo, gorszą koordynację wzrokowo-ruchową można kompensować długoletnim doświadczeniem i wolniejszą jazdą, aby mieć więcej czasu na reakcję. Rolą psychologa nie jest wskazanie, że musimy być we wszystkim najlepsi. Mamy prawo do pewnych deficytów. Są pewne newralgiczne okresy dla zmysłu wzroku czy czasu reakcji i musimy mieć świadomość, że dana funkcja ulegnie pogorszeniu. Jest to proces naturalny. Dlatego tak ważna jest regularność badania poszczególnych funkcji. Świadomość deficytów jest już pierwszym krokiem do ich naprawy lub kompensacji. A tylko dzięki temu możemy być bezpieczni.

Dziękujemy za rozmowę.
Redakcja

Nadmierna prędkość i manipulacje przewoźników zagrażają bezpieczeństwu na drodze

Zbyt duża prędkość pojazdów, a także nowoczesne rozwiązania chroniące pieszych przed niebezpieczeństwem na drodze to tematy, którym została poświęcona ostatnia konferencja Komendy Miejskiej Policji w Łodzi oraz Centrum Technologii Bezpieczeństwa w Logistyce. Było to już drugie spotkanie z cyklu „Zagrożenia w ruchu drogowym", zorganizowane na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego. W wydarzeniu udział wzięło aż 650 uczestników.

Jak wynika ze statystyk Uniwersytetu Łódzkiego, prawie 15 proc. z 1713 wszystkich kolizji drogowych stanowią zdarzenia z udziałem pieszych[1]. Dane pokazują, że to tym samym jedna z grup objętych największym ryzykiem na polskich drogach. Zdaniem ekspertów, istotnym elementem jest wzrost świadomości wszystkich uczestników ruchu drogowego i zwracanie ich uwagi na czynnik ludzki. Za jedną z głównych przyczyn wypadków drogowych, do których dochodzi z winy człowieka, uważa się nadmierną prędkość. Jak wskazywali prelegenci konferencji, podkom. Michał Szymajda oraz sierż. szt. Michał Uliasz, z tego też powodu na terenie samej Łodzi w 2017 r. aż 486 osób zostało rannych, a jedna osoba zginęła. Uczestnicy konferencji „Zagrożenia w ruchu drogowym. Łódź chroni przed nadmierną prędkością" wysłuchali także wystąpień dotyczących m.in. stosowanych metod badań nad wypadkami, zasad ich rekonstrukcji, a także sposobów szacowania kosztów kolizji drogowych. Dodatkowo, zainteresowane osoby mogły skorzystać z symulatora wypadku i na własnej skórze odczuć emocje towarzyszące niebezpiecznym zdarzeniom na drodze.

Druga część wydarzenia została poświęcona nieuczciwym praktykom, stosowanym przez przewoźników, a także nowoczesnym rozwiązaniom, mogącym zminimalizować wysoki współczynnik wypadków drogowych, wynikających z oszustw kierowców. Jak podaje Komisja Europejska, nawet co trzecia ciężarówka w Europie podlega manipulacjom, przyczyniając się tym samym do wzrostu niebezpieczeństwa na drogach.

Dotychczasowe działania podejmowane w celu ograniczenia zjawiska przekraczania dozwolonych prędkości okazały się niewystarczające. Należy sięgnąć po nowe narzędzia, które mogą pomóc zmienić obecną sytuację. Jednym z takich rozwiązań są technologie instalowane w samochodach, które wspierają kierowców poprzez informowanie o przekroczeniu prędkości lub wręcz automatycznie ją ograniczają. Badania nad takimi rozwiązaniami realizowane są w wielu ośrodkach naukowych, w tym m.in. w naszym Centrum Technologii Bezpieczeństwa w Logistyce.

[1] Dane statystyczne dotyczące liczby wypadków drogowych, które miały miejsce w 2016 r. na terenie miasta Łodzi.

Co ważne, część tego typu udoskonaleń została już wdrożona w kilku krajach i przyniosła pozytywne efekty – mówi prof. nadzw. dr hab. Remigiusz Kozłowski, jeden z prelegentów.

W konferencji uczestniczyło aż 650 osób, a wśród zaproszonych gości znaleźli się m.in.: Wicemarszałek Województwa Łódzkiego – Dariusz Klimczak, Prorektor UŁ – prof. nadzw. dr hab. Paweł Starosta, Dziekan Wydziału Zarządzania UŁ – prof. nadzw. dr hab. Tomasz Czapla, Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi – Grzegorz Misiorny, Prezes Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Łodzi – Zbigniew Papierski oraz Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego w Łodzi – Michał Mostowski. Partnerami wydarzenia zostały następujące firmy: INELO, Dachser, Mobileye oraz Karson. Jak zapowiadają organizatorzy, kolejna edycja konferencji „Zagrożenia w ruchu drogowym" odbędzie się w kwietniu 2018 r. i zostanie poświęcona tematyce niebezpieczeństw wynikających z prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu oraz środków odurzających. Więcej informacji na temat zorganizowanych i planowanych wydarzeń z tego cyklu można znaleźć na stronie: www.techlog.wz.uni.lodz.pl

Dziekan Wydziału Zarządzania UŁ – prof. nadzw. dr hab. Tomasz Czapla, w środku: Wicemarszałek Województwa Łódzkiego – Dariusz Klimczak

Od lewej: Komendant Wojewódzki Policji w Łodzi - insp. Andrzej Łapiński oraz Jego zastępca – mł. insp. Jarosław Rybka

Uczestnicy konferencji na dużej auli Wydziału Zarządzania UŁ

Pokazy symulacji wypadku zorganizowane przez Żandarmerię Wojskową

OCRK wyróżnione podczas Gali 60-lecia istnienia ZMPD

Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców otrzymało wyróżnienie od Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Diamentowa statuetka została wręczona podczas uroczystej Gali, która miała miejsce 16 września 2017 r. w Warszawie. Były to jubileuszowe obchody istnienia Zrzeszenia, które już od 60 lat wspiera przewoźników zajmujących się międzynarodowym transportem drogowym. Uroczystość została objęta honorowym patronatem Prezydenta Andrzeja Dudy.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych istnieje od 1957 roku i do tej pory jest największym polskim stowarzyszeniem branży transportu drogowego. Obecnie, organizacja ta skupia około 4500 zarejestrowanych podmiotów gospodarczych, które na co dzień zajmują się przewozami międzynarodowymi. Od kilku lat, przy okazji uroczystości jubileuszowych, ZMPD wyróżnia osoby oraz przedsiębiorstwa, które w istotny sposób przyczyniają się do rozwoju organizacji oraz całej branży transportowej w Polsce. Podczas obchodów 60-lecia istnienia Zrzeszenia, wyróżnienie w postaci diamentowej statuetki zostało wręczone Ogólnopolskiemu Centrum Rozliczania Kierowców.

Diamentowa statuetka, którą otrzymaliśmy od Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, jest dla nas istotnym wyróżnieniem. To poświadczenie, że w codziennej pracy kierujemy się przede wszystkim rozwojem branży transportowej w Polsce, a nasi klienci mogą utożsamiać OCRK z rzetelnością, uczciwością i kompleksowością usług. Oprócz usługowego rozliczania czasu pracy kierowców, przewoźnicy mogą uczestniczyć w prowadzonych przez nas szkoleniach, uzyskać wsparcie od ekspertów z wieloletnim doświadczeniem w zakresie ITD, PIP i zasad rozliczania płacy minimalnej – mówi Bartosz Najman, CEO marki VIAON, który podczas Gali odebrał nagrodę z ramienia firmy OCRK.

Z ZMPD współpracujemy od wielu lat pod kątem przekazywania najnowszej wiedzy w postaci szkoleń dla członków Zrzeszenia. Tylko w latach 2014-2016 eksperci OCRK przeprowadzili 65 szkoleń dla prawie 4000 przewoźników z tematyki prawidłowego rozliczania czasu pracy kierowców oraz płacy minimalnej w Europie. To imponujący wynik, na który wpływ ma oczywiście dobra współpraca partnerska z ZMPD – dodaje Bartosz Najman.

W jubileuszowych obchodach 60-lecia istnienia ZMPD udział wzięło około 1800 osób. W gronie zaproszonych gości znaleźli się m.in.: Elżbieta Bieńkowska – Komisarz UE, Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury i Budownictwa, Alvin Gajadhur – Główny Inspektor Transportu Drogowego, a także członkowie stowarzyszenia, parlamentarzyści, przedstawiciele administracji państwowej i organizacji międzynarodowych oraz wieloletni partnerzy, działający w branży transportu drogowego. Honorowy patronat nad Jubileuszem objął Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Andrzej Duda, który nadał odznaczenia państwowe przewoźnikom oraz działaczom ZMPD. Aktu dekoracji dokonała Agnieszka Lenartowicz-Łysik, Doradca Prezydenta RP.

WAŻNE

Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców to wiodąca na polskim rynku firma outsourcingowa z doświadczeniem od 2002 roku, zajmująca się rozliczaniem czasu pracy kierowców. Zatrudnia ponad 250 ekspertów i specjalistów m.in. prawa pracy i prawa transportowego Polski i Unii Europejskiej, którzy posiadają wieloletnie doświadczenie w branży transportowej. OCRK, dbając o interesy swoich klientów, na bieżąco obserwuje sytuację prawną i gospodarczą w zakresie logistyki i transportu w Europie, kładąc szczególny nacisk na wysoką jakość i kompleksowość świadczonych usług.

Kontrole kierowców zawodowych bez zatrzymywania pojazdów

Branża transportowa staje przed kolejnymi zmianami w prawie europejskim. Od 15 czerwca 2019 r. każdy nowy pojazd wykonujący usługi transportowe na terenie UE będzie musiał być wyposażony w tzw. inteligentny tachograf. Jak wskazują eksperci, wbudowany system GPS oraz możliwość kontroli bez konieczności zatrzymywania pojazdu mają ograniczyć przypadki naruszeń prawa oraz zwiększyć wykrywalność manipulacji. Na jakie zmiany muszą przygotować się kierowcy i firmy transportowe?

W związku z różnorodnością oraz rosnącą częstotliwością manipulacji stosowanych przez kierowców zawodowych, Komisja Europejska opracowała załącznik IC do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 165/2014, który szczegółowo określa budowę i użytkowanie tzw. inteligentnych tachografów. Jak zapowiada organ unijny, proponowane zmiany mają ograniczyć możliwości ingerowania w pracę urządzeń, a jednocześnie zwiększyć wykrywalność manipulacji w czasie kontroli. Obowiązek montowania inteligentnych tachografów we wszystkich nowych pojazdach zostanie wprowadzony od 15 czerwca 2019 r. Jednak firmy transportowe, które w najbliższym czasie planują zmianę bądź zakup nowych samochodów ciężarowych, już teraz powinny szczegółowo zapoznać się z propozycjami Komisji Europejskiej. Znajomość planowanych poprawek do Rozporządzenia 165/2014 może uchronić przedsiębiorstwa przed poniesieniem dodatkowych kosztów, związanych z wymianą tachografów w dopiero co zakupionych pojazdach.

Zminimalizowanie manipulacji jest jednym z najważniejszych wyzwań, przed którym stoi branża transportowa. Wprowadzenie tachografów cyfrowych w 2006 r. miało zapobiec nielegalnym praktykom. Okazało się jednak, że urządzenia cyfrowe, podobnie jak analogowe, są narażone na zewnętrzną ingerencję. Potwierdzają to dane opublikowane w 2014 r. przez Komisję Europejską, z których wynika, że w co trzecim pojeździe dochodzi do oszustw dotyczących rejestrowania czasu pracy oraz odpoczynku – zauważa Małgorzata Stocerz, Kierownik ds. Kluczowych Klientów i Obsługi Służb Kontrolnych INELO, która uczestniczy w konsultacjach KE dotyczących załącznika IC.

Lokalizowanie pojazdu

Inteligentne tachografy mają być następnym krokiem w walce z manipulacjami. Wszelkie ingerencje w pracę urządzeń nie tylko mają wpływ na branżę przewozów oraz rynkową pozycję uczciwych przewoźników, ale stwarzają także zagrożenie dla bezpieczeństwa innych uczestników ruchu. Dotychczasowe doświadczenie inspekcji i służb kontrolnych pokazało, że w celu zapewnienia skuteczności i sprawności tachografów, należy wprowadzić kolejne poprawki do pewnych elementów technicznych i samych procedur kontroli.

Nowe urządzenia będą wyposażone m.in. w lokalizację GPS, dzięki czemu rejestrowane będzie dokładne położenie pojazdu w momencie rozpoczęcia oraz zakończenia jazdy, a także co 3 h jazdy. Ponadto, pojawi się możliwość szybszego i bezprzewodowego odczytu niektórych danych, poprzez wbudowany model Bluetooth. Co więcej, przesyłanie informacji będzie dostępne także poprzez systemy ITS, czyli Inteligentne Systemy Transportowe. Nowoczesne urządzenia są elementem tworzenia bardziej zrównoważonego, bezpiecznego, innowacyjnego i konkurencyjnego europejskiego sektora drogowego – mówi Małgorzata Stocerz.

Kontrola bez zatrzymania

Tachografy nowej generacji mają także zwiększyć skuteczność kontroli drogowych. Do dyspozycji inspekcji i służb kontrolnych zostanie oddane narzędzie, które pozwoli na zdalne sprawdzanie kierowców, bez konieczności zatrzymywania pojazdu.

Poprzez urządzenia stosujące mikrofale, podobne do dzisiejszych systemów poboru opłat, możliwe będzie odczytywanie niezbędnych danych z tachografów, bez konieczności zatrzymywania ciężarówki. Ponadto nowe, inteligentne urządzenia umożliwią inspekcjom sprawdzenie masy całego zespołu pojazdów. Dzięki temu łatwiejsze będzie wykrycie zbyt dużego obciążenia, które w istotny sposób wpływa na stan dróg oraz zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowym. W tachografach zmieni się także struktura zapisywanych danych, a także pojawią się nowe certyfikaty, które tym razem będą wydawane na określony czas – 15 lat. Zmusi to firmy transportowe do wymiany tachografów w samochodach ciężarowych właśnie w takim okresie – podsumowuje Małgorzata Stocerz.

Jak wskazuje ekspert, zdalna kontrola nie będzie jednak równoznaczna z nałożeniem mandatu lub grzywny na kierowcę czy przedsiębiorstwo transportowe w momencie wykrycia nieprawidłowości. Na podstawie tak pozyskanych danych, właściwy organ kontrolny będzie mógł efektywniej i bardziej szczegółowo sprawdzić pojazd i dopiero wtedy rozpocząć procedury związane z nałożeniem odpowiednich kar finansowych.

KOMENTARZ DOTYCZĄCY INTELIGENTNYCH TACHOGRAFÓW

STANISŁAW KAWCZYŃSKI

Dyrektor zarządzający firmy
PHP EKSPORT-IMPORT
WŁODZIMIERZ KAWCZYŃSKI

Z punktu widzenia naszej firmy, zapowiadane zmiany dotyczące inteligentnych tachografów w dłuższej perspektywie będą korzystne dla całej branży transportowej. Od samego początku działalności koncentrujemy się na przestrzeganiu przepisów prawa przez zatrudnionych kierowców, dlatego też zmiany są tylko potwierdzeniem naszej polityki.

Niestety, manipulacje związane z tachografami są dziś praktyką wielu firm. Kierowcy nielegalnie korzystają z magnesów, dodatkowych kart czy też w ogóle ich nie używają. Naruszenia te pogłębiają nierówności pomiędzy ofertami firm transportowych i w konsekwencji prowadzą do nieuczciwej konkurencji. Spada bowiem atrakcyjność usług przedsiębiorstw, które stosują się do ustanowionych przepisów prawa.

Negatywnym aspektem wprowadzenia inteligentnych tachografów będą zapewne dodatkowe koszty, które poniosą przewoźnicy w związku z zakupem urządzeń. Ponadto, służby kontrolne zyskają narzędzia, które zwiększą możliwość weryfikowania naruszeń, zarówno tych poważnych, jak i bardziej błahych. W każdej firmie dochodzi do sytuacji, gdy kierowcy popełniają drobne błędy, a płacą za nie pracodawcy.

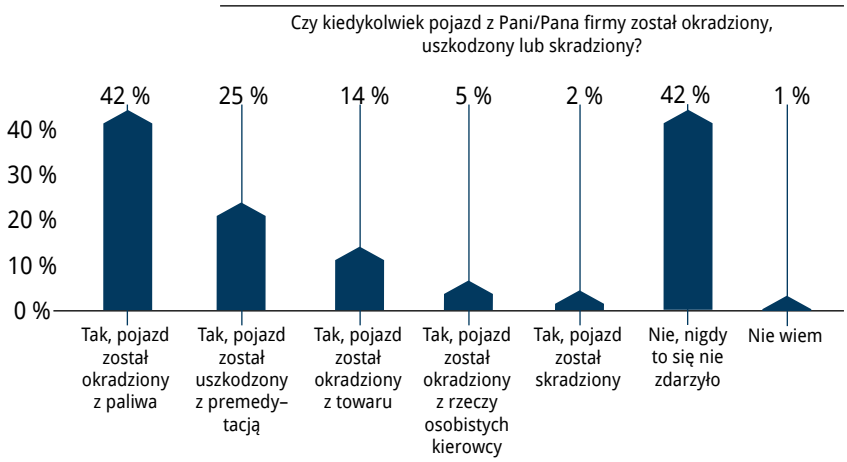
W perspektywie naszego przedsiębiorstwa nowe przepisy nie oznaczają rewolucji, ponieważ od lat systematycznie podnosimy jakość oferowanych usług. Jednak dla firm, których pracownicy dopuszczają się nielegalnych działań, z pewnością będzie to duże utrudnienie. Sytuację tę mogliśmy już zaobserwować w momencie poprzedniej zmiany tachografów. Był to pierwszy krok, mający na celu walkę z nieuczciwymi praktykami w branży transportowej. Liczę, że nowe przepisy również będą miały pozytywny wpływ na cały sektor TSL.

Kradzieże i uszkodzenia pojazdów – raport zagrożeń dla polskich firm transportowych

Jak wynika z badania przeprowadzonego przez markę VIAON, przedsiębiorcy oraz kierowcy zawodowi coraz częściej zwracają uwagę na zagrożenia takie jak: niebezpieczeństwo przewozów oraz ataki terrorystyczne. Aż 57 proc. właścicieli firm transportowych przyznaje, że ich kierowcy doświadczyli kradzieży bądź uszkodzenia przewożonego ładunku lub pojazdu.

Branża transportowa to jedna z najbardziej dynamicznie rozwijających się gałęzi gospodarki w Polsce. Od momentu wejścia do UE i otwarcia się rynków zagranicznych, rodzime firmy wykonują prawie 25 proc. wszystkich przewozów międzynarodowych na terenie Europy.

Dla branży transportowej przystąpienie Polski do Unii Europejskiej oznaczało dużą szansę rozwoju. Z pewnością potencjał ten został w pełni wykorzystany. Jednak nowe możliwości, to też często nowe zagrożenia. Wejście na rynki zagraniczne pociągnęło za sobą takie niebezpieczeństwa dla kierowców, jakich nie doświadczali wcześniej, realizując przewozy na terenie kraju. Odzwierciedlają to wyniki naszego badania – mówi Bartosz Najman, CEO VIAON.

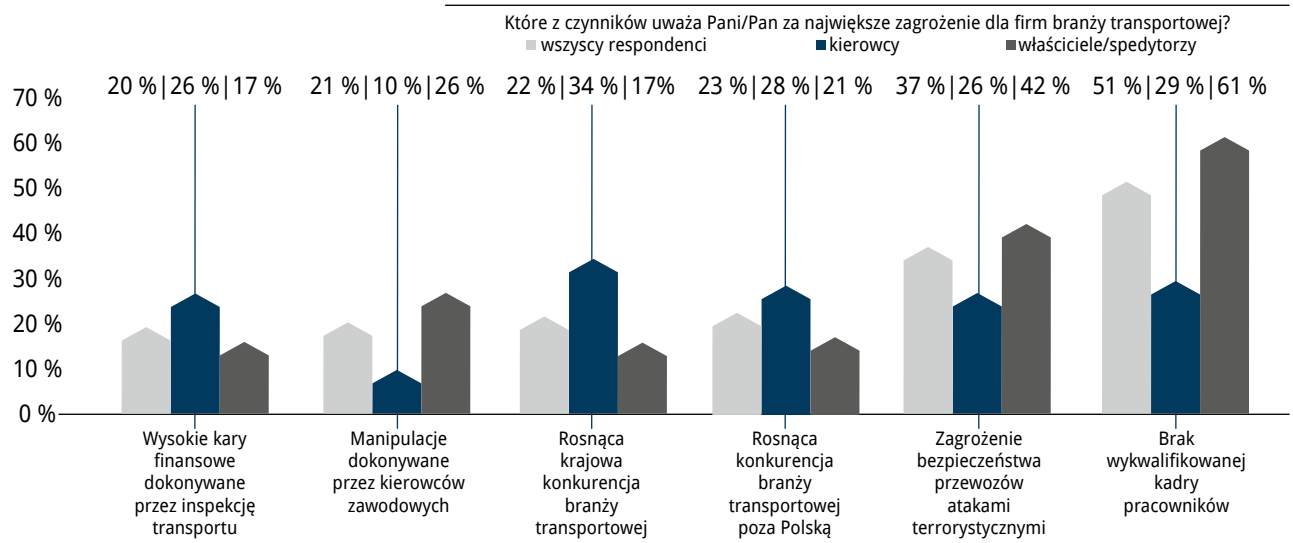


Istotnym czynnikiem, na który zwracają uwagę zarówno przedsiębiorcy, jak i kierowcy, jest zagrożenie bezpieczeństwa przewozów oraz ataki terrorystyczne. Jak wynika z badania przeprowadzonego przez VIAON, 37 proc. respondentów uznało te okoliczności za jedne z ważniejszych w swojej pracy. Na pytanie „Czy kiedykolwiek pojazd z Pana/Pani firmy został okradziony, uszkodzony bądź skradziony?" aż 57 proc. ankietowanych udzieliło odpowiedzi twierdzącej. Najczęstszym przedmiotem kradzieży było paliwo – z tym problemem spotkało się aż 42 proc. badanych. Co czwarty ankietowany wskazał także, że jego pojazd został uszkodzony z premedytacją. Polscy przedsiębiorcy i kierowcy wspominają również o kradzieżach towaru, rzeczy osobistych czy nawet pojazdu.

Z naszego badania wynika, że polskich przedsiębiorców rzadziej dotykają tak poważne przypadki, jak przywłaszczenie pojazdów. Jednak duży odsetek firm transportowych zmaga się z równie istotnym problemem kradzieży paliwa. Jednym ze sposobów, który może realnie wpłynąć na ograniczenie takich sytuacji oraz wzrost bezpieczeństwa przewozów, jest zastosowanie nowoczesnych rozwiązań telematycznych. Systemy te pozwalają na bieżące kontrolowanie poziomu paliwa w pojeździe, a także zachowanie ciągłości komunikacji pomiędzy kierowcą a osobą zarządzającą transportem – komentuje Bartosz Najman.

Zagrożeniem, którego w dużej mierze obawiają się właściciele firm transportowych oraz osoby zarządzające transportem, jest brak wykwalifikowanej kadry pracowników (61 proc.). Wśród kierowców zawodowych, aż o połowę mniej ankietowanych uważa ten czynnik za istotny dla rozwoju branży (29 proc., łącznie 51 proc. odpowiedzi wśród wszystkich respondentów). Kierowcy znacznie bardziej obawiają się rosnącej konkurencji na terenie kraju. Różnice zdań można zauważyć również w kwestiach takich zagrożeń jak: manipulacje kierowców czy wysokie kary finansowe nakładane podczas kontroli drogowych.

Jeśli chodzi o polski rynek transportowy i czynniki wywołujące poczucie zagrożenia, to w badaniu możemy zaobserwować różnice pomiędzy zarządzającymi transportem a samymi kierowcami. Wydaje się jednak, że finalnie obie te grupy najbardziej niepokoją się o przyszłość swojej firmy. Właściciele, biorący udział w ankiecie, większą wagę przykładają do niedoboru wykwalifikowanej kadry, gdyż jej brak może doprowadzić do obniżenia jakości świadczonych usług lub nawet zamknięcia przedsiębiorstwa. Kierowcy, którzy odpowiedzieli na nasze pytania, oczekują natomiast stabilności zatrudnienia. Martwią się więc coraz większą konkurencją w branży transportowej, która



może wyeliminować firmę, w której pracują, z rynku. Obawiają się również kar nakładanych przez inspektorów, mogących nie tylko uszczuplić domowy budżet, ale również uniemożliwić wykonywanie zawodu – podsumowuje Najman.

Powyższe badanie zostało przeprowadzone przez markę VIAON wśród właścicieli firm transportowych, spedytorów oraz kierowców zawodowych, na grupie 394 respondentów. Celem ankiety było zbadanie opinii przedstawicieli branży na temat potencjalnych zagrożeń dla polskich przedsiębiorstw przewozowych.

KOMENTARZ DOTYCZĄCY KRADZIEŻY I USZKODZEŃ POJAZDÓW W POLSKIEJ BRANŻY TRANSPORTOWEJ

MATEUSZ BEDNAREK

Właściciej firmy
P.T.H. MATERTRANS

Nasza firma od 25 lat świadczy usługi transportowe poza granicami naszego kraju. Niestety, w tym okresie zaobserwowaliśmy rażący spadek bezpieczeństwa zarówno kierowców, jak i pojazdów ciężarowych. Samochody będące naszą własnością, wielokrotnie były okradane, a także często niszczone.

W celu zapewnienia ochrony zatrudnianym kierowcom stosujemy różnorodne środki bezpieczeństwa, m.in. urządzenia GPS montowane w ciągnikach. Dzięki tym rozwiązaniom na bieżąco rejestrujemy położenie danego samochodu, wiemy kiedy pojazd jest ruchu, a także kiedy kierowca korzysta z postoju oraz jak często odpoczywa. Co więcej, urządzenia pozwalają na natychmiastową interwencję w momencie, gdy zauważymy niepokojące zachowanie kierowcy. Dodatkowo, w każdym z naszych ciągników zamontowane są wewnętrzne zabezpieczenia drzwi, które kierowcy wykorzystują podczas odpoczynku dobowego. Rozwiązanie to daje poczucie spokoju psychicznego oraz zwiększa pewność, że niepożądana osoba nie wtargnie do kabiny pojazdu.

W celu poprawy bezpieczeństwa, kierowcy zatrudnieni w naszej firmie mają obowiązek postoju tylko i wyłącznie na strzeżonych, oświetlonych i monitorowanych parkingach. Dzięki temu zmniejszamy prawdopodobieństwo, że staną się oni ofiarami przestępstw. Oczywiście, nie zawsze daje to nam stuprocentową gwarancję, gdyż niebezpieczne sytuacje zdarzają się bardzo często i dotyczą całej Europy, również miejsc strzeżonych. Notoryczną praktyką jest także kradzież kół zapasowych z naczep pojazdów. Co więcej, prawie każda przejechana trasa kończy się uszkodzeniami plandek. Złodzieje przecinają je w celu określenia wartości przewożonego towaru. W przypadku zainteresowania zostaje on zniszczony bądź całkowicie skradziony. Z własnego doświadczenia możemy także mówić o napadach na pojazdy ciężarowe przez dach. W 2017 roku na tzw. autohoffie, złodzieje dokonali kradzieży naszego towaru właśnie w taki sposób. Kierowca ze względu na niezauważalność szkód, niczego nie podejrzewał.

W naszej opinii bezsilność służb oraz bezkarność złodziei sprawiają, że firmy transportowe narażane są na straty pieniężne i dodatkowe koszty związane ze zniszczeniem mienia i kradzieżą towaru. Dodatkowo, coraz większa konkurencja i coraz niższe stawki na rynku powodują, że w wielu firmach spada jakość oferowanych usług. Konkurowanie z nimi wymagałoby braku uczciwości względem kontrahenta i wyzysku zatrudnianych kierowców. Natomiast 25-letnia obecność w branży transportowej pozwala nam stwierdzić, że wszelkiego rodzaju próby oszustwa stanowią największe zagrożenie dla uczciwych podmiotów, które oferują wysokiej jakości usługi transportowe.

Od studenta do menadżera

FUTURE LEADERS PROGRAM MAINFREIGHT UMOŻLIWIA STUDENTOM KARIERĘ MENEDŻERSKĄ W LOGISTYCE

Grupa Mainfreight – nowozelandzki operator logistyczny, jeden z największych na świecie, działający w 10 krajach Europy, także w Polsce – zaprasza młodych ludzi do udziału w rekrutacji na unikatowy międzynarodowy program menedżerski dla przyszłych liderów w logistyce – Future Leaders Program.

Ten 3-letni płatny staż menedżerski przygotowuje absolwentów studiów licencjackich i magisterskich do pracy w roli lidera w logistyce. Polega na wykonywaniu różnych zadań w jednym lub kilku oddziałach Mainfreight w Europie. Udział w nim jest niepowtarzalną okazją do zdobycia umiejętności przywódczych i wiedzy, która pozwoli zostać wykwalifikowanym młodym specjalistą w danej dziedzinie, np. managerem transportu Air&Sea. Należy podkreślić, że nadrzędnym celem tego unikatowego stażu jest zapewnienie wszechstronnego rozwoju osobistego i zawodowego w różnych oddziałach Mainfreight Europe. Po ukończeniu programu, młody menedżer będzie miał możliwości kreowania własnej ścieżki kariery w strukturach Grupy Mainfreight.

Od samego początku, Future Leaders Program daje możliwość wykonywania odpowiedzialnych zadań operacyjnych i pracy nad istotnymi projektami przy zachowaniu jasno określonej struktury szkolenia – mówi Agnieszka Brymerska, HR specjalista Mainfreight Poland. – *W trakcie tego niesamowitego stażu, każdy uczestnik ma za zadanie odnaleźć się na kilku różnych stanowiskach. Każde z nich ma specyficzny zakres obowiązków i wyzwań, z którymi trzeba się zmierzyć: od obsługi wózka widłowego, poprzez obsługę transportów i wysyłkę oraz przyjmowanie towarów, telefoniczny oraz osobisty kontakt z klientami, aż po dowodzenie zespołem i opracowywanie strategii ramię w ramię z doświadczonymi menedżerami. Przejście każdego etapu świetnie przygotowuje do samodzielnego zarządzania zespołem czy oddziałem firmy* – dodaje Agnieszka Brymerska.

Co ważne, uczestnik programu dzięki zapoznaniu się ze specyfiką różnych zadań i stanowisk może wybierać pomiędzy międzynarodową a lokalną ścieżką kariery.

Zdajemy sobie sprawę, że ambicje, zainteresowania i cele zawodowe ulegają zmianie wraz z upływem czasu. Dlatego nie wymagamy dokonania wyboru już na początku programu. Decyzję o kontynuacji kariery międzynarodowej albo krajowej, uczestnik może podjąć po jego zakończeniu albo w trakcie, w miarę rozwoju zawodowego i osobistego – podkreśla Agnieszka Brymerska.

Kto może ubiegać się o udział w programie?

Future Leaders Program skierowany jest do ambitnych, utalentowanych, kreatywnych i energicznych osób, które chcą związać swoją przyszłość z wyjątkową firmą, jaką jest Mainfreight. Tego nowozelandzkiego gracza na globalnym rynku usług logistycznych wyróżnia 100-letnia wizja rozwoju i zasada „Special people, special company" oraz ciekawa kultura organizacji. Bowiem swoją biznesową strategię Grupa Mainfreight opiera na tradycyjnych wartościach silnie związanych z kulturą i stylem życia mieszkańców Nowej Zelandii.

Do firmy Mainfreight Poland dołączyłem w marcu 2015 roku. Praca w firmie Mainfreight stworzyła mi wspaniale warunki do rozwoju mojej kariery. W chwili obecnej przebywam w Belgii w jednej z naszych placówek, gdzie zajmuję się logistyką magazynową. Praca w Mainfreight to niepowtarzalna kultura pracy, atmosfera i możliwość zdobycia wiedzy od doświadczonych kolegów. Polecam – mówi Adam Romejko, uczestnik Future Leaders Program.

Aby móc ubiegać się o miejsce w programie, kandydat musi być absolwentem wyższej uczelni z tytułem licencjata lub magistra i przede wszystkim chcieć pracować w sektorze usług logistycznych. Z uwagi na międzynarodowy charakter tego projektu, wymagana jest dobra znajomość języka angielskiego. Informacje o tym, w jakim sposób można aplikować do programu znajdują się na stronie internetowej www.mainfreight.pl w zakładce kariera.

Transport w starożytnym Rzymie

Rozrost terytorialny u schyłku Republiki Rzymskiej stanowił nie lada wyzwanie. Jak zapewnić zarządzanie państwem, sprawną komunikację i transport, gdy rozciągało się ono od Gibraltaru po Syrię i od Brytanii po Afrykę?

Szlak przez Morze Śródziemne

Warunki geograficzne w naturalny sposób głównym szlakiem komunikacyjnym dla Rzymian uczyniły Morze Śródziemne. Lecz antyczne statki były stosunkowo powolne. Transport z Ostii (główny port Rzymu) do Neapolu zajmował drogą morską około dwóch dni. Podróż do Aleksandrii trwała nawet dwa tygodnie. Wyprawa morzem do Germanii była jeszcze trudniejsza, gdyż Rzymianie nie lubili wypływać na wody oceanu. Duże znaczenie w przypadku transportu morskiego miały wiejące wiatry i warunki pogodowe, które potrafiły znacząco wpłynąć na czas podróży.

Jednak nie tylko te czynniki zniechęcały Rzymian do korzystania ze statków. Główny powód tkwił w ich naturze. Pomimo sprzyjającego komunikacji morskiej położenia geograficznego, w odróżnieniu od Greków i Fenicjan, mieszkańcy Italii nigdy nie byli ludem żeglarzy. Ideałem człowieka był tu od zawsze rolnik. Morskie podróże wynikały więc w przypadku Rzymian nie tyle z zamiłowania, co z konieczności: szybkiego przewozu zboża z Egiptu do stolicy, operowania flotą wojenną zdolną do zapewnienia bezpieczeństwa przybrzeżnym prowincjom czy ochrony przed piratami.

Drogi Konsularne

Z tego powodu mieszkańcy Rzymu od samego początku duże znaczenie przykładali do rozwoju komunikacji lądowej. Najbardziej znanym przykładem rzymskiej drogi jest Via Appia, nazwana tak na cześć swego budowniczego, patrycjusza Klaudiusza Appiusza pod koniec VI wieku przed naszą erą. Początkowo łączyła Rzym i Kapuę, później przedłużono ją do Brundyzjum (dzi-

siaj Brindisi). To pierwsza z serii tzw. dróg konsularnych, nazywanych od nazwisk konsulów, za czasów których je budowano. Szybko Imperium oplotła sieć dróg: Via Aurelia, Via Flaminia, Via Aemilia, Via Cassia. Drogi budowano nie tylko w Italii, ale we wszystkich prowincjach. Według niektórych źródeł łączna ich długość wynosiła w szczytowym okresie nawet 70 tysięcy kilometrów.

Ich budowie tylko częściowo przyświecała troska o wygodę mieszkańców. Zdecydowanie ważniejsze było zapewnienie szybkiego przemieszczania się wojsk. Rozbudowa systemów drogowych była potężnym impulsem rozwojowym: przyspieszyła wymianę handlową między poszczególnymi częściami cesarstwa, przyczyniła się do rzeczywistego scalenia w jedno państwo tak różnych krain, jak Egipt czy Galia. Zmusiła również Rzymian do dokonania dużego skoku cywilizacyjnego – opracowania technologii budowania przepraw przez rzeki, tuneli czy pokonywania terenów bagiennych. Postęp inżynierii na tym polu jest niezaprzeczalnym wkładem Rzymian w rozwój ludzkości.

Środki lokomocji

Wbrew współczesnym wyobrażeniom, większość starożytnych Rzymian nie podróżowała lektykami lub rydwanami. Te pierwsze były wykorzystywane wyłącznie do transportu na niewielkie odległości. W dodatku, jedynie niewielki odsetek ludności mógł sobie pozwolić na luksus kupienia samej lektyki oraz pokrycia kosztów zakupu i utrzymania niewolników (tzw. *lecticarii*), którzy by ją nosili. Nielicznych było stać na chowanie konia, muła lub osła. Smutna prawda jest taka, że przeważająca większość rzymskiego społeczeństwa była bardzo biedna. Dlatego gros osób podróżowało pieszo, nawet na znaczne odległości.

Do dyspozycji zamożnych Rzymian były natomiast rozmaite rodzaje wozów, o różnym przeznaczeniu, wielkości i stopniu wygody pasażerów. Przykładowo dwukołowy, kryty *carpentum* był luksusowym powozem używanym przez dostojników i przez rzymskie damy a czterokołowa *carruca* była niezwykle eleganckim i zarazem szybkim odkrytym powozem. Do przewozu chorych służyła natomiast *arcera* wyposażona w wygodne, wyścielane wnętrze.

Wydawać by się mogło, że ówczesny transport lądowy był powolny. To tylko częściowa prawda, gdyż z jednej strony rzeczywiście jazda ciężkim wozem zabierała sporo czasu. Ale z drugiej, gdy trzeba było w ekspresowym tempie pokonać dużą odległość, Rzymianie potrafili osiągnąć niesamowite rezultaty. Jednym z poświadczonych historycznie przykładów jest szaleńcza jazda Tyberiusza (przyszłego cesarza), który dowiedziawszy się o wypadku swego brata, Druzusa Starszego, by zdążyć przed jego śmiercią, pokonał konno 960 kilometrów w zaledwie trzy dni!

Spuścizna po dawnym Rzymie

Nawet jeśli nie zawsze oczywiste, ślady rzymskiego systemu komunikacyjnego nadal są we Włoszech widoczne. Do dziś funkcjonują niektóre wybudowane wówczas mosty czy tunele. Co ciekawe, choć państwo to słynie z sieci doskonałych autostrad, to pozostałe drogi są tam zazwyczaj bardzo kręte. Jeśli więc podróżując przez Italię natkniemy się na drogę prowadzącą długimi prostymi odcinkami, będzie to zapewne stara droga konsularna jeszcze z czasów starożytnych.

MICHAŁ KUBICZ

pisarz, autor powieści historycznych

Michał Kubicz z wykształcenia jest prawnikiem i autorem powieści historycznych. Od wielu lat pasjonuje się historią starożytnego Rzymu — największego europejskiego imperium, które wciąż ma wpływ na naszą cywilizację. Interesuje się nie tylko wydarzeniami historycznymi, które uczyniły z Rzymu hegemona basenu Morza Śródziemnego, ale także architekturą, sztuką, religią i obyczajami tamtych czasów. Autor powieści „Agrypina. Cesarstwo we krwi" i wydanej w tym roku pozycji „Tyberiusz. Cesarstwo nad przepaścią".

WAŻNE

Czekamy na Wasze transportowe wspomnienia z lat 60., 70. i 80.

NAJLEPSZE TEKSTY PRZESŁANE NA ADRES: **redakcja@viaon.pl** OPUBLIKUJEMY NA ŁAMACH KWARTALNIKA!

Kontakty biznesowe z przedstawicielami innych kultur – jak się odnaleźć?

W XXI wieku wiele zjawisk i rzeczy ma charakter powszechny. Niemal w każdym cywilizowanym miejscu, do którego podróżujemy, możemy zjeść posiłek w restauracji McDonald`s, skorzystać z metra czy sprawdzić trasę na Google Maps. W witrynach sklepowych wszędzie też przywitają nas te same marki popularnych sieciówek. Wrażenie, iż świat coraz bardziej upodabnia się do globalnej wioski, może być jednak zwodnicze.

Obserwacja i nauka

Dobra komunikacja w relacjach międzykulturowych opiera się przede wszystkim na bacznej obserwacji i zachowaniu czujności. Nie powinniśmy dać się zwieść tzw. kulturowej ślepocie. To, że obecnie każde duże miasto z okien taksówki wygląda podobnie, nie oznacza, że ludzie wszędzie będą komunikować się tak samo. Pierwszym krokiem do opanowania dobrej komunikacji międzykulturowej będzie więc nieprzekładanie naszych doświadczeń kulturowych na obcokrajowców.

Udając się za granicę przypatrujmy się tutejszym zwyczajom, ale także, a raczej przede wszystkim, czytajmy o kraju, jego historii i sposobach komunikacji. W krajach Europy Zachodniej i w Stanach Zjednoczonych spotkamy się z kulturą nastawioną na indywidualizm i przekonania jednostki, natomiast podróżując do Azji możemy natrafić na postawę kolektywistyczną i dominację grupy. W drugim przypadku znacznie wydłuży się również czas pozyskiwania zaufania. Zanim zaczniemy robić interesy z Chińczykami czeka nas wiele spotkań i prezentacji. W przełamywaniu lodów może pomóc wsparcie instytucjonalne, takie jak: rządowe misje gospodarcze oraz zaangażowanie w cały proces izb handlowych i ambasad.

Czas jest pojęciem względnym

Podobny problem możemy mieć z podejściem przez różne nacje do pojęcia czasu i punktualności. Realizując międzynarodowe projekty, nieraz przekonałam się, że moi współpracownicy z agencji PR w Hiszpanii i we Włoszech potrzebują znacznie więcej czasu na odpowiedź, niż ich koledzy po fachu z Niemiec, Belgii czy Holandii. Z pracy w nigeryjskim banku wyniosłam natomiast niezbyt przyjemne dla mnie doświadczenia, wynikające z podejścia tej nacji do punktualności. W Nigerii wiele spotkań rozpoczynało się po ustalonej godzinie, a spóźnienia były uznawane za coś normalnego. Taka postawa była właściwa nie tylko dla obowiązków, ale i dla przyjemności, przykładowo na wyczekiwaną przeze mnie wycieczkę nad ocean wyruszyliśmy z czterogodzinnym opóźnieniem.

Wiedza o postrzeganiu czasu przez poszczególne kultury jest w kontaktach biznesowych bardzo przydatna. Jeżeli na przykład gonią nas terminy realizacji jakiegoś projektu, a wiemy, że nasi partnerzy w interesach mają bardziej luźne podejście do czasu niż my, warto skrócić tzw. deadline'y. Pozwoli to na szybsze podjęcie działań. Pomocne może okazać się także rozłożenie ich na kilka mniejszych projektów lub częstszy kontakt telefoniczny, w celu omówienia postępów.

Na gruncie prywatnym

Należy przy tym zaznaczyć, że niektóre kultury szczególnie cenią sobie kontakty osobiste. W Hiszpanii przeprowadziłam najlepsze projekty po tym, jak przy kolacji i lampce wina omówiliśmy z klientem swoje pozazawodowe pasje, sportowe zainteresowania i sposoby spędzania wolnego czasu. Podobnie było w przypadku klientów na Bliskim Wschodzie. Sukces w interesach okupiony był godzinami spotkań pracowników działów eksportu z arabskimi szejkami, dla których podjęcie decyzji uwarunkowane było koniecznością lepszego poznania partnera biznesowego.

W Niemczech dla odmiany, takie przejście na prywatny grunt było możliwe dopiero po wielu zrealizowanych projektach i wspólnych spotkaniach o charakterze merytorycznym. Zbyt duża otwartość i wylewność może nie być właściwie odczytana przez tę kulturę. Bardzo zamknięci pod tym względem są też Francuzi, którzy w odróżnieniu na przykład od nacji skandynawskich, niczego nie mówią wprost. W kontaktach z tym narodem dezaprobatę lub pochwałę dla naszych planów musimy wywnioskować z kontekstu sytuacji i subtelnych aluzji.

Angielska pogoda

Czasami, nie tylko dopasowanie do stylu komunikacji innych kultur, ale także powstrzymanie własnych uwarunkowań kulturowych może mieć ogromne znaczenie. Jeśli na standardowe pytanie Anglika: *How do you do?*, odpowiemy naszym polskim narzekaniem, możemy wprawić go w prawdziwe zakłopotanie. Nie powinniśmy jednak czuć się znudzeni lub zniecierpliwieni, gdy w trakcie rozmowy pojawi się jego zaduma nad pogodą. Osobiście, zawsze w takich momentach przywołuję anglojęzyczną wersję filmu „Duma i Uprzedzenie" i ze spokojem mogę kontynuować kontemplację porannej mgły.

Podróżując z Brytyjczykami weźmy pod uwagę również to, iż ze względu na nie tak odległe czasy Imperium brytyjskiego, do dziś czują się oni swego rodzaju obywatelami świata i nadal interesują się globalną gospodarką oraz tym, co dzieje się w światowej polityce. Dlatego, jeśli nie chcemy wyjść na parweniuszy, warto od czasu do czasu obejrzeć kanał telewizyjny BBC, przeczytać „Financial Times" czy nawet światowe wydania „Newsweeka".

Niemiecka skrupulatność

Innym ważnym aspektem jest efektywność i planowanie. Zanim wykonamy jakieś działanie dla naszego klienta z Niemiec, z pewnością czeka nas wiele tabelek do wypełnienia. Nasz wysiłek zostanie jednak nagrodzony, gdyż decyzje zapadną niezwłocznie po przeanalizowaniu przygotowanych zestawień. Zupełnie inaczej będzie w przypadku kontrahentów z Anglii – nawet jeśli wyślemy równie dużo harmonogramów i planów, nie liczmy na ich szybkie przeprocesowanie. Wydłużony czas rozważania nad projektem nie jest jednak domeną wszystkich krajów anglosaskich. W Stanach Zjednoczonych, które cenią sprawne działanie, decyzje zapadną błyskawicznie.

Grecka gościnność

Otwartość i transparentność to kolejne sprawy, na które powinniśmy zwrócić uwagę w międzynarodowej komunikacji biznesowej. Jesteśmy gościnnym narodem, ale z pewnością nie przed każdym obcokrajowcem chętnie otworzymy swoje drzwi. Ze względu na ⊙

IWONA KUBICZ

Od końca lat 90 związana z branżą public relations, od 6 lat właścicielka własnej Agencji PR Procontent Communication należącej do międzynarodowej sieci firm public relations Global Reach PR.
Swoje doświadczenie zdobywała prowadząc projekty z wielu obszarów komunikacji od audytów komunikacyjnych i Internal PR po kampanie public relations i zarządzanie komunikacją w kryzysie.
Realizowała projekty m.in. dla Energa, Polfarma, Janssen, Roche, Teva, HBO.
Specjalizuje się w projektach z zakresu Corporate PR.
Członek International Public Relations Association oraz juror w konkursach: Stevie International Business Awards, Magellan oraz IPRA Golden World Awards w kategoriach Corporate PR, komunikacja w kryzysie i Public Affairs and Lobbing, Digital PR.

kulturowe podobieństwa zwłaszcza w kwestii otwartości, łatwiej nam będzie zaprosić do swojego domu Greka czy Włocha niż Francuza lub Szwajcara. Te dwie pierwsze nacje uważają gościnność za podstawową zasadę w kontaktach międzyludzkich – Grecy mają nawet na to specjalne określenie – Filotimo, oznaczające bezinteresowną pomoc.

Mieszkańcy Grecji mają równocześnie dość swobodne podejście do przestrzegania przepisów. Wystarczy pojeździć samochodem po tym państwie, by zobaczyć, że zasady ruchu drogowego mogą być bardzo elastycznie interpretowane. Nie próbujmy tego jednak w Niemczech, Austrii czy Szwajcarii, gdzie kodeks jest nienaruszalny. Co więcej, do zasad poruszania się po drogach niektóre narody mają wręcz osobisty stosunek. W Skandynawii policja może zostać wezwana przez innego uczestnika ruchu drogowego, gdy ten zauważy kierowcę, zachowującego się niezgodnie z przepisami.

Ekspresja czy bezpieczny dystans

Polacy, jako naród ekspresyjny, muszą uważać na tzw. kultury niekontaktowe, czyli takie, które w relacjach rzadziej stosują dotyk lub, tak jak Anglicy, nie używają go praktycznie wcale. Podczas gdy lekkie dotknięcie Włocha czy Hiszpana w kontaktach biznesowych będzie dla nich czymś naturalnym, tak już Anglik w analogicznej sytuacji może poczuć się zwyczajnie urażony.

Kultury męskie/kobiece i kontekstualność

Duże znaczenie w relacjach z innymi narodami ma też czynnik określany jako męskość. Kulturę męską definiują: asertywność, nastawienie na rywalizację i ambicja. Kobiecą natomiast: uczuciowość, współczucie i troska. Do kultur typowo męskich zaliczymy m.in. Stany Zjednoczone i kraje arabskie.

Istotną kwestią jest także kontekst, czyli to, ile informacji pochodzi ze źródeł werbalnych, a ile spoza samej wypowiedzi. Do kultur o wysokim współczynniku kontekstualnym należą m.in. Chiny, Japonia, Korea. One też stanowią dla nas szczególne wyzwanie w komunikacji, gdyż musimy nauczyć się poprawnie odkodowywać wiele informacji z przekazów pozawerbalnych.

Dekalog dobrych relacji międzykulturowych

Obecnie, gdy duża mobilność i Internet umożliwiają codzienną współpracę z zespołami z różnych krajów, warto przygotować się do tego rodzaju komunikacji biznesowej. Należy przy tym zwrócić uwagę na kilka najistotniejszych kwestii:

1. Obserwuj, jak ludzie zachowują się w miejscach publicznych.
Czy w rozmowie podchodzą blisko siebie, gestykulują czy raczej trzymają ręce przy sobie, czy znajomi lub pary na ulicy dotykają się wzajemnie czy raczej nie okazują w ten sposób emocji.

2. Dowiedz się, jak powinno wyglądać prawidłowe powitanie, jak przyjąć wizytówkę oraz jakie gesty wolno i warto wykonać.

3. Poznaj obyczaje narodu, z którym współpracujesz.
Jeśli przykładowo Twoi klienci kochają futbol, przed wyjazdem do nich obejrzyj kilka meczy.

4. Unikaj przekładania tego, co znasz z domu na inną kulturę.
To, że Duńczyk zatrzaśnie kobiecie drzwi przed nosem, nie oznacza, że jest źle wychowany.

5. W krajach o cieplejszym klimacie uzbrój się w cierpliwość i bądź gotowy na opóźnienia.
Natomiast nie dopuść do spóźnienia się Twojej ekipy w relacjach z partnerami z krajów, ceniących punktualność.

6. Poczytaj o konwenansach związanych z rozmową – poszukaj zakorzenionych w kulturze schematów rozpoczynania rozmowy, np. „How do you do?", „The weather today is beautiful", itp.

7. Postaraj się unikać gestów, które mogą być odczytane niejednoznacznie.
Jeśli decydujesz się użyć symboliki kolorystycznej, najpierw upewnij się, co dany kolor oznacza w określonym kraju.

8. Jeśli możesz, dopasuj się do wymogów kulturowych.
Często będą one bardziej chronić niż ograniczać Twoją swobodę. Przykładowo, w kraju muzułmańskim dostosuj swój strój do obowiązujących norm.

9. Pytaj przewodników i tłumaczy, jak warto zachować się w konkretnym przypadku.

10. Goszcząc u siebie inne kultury zaznacz, że wiele rzeczy jest dla Ciebie nowych i starasz się poznać dany kraj lub kulturę.
Poproś o wyrozumiałość, a jeśli czujesz, że coś poszło nie tak, po prostu przeproś.

WYŻSZY STANDARD ROZWIĄZAŃ DLA TRANSPORTU

viaon

VIAON WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR WIODĄCYCH NA RYNKU MAREK:

inelo®

Wiodący na rynku europejskim producent najwyższej jakości oprogramowania do analizy i rozliczania czasu pracy kierowców, który został doceniony przez instytucje kontrolne, w tym ITD, PIP, BAG.

OCRK®
OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW

Największa w Polsce firma outsourcingowa, świadcząca kompleksowe usługi związane z rozliczaniem czasu pracy kierowców i płacy minimalnej w Europie.

GBOX®

Profesjonalne rozwiązania dla firm transportowych w zakresie monitoringu GPS oraz zaawansowanej telematyki.

Dział Obsługi Klienta:
Tel. 801 006 300 E-mail: dok@viaon.pl **www.viaon.pl**

CZAS NA TRANSPORT

SPECJALISTYCZNY KWARTALNIK INFORMACYJNY

www.viaon.pl