

Kierowca do rozliczenia

Na rynku firm rozliczających czas pracy kierowców zapanował prawdziwy boom. Regulacji przybywa, są coraz bardziej skomplikowane i trudne do zastosowania dla osób prowadzących działalność transportową, zatem zewnętrzna pomoc staje się przydatna a czasem wręcz nieodzowna. Przedstawiciele SRW, OCRK, ITD-PIP oraz BRK deklarują oczywiście indywidualne podejście do klienta i zyski związane z korzystaniem z ich usług jednocześnie podkreślając, by rozsądnie wybierać usługodawcę.



Tomasz Czarnecki

Mam wrażenie, że na rynku firm świadczących usługi rozliczania kierowców panuje swego rodzaju boom. Jak wybrać właściwy podmiot mając oferty wielu konkurencyjnych przedsiębiorstw świadczących podobne usługi?



Renata Domagalska, doradca klienta w SRW. - Od dawna klienci z branży transportowej potrzebowali wsparcia w zakresie rozliczania czasu pracy kierowców. Zwłaszcza biorąc pod uwagę zawiłości przepisów związanych z płacami minimalnymi, które non stop ulegają zmianom. Trzeba je bacznie obserwować a w ślad za tym niezwłocznie działać, gdy zaczynają obowiązywać inne stawki lub wymogi. Nierzadko przedsiębiorca nie ma czasu, aby obserwować działania prawodawców, co oczywiście nie będzie dla niego żadnym wytłumaczeniem

gają zmianom. Trzeba je bacznie obserwować a w ślad za tym niezwłocznie działać, gdy zaczynają obowiązywać inne stawki lub wymogi. Nierzadko przedsiębiorca nie ma czasu, aby obserwować działania prawodawców, co oczywiście nie będzie dla niego żadnym wytłumaczeniem



Cena nie jest jedynym wyznacznikiem dobrej oferty.

w przypadku kontroli. Dlatego może skorzystać z partnera biznesowego, zewnętrznej firmy takiej jak nasza, nadzorującej regulacje prawne i działającej we właściwym momencie. Dzięki temu przewoźnik skupi się na tym co dla niego najważniejsze, czyli pozyskiwaniu zleceń i dbałości o prawidłowe funkcjonowanie przedsiębiorstwa bez obaw, że przy kontroli będzie miał niewłaściwe doku-

menty albo, co też jest częstym przypadkiem, nie będzie miał ich wcale. Warto wspomnieć o ostatniej nowelizacji Ustawy o transporcie drogowym, w której poszerzono zakres kar nakładanych na przewoźników oraz posiadacza Certyfikatu Kompetencji Zawodowych. Przy wyborze właściwego podmiotu do obsługi na pewno należy wziąć pod uwagę jak długo podmiot istnieje w branży, jej zaplecze do obsługi klienta, co daje dodatkowo od siebie, jaką opinię ma na rynku. Bazujemy w głównej mierze na systemie poleceń od zadowolonych osób, dlatego systematycznie się rozwijamy i zwiększamy zatrudnienie. Bierzymy udział w branżowych spotkaniach, gdzie można nas poznać osobiście oraz skorzystać z wiedzy. Współpracujemy ze stowarzyszeniami transportu drogowego organizując prelekcje i szkolenia, zarówno dla właścicieli firm transportowych jak i ich kierowców.



Łukasz Włoch, główny ekspert ds. analiz i rozliczeń, Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców.

- Od kilku lat obserwujemy stały wzrost zainteresowania firm transportowych usługami rozliczania czasu pracy kierowców przez wyspecjalizowane podmioty. Popularność tego typu rozwiązania i korzyści w postaci prawidłowo rozliczonego wynagrodzenia oraz mniejszej ilości naruszeń zostały dostrzeżone przez Głównego Inspektora Pracy i wskazane w sprawozdaniu za 2017 rok. Obecnie wiele firm działa na rynku, lecz oferty są tylko pozornie podobne. Warto przede wszystkim dobrze zweryfikować partnera. Otoczenie prawne przewoźników bardzo często ulega zmianie. Samo rozliczenie już nie wystarcza – najważniejszą rolę odgrywają doświadczenie i usługi dodatkowe. Przykładowo, rozliczenie kierowcy bez przygotowania odpowiedniej dokumentacji

Łukasz Włoch (OCRK). - Obecnie wiele firm działa na rynku, lecz oferty są tylko pozornie podobne.

i trafnej argumentacji w trakcie kontroli jest bezużyteczne. Z drugiej strony zmiany w wynagrodzeniach należy przeprowadzić z uwzględnieniem interesów kierowców, aby zachęcić ich do pracy u danego przewoźnika. W trakcie wyboru oferty warto zwrócić uwagę na specjalizację

usługodawcy. Biuro rachunkowe, które nie specjalizuje się w obsłudze przewoźników, może nie mieć wiedzy o przepisach transportowych czy tachografach i przez to nie będzie dobrym partnerem. Wspominałem o dodatkowych usługach. Najważniejsze z nich to szkolenia, pomoc prawna, reprezentacja czy automatyzacja procesów w firmie, np. zdalny odczyt kart kierowców i tachografów.



Mariusz Hendzel, ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP. - Osoba, chcąc

z tego typu usług skorzystać ma twardy orzech do zgryzienia. Na rynku istnieje taka sama mnogość samych podmiotów rozliczających, jak ich podejścia oraz... cen. Naszym zdaniem kluczowy jest

aspekt doświadczenia i wiedza. Dzięki nim osoba powierzająca swoją dokumentację będzie mogła w pełni polegać na wyliczeniach, które otrzyma. Eksperci ITD-PIP są obecni w branży od 2004 roku – przeszliśmy razem z klientami wprowadzenie nowych Ustaw, płacę minimalną, wdrożenie LoiMacron, modyfikacje w tachografach oraz wiele innych wydarzeń kształtujących transport. Zatem posiadane know-how stanowi największy atut i takich partnerów życzę każdemu, kto szuka firmy zajmującej się usługowym rozliczaniem kierowców. A czy warto za decydujący element uznawać jedynie cenę? Nie. Można powiedzieć nawet więcej: zdecydowanie nie.



Błażej Suproń, właściciel BRK. - Od czasu wejścia w życie przepisów dotyczących płacy minimalnej w Niemczech można zauważyć wzrost zainteresowania obsługą w zakresie rozliczania czasu pracy kierowców. Do tego dochodzi coraz większa świadomość przewoźników

odnośnie konsekwencji finansowych związanych z nieprowadzeniem ewidencji czasu pracy, analizą naruszeń oraz właściwą analizą delegacji i płac. Zresztą wszelkie zmiany prawne powodują wzrost zainteresowania usługami. Jeśli chodzi o wybór usługodawcy, przewoźnicy powinni uwzględnić jaki zakres działań jest im potrzebny oraz czego oczekują od firmy wykonującej rozliczenia. Jedni wymagają obsługi z szerokim wachlarzem usług

Mariusz Hendzel (ITD-PIP). - Podstawą rozliczania czasu pracy kierowców są dane z tachografu.

świadczonych przez duży podmiot, inni natomiast poszukują małego przedsiębiorstwa, którego oferta będzie bardziej elastyczna i dopasuje produkt do potrzeb klienta. Nie bez znaczenia są również opinie innych osób, w tym znajomych lub partnerów biznesowych - bardzo często nowi przewoźnicy przychodzą właśnie na podstawie rekomendacji. W branży transportowej każdy z każdym się zna,

więc jeżeli ktoś ma wątpliwości, co do wyboru właściwej firmy, warto popytać. Dodatkowo polecam zwrócić uwagę na umowę. Nie brakuje przedsiębiorstw zawierających z usługobiorcami umowy na czas określony przypominające te stosowane przez dostawców telewizji lub telefonu. Nierzadko klienci nie mają szansy rozwiązania tego rodzaju porozumienia przed upływem określonego czasu lub płacą za to kary umowne rzędu kilku tysięcy złotych. A przecież nie zawsze przewoźnik jest zadowolony z dostawcy. Dlatego doradzałbym zapytać się o okres testowy. Moim zdaniem rzetelna firma bez problemu przystanie na taką propozycję, pozwalającą zweryfikować oczekiwania związane z sięgnięciem po zewnętrznego partnera w aspekcie rozliczania czasu pracy. Na podstawie przewoźników, którzy przechodzą do BRK poprzednio korzystając z innych podmiotów, zauważam dużą rozbieżność, co do jakości świadczonych usług. Istnieją przedsiębiorstwa pracujące rzetelnie, ale także te uznające, że import danych w odpowiedni program i wygenerowanie raportów w zupełności wystarczy. Wtedy bardzo często istnieje konieczność porządkowania spraw i powtórnego rozliczenia. Gdy usługobiorca ma wątpliwości w zakresie poprawności wykonanych działań, może wymagać przedstawienia podstaw prawnych stosowanych rozliczeń.



Zdaniem naszych rozmówców, skorzystanie z zewnętrznego partnera wspierającego rozliczenia jest bardzo opłacalne dla przewoźnika.

Zakres usług

Państwa usługi dotyczą tylko spraw analizy i rozliczenia ewidencji czy na przykład również zmian w organizacji firmy transportowej – optymalizacji kosztów i usprawnienia działań?

Łukasz Włoch (OCRK). - W tak dynamicznie zmieniającym się otoczeniu prawnym firm transportowych zapewniamy wsparcie w wielu aspektach ich działalności. Dostosowujemy usługi do potrzeb, śledzimy na bieżąco projekty zmian w przepisach i współpracujemy z największymi zrzeszeniami branżowymi. Dużą częścią usług jest przygotowanie dokumentacji, doradztwo np. w sprawie ustalenia właściwej struktury wynagrodzenia, kontrola naruszeń oraz szkolenia kierowców i kadry zarządzającej. Eksperci OCRK tylko w tym roku przygotowali ponad 5800 odwołań. Dotyczą one całego spektrum spraw, z którymi

Błażej Suproń (BRK). - Nie brakuje przedsiębiorstw zawierających z usługobiorcami umowy na czas określony przypominające te stosowane przez dostawców telewizji lub telefonu.

spotyka się przewoźnik – od problematyki opłat drogowych, przeważań, poprzez naruszenia czasu pracy, aż po kontrole zagranicznej płacy minimalnej. Właściciel może rozwijać firmę, gdy o sprawne i bezproblemowe działanie zadba profesjonalny podmiot. Poza tym pracownicy przewoźnika, do tej pory zajmujący się rozliczeniem czasu pracy kierowców, zyskują czas na inne działania np. pozyskanie nowych kontaktów, czy optymalizację zleceń, tras.

Mariusz Hendzel (ITD-PIP). - Do każdej firmy podchodzimy indywidualnie. Jednak jest jeden wspólny cel, który łączy wszystkie rodzaje współpracy: optymalizacja. To właśnie na tym najbardziej nam zależy. Chcemy, aby przewoźnicy działali zgodnie z prawem i jednocześnie maksymalizowali zyski. Na początku wspólnej drogi dokładnie weryfikujemy co zastajemy: jak wyglądają umowy, regulaminy, charakterystyka pracy w danym przedsiębiorstwie. Odpowiadamy na pytania o to, co można zmienić i jak wykorzystać obowiązujące przepisy na korzyść. Najlepiej współpracę z ITD-PIP obrazuje motto: „Wiedza, na którą możesz liczyć i doświadczenie, na którym możesz się oprzeć. Odwaga, która pozwoli osiągać Ci wyznaczone cele i rozważa, która wyeliminuje błędy (...) Oferujemy Tobie i Twojej firmie to, czego sami byśmy oczekiwali od swojego partnera!”

Błażej Suproń (BRK). - Od początku działalności byłem zdania, że lepiej skupić się na jednej konkretnej i kompleksowej usłudze. W tym przypadku dla każdego klienta przygotowywane są dokumenty regulujące kwestie rozliczania czasu pracy kierowców, pozwalające na optymalizację wypłacanego przez przewoźników wynagrodzenia. Wszystkie rozwiązania są oczywiście w pełni zgodne z prawem, co potwierdziły liczne kontrole PIP, podczas których reprezentowaliśmy klientów. Takie rozwiązania dają możliwość wygenerowania realnych oszczędności w obszarze wynagrodzeń. Świadczymy również usługi doradcze w zakresie dotyczących przepisów transportowych, sporządzania pism, odwołań oraz rozwiązywania różnych problemów. Bardzo często usługobiorcy dzwonią z różnymi niestandardowymi problemami, naturalnie staramy się je rozwiązać.

Renata Domagalska (SRW). - Nasze usługi mogą być świadczone na wielu płaszczyznach – wszystko ustalamy wspólnie z klientem przed podpisaniem umowy. Wcześniej badamy jego indywidualne potrzeby, prezentując korzyści jakie może uzyskać dzięki pomocy SRW. Rozpoczynając współpracę przeprowadzamy audyt dokumentacji obowiązującej w danym przedsiębiorstwie, a następnie wdrażamy nasze propozycje mające na celu optymalizację kosztów związanych z zatrudnianiem w firmie usługobiorcy. Opracowując pliki kierowców jesteśmy w stanie odnaleźć naruszenia i zwrócić na nie szczególną uwagę tak, aby nie pojawiały się w przyszłości. Tworzymy dokumentację związaną z zatrudnianiem, z rozliczaniem europejskich płac minimalnych, szkolimy kierowców, piszemy odwołania od decyzji administracyjnych, reprezentujemy podczas kontroli ITD oraz PIP. Nasza druga spółka Biuro Rachunkowe SRW świadczy usługi w zakresie księgowości oraz obsługi kadrowo-płacowej. Współpracujemy także z kancelarią prawną.



Prawidłowe rozliczanie czasu pracy kierowców stanowi podstawę do uniknięcia wysokich kar.

Bez telematyki ani rusz

Rozliczanie czasu kierowców coraz bardziej jest związane z telematyką. Jakie narzędzia państwo stosują i czy klienci przy współpracy również muszą zainwestować w nowe technologie?

Mariusz Hendzel (ITD-PIP). - Podstawą rozliczania czasu pracy kierowców są dane z tachografu. W przypadku tachografów cyfrowych mogą być one importowane zarówno z samego urządzenia rejestrującego jak i z karty kierowcy. Natomiast nieco starsze urządzenia rejestrują czynności na tzw. „wykresówkach”. Bez względu na to, jaki rodzaj tachografu posiada firma, jesteśmy w stanie wykonać pełne rozliczenia. Aby ułatwić odczyt danych, proponujemy skorzystanie z aplikacji TachoDroid, znacząco ułatwiającej i przyspieszającej odczyt danych zarówno z urządzenia jak i karty kierowcy. Jeżeli firma posiada systemy GPS, dane, które są za ich pomocą rejestrowane, pomagają podczas wytyczania przekroczonych granic. Jednak nie obligujemy usługobiorców do ponoszenia dodatkowych kosztów i zakupu jakichkolwiek urządzeń – chcemy optymalizować a nie generować wydatki.



Każde, nawet z pozoru proste i błahe zagadnienie może być dużą przeszkodą w działalności przewoźnika.

Błażej Suproń (BRK). - Staramy się nie obciążać przewoźników dodatkowymi kosztami związanymi z instalacją systemów telematycznych. Większość klientów korzysta z systemów GPS, pozwalających na zdalny odczyt danych, czy pobranie danych o przejściach granicznych. Oczywiście telematyka w takim przypadku ułatwia wykonywanie pracy, jednak nie jest niezbędna. Zresztą, moim zdaniem nie można bezgranicznie ufać tego typu rozwiązaniom. Jakiś czas temu zgłosiła się firma, która miała kontrolę i korzystała z usług zdalnego odczytu danych z tachografu. Po weryfikacji przedstawionych danych okazało się, że z powodu złego ustawienia systemu pobrane były niekompletne lub odczytane w niewłaściwym odstępie czasu. Efekt? Kara za nieregularne odczytywanie danych z pojazdów. Standardowo wystarczy, by przewoźnik posiadał czytnik kart/tachografu, resztę informacji można przesłać w postaci skanów lub wiadomości e-mail.

Renata Domagalska (SRW). - Telematyka ma przyszłość i SRW podąża za oczekiwaniami klientów w tym zakresie. Pracujemy aktualnie nad tym tematem i jak tylko będziemy mieli więcej informacji na pewno Czytelnicy Truck&Business Polska się o tym dowiedzą.

Łukasz Włoch (OCRK). - Automatyzacja procesu rozliczania czasu pracy kierowców i pewność danych jest jednym z najważniejszych elementów naszej usługi. W grupie kapitałowej, w której działamy znajduje się jeden z najlepszych dostawców systemów telematycznych dla transportu – GBOX Assist. Naszą najnowszą usługą jest GBOX APD (Automatyczne Przesyłanie Danych). Bez udziału kierowcy przesyłane są automatycznie najważniejsze dane z karty kierowcy, dotyczące

przekroczenia granic, delegacje potrzebne do rozliczenia czasu pracy oraz płacy minimalnej za granicą. Dane trafiają bezpośrednio na platformę APD gdzie są dostępne dla OCRK, ale także dla osoby zarządzającej firmą transportową, co pozwala na kontrolę i rewidowanie zdarzeń jazdy. Kolejny element związany z telematyką to zaawansowane systemy montowane w pojazdach, na bieżąco informujące kierowcę i spedytora o dostępnym czasie pracy. Jedną z opcji stanowi kontrola używania przez kierowcę selektora tachografu,

co w powiązaniu z odpowiednią dokumentacją pozwala znacznie ograniczyć koszty wynikające z tzw. nadużywania innych czynności zawodowych. Nie trzeba do tego montować dodatkowych urządzeń - wtedy dane zostają przesłane najczęściej pocztą elektroniczną. Istnieje też możliwość uzyskania niektórych danych z posiadanych już przez przedsiębiorstwo systemów telematycznych. Niedawno uruchomiliśmy również

Firmę rozliczającą czas pracy kierowców powinny mieć stosowne ubezpieczenie służące do wypłaty roszczeń przewoźników w przypadku popełnienia błędu.

dodatkową usługę – OCRK Mobile Bus – dla kierowców pojazdów d.m.c. do 3,5 tony niemających zamontowanych tachografów. Bez ponoszenia dodatkowych kosztów na montaż urządzeń, jesteśmy w stanie za pomocą aplikacji na smartfonie uzyskać dane o czasie jazdy i przekroczeniach granic, wystarczające do rozliczenia delegacji i płac minimalnych w innych krajach. Cały czas pracujemy nad nowymi rozwiązaniami wykorzystującymi współczesne technologie, by jeszcze bardziej usprawnić proces rozliczania czasu pracy kierowców.

Ile to kosztuje?

Część potencjalnych klientów obawia się zapewne cen. Stosują państwo abonamenty, koszt za jednego kierowcę, zestaw? Jakiej wysokości są to kwoty?

Błażej Suproń (BRK). - Do biznesu od początku podchodzę uczciwie. Przewoźnik płaci za wykonaną faktycznie usługę w postaci opłaty za jednego rozliczonego kierowcę, po wykonaniu naszej pracy. Na podstawie własnego doświadczenia stwierdzam, że abonamenty odbierane są negatywnie przez większość klientów, wg których to metoda utrzymania usługobiorcy. Moim zdaniem, gdy ktoś jest zadowolony ze świadczonych usług to będzie z nich korzystał. Ponadto liczba użytkowników pojazdów w firmach transportowych ulega częstym zmianom.

Renata Domagalska (SRW). - Nie ma się czego obawiać. Stosujemy zarówno abonamenty jak i pracujemy na zasadzie jednorazowych zleceń. Po szczegóły dotyczące konkretnych stawek zapraszamy do kontaktu z naszymi doradcami, którzy przygotowują indywidualnie dopasowane oferty.

Łukasz Włoch (OCRK). - Ceny zależą od wielu czynników – oferta jest dostosowana do konkretnych potrzeb pracodawców. Bierzymy pod uwagę np. stopień zaawansowania automatyzacji, rodzaj i kierunki wykonywanych transportów (np. do 3,5 tony), liczbę kierowców. Na korzyści mogą liczyć zarówno małe firmy jak i te posiadające kilkuset pracowników. Podczas bezpłatnej wizyty nasz przedstawiciel rzetelnie dopasuje ofertę do przewoźnika. Często optymalizacja procesów i oszczędności, które dzięki OCRK uzyskują klienci są nawet kilkukrotnie większe niż koszt usług.

Mariusz Hendzel (ITD-PIP). - Cena nie jest jedynym wyznacznikiem dobrej oferty. Bardzo często zwracają się do nas przewoźnicy, którzy dopiero po kontroli doszli do wniosku, że tego typu usługi (czyli całościowe rozliczanie jednego kierowcy wraz z np. płacami minimalnymi, delegacjami i wsparciem merytorycznym) nie mogą kosztować 30 lub 40 złotych miesięcznie, bo zabraknie kilku ważnych wyliczeń, raporty nie są kompleksowe, a opiekun przypisany do przedsiębiorstwa pominię wiele kluczowych aspektów. Eksperti Kancelarii Transportowej ITD-PIP nie tylko wspierają firmy transportowe merytorycznie podczas wielu konferencji czy też pisząc artykuły w mediach branżowych, ale również szkoląc osoby rozliczające, inspektorów oraz inne podmioty usługowe. Pełny, kompleksowy pakiet kosztuje około 120 zł i zawiera m.in. weryfikację poprawności czasów jazdy, pracy przerw i odpoczynków, "ciągłości" liczników pojazdów, zestawienie naruszeń przepisów transportowych (ITD) z komentarzem co poprawić i na co zwrócić uwagę kierowco oraz weryfikacja, raport terminowości odczytów danych cyfrowych. Do tego dochodzi zestawienie okresów, na które wymagane są zaświadczenia o dniach wolnych, wykonanie indywidualnych kart ewidencji czasu pracy z podaniem godzin pracy, nadgodzin, nocnych, dyżurów,

wniosków o rekompensatę nadgodzin i pracy w dni wolne. A także wyliczenie konkretnych kwot brutto "do wypłaty" należnych kierowcy za dany miesiąc, za dni pracy i rozliczenie ewentualnych ryczałtów za nadgodziny, pracę w porze nocnej i dyżury, podróży służbowych kierowców (delegacji), płac minimalnych w krajach UE. Cena oczywiście różni się w zależności od liczby kierowców oraz zakresu prowadzonych działań. Wprowadziliśmy również rozwiązanie korzystne np. dla firm realizujących tylko zlecenia krajowe. Mogą one swobodnie wybrać kluczowe dla nich opcje nie płacąc za niepotrzebne usługi np. wyliczanie płacy minimalnej w krajach UE. Wyróżniamy cztery pakiety. Podstawowy dotyczy m.in. naruszeń ITD, weryfikacji danych, zestawień aktywności., PIP to ewidencja czasu pracy, nadgodziny, rozliczenia PIP, Delegacje - wyjazdy krajowe i zagraniczne a Płace UE: wyliczanie płac zgodnie z obowiązującymi stawkami, zgłaszanie kierowców do zagranicznych systemów. Ceny wynoszą odpowiednio: 50, 40, 10 i 20 zł.

Renata Domagalska (SRW). - **Przy wyborze właściwego podmiotu do obsługi należy wziąć pod uwagę jego staż w branży, opinię na rynku, zaplecze do obsługi klienta, co daje dodatkowo od siebie.**

Gwarancja w formie ubezpieczenia

Dają państwo pisemną gwarancję, że w przypadku błędów związanych z rozliczaniem kierowców, ewentualne kary nałożone na przewoźników bierzecie na siebie?

Renata Domagalska (SRW). - Czasami kierowcy nieświadomie generują takie naruszenia, że ciężko jest się od nich odwołać. Dlatego ważne, aby poziom ich wiedzy był na odpowiednim poziomie. Najłatwiej to osiągnąć przez szkolenia odbywające się raz do roku lub gdy zmiana ulegają przepisy - wówczas najczęściej dochodzi do naruszeń i ryzyka nałożenia kary na prowadzącego ciągnik siodłowy, kary administracyjnej na przedsiębiorstwo transportowe, posiadacza licencji oraz Certyfikatu Kompetencji Zawodowych. Dlatego zachęcamy do skorzystania z tego typu zajęć. Wracając do pytania. Jeżeli na przedsiębiorcę została nałożona kara wynikająca z naszej pracy, czyli z błędnego rozliczenia kierowcy, to oczywiście dajemy taką gwarancję - posiadamy polisę ubezpieczeniową. Taka sytuacja jednak nie miała jeszcze miejsca.

Łukasz Włoch (OCRK). - Świadczenie usługi następuje po podpisaniu umowy. Integralną częścią jest regulamin dokładnie opisujący zakres naszych działań. Gwarancję jakości stanowi ubezpieczenie pokrywające ewentualne szkody wynikające ze świadczonej przez nas pracy.

Obecnie w Polsce mamy ponad 3000 klientów i co miesiąc rozliczamy ok. 20 000 kierowców.

Mariusz Hendzel (ITD-PIP). - Oczywiście – bierzemy pełną odpowiedzialność za swoją pracę. Posiadamy siedmioletnie ubezpieczenie od odpowiedzialności w przypadku naszych błędów. Od 15 lat jeszcze nigdy nie mieliśmy potrzeby z tego skorzystać, ale mamy je dla bezpieczeństwa klientów. W przypadku niejednoznacznych interpretacji weryfikujemy wiele przypadków i możliwych rozwiązań, by wybrać z jednej strony bezpieczne rozwiązanie, ale jednocześnie nie najłatwiejsze, czyli nadmiarowe dopłaty lub generowanie niepotrzebnej dokumentacji.

Błażej Suproń (BRK). – Posiadamy polisę OC. Jeżeli przewoźnik uzna, że kara wynika z błędnego rozliczenia może zwrócić się do naszego ubezpieczyciela o wypłatę odszkodowania. Ubezpieczyciel dokona oceny, czy błąd był zawiniony przez firmę, czy przez klienta bo przykładowo nie poinformował nas o wszystkich okolicznościach sprawy. Jeżeli by się okazało, że kara powstała faktycznie w 100 procentach przez BRK, jestem w stanie oddać pieniądze z własnych środków przedsiębiorstwa.

Które regulacje związane z rozliczaniem czasu pracy kierowców przysparzają przewoźnikom najwięcej problemów?

Łukasz Włoch (OCRK). - Każde, nawet z pozoru proste i błahе zagadnienie może być dużą przeszkodą w działalności przewoźnika. Wynika to głównie z gąszczy przepisów i wytycznych w jakich poruszają się firmy transportowe - nie tylko krajowych, ale przede wszystkim europejskich. Największe problemy sprawia inne podejście służb kontrolnych w poszczególnych krajach np. do zagadnień dotyczących norm czasu pracy czy odpoczynków tygodniowych w kabinie pojazdu. Zagraniczne płace minimalne wraz z obowiązkami administracyjnymi, z nimi związanymi również nie należą do najłatwiejszych i przejrzystych. Na



Przed podpisaniem dłuższej umowy, warto przetestować rozwiązania proponowane przez oferentów.

naszym podwórku natomiast w dalszym ciągu nie została rozwiązana prawnie sprawa ryczałtów za nocleg, w przypadku nocowania kierowców w kabinie pojazdu.

Mariusz Hendzel (ITD-PIP). - Problemy podczas rozliczania czasu pracy kierowców pojawiają się na wielu etapach. Numerem jeden niezmiennie jest płaca minimalna, pomimo że rozporządzenia o tym stanowiące pojawiły się już kilka lat temu. W branży pojawia się wiele błędnych interpretacji, mylnych tez i plotek, które nie ułatwiają pracy. Problemów przysparzają również podstawowe akty prawne, takie jak Rozporządzenie 561/2006.

Błażej Suproń (BRK). - Na podstawie własnego doświadczenia, a także badań, które prowadziłem jako pracownik uczelni mogę wskazać, że przewoźnicy największy problem mają z przepisami dotyczącymi zatrudniania kierowców. O ile do rozporządzenia 561/2006/WE większość kierowców i właścicieli zdążyła się już przyzwyczaić, to regulacje związane z zatrudnianiem i rozliczaniem kierowców nadal pozostają kłopotem. Przykładowo bardzo często zdarzają się źle skonstruowane umowy, brak obwieszczeń oraz wymaganych dokumentów kadrowych. Wiele firm zapomina również o sprawach BHP. Ponadto Kodeks pracy nierzadko ogranicza egzekwowanie od pracowników należności za zawinione szkody, a także daje przywileje pracownikowi. To w sytuacji braku kierowców na rynku pracy powoduje ciągłe problemy przedsiębiorstwa w obszarze utrzymywania właściwej dyscypliny pracy. Wracając do rozporządzenia 561/2006/WE, u wielu przewoźników istnieje przyzwolenie na popełnianie naruszeń. Często właściciel musi podjąć decyzję w zakresie przekroczenia jakiejś normy, celem uniknięcia kary za niedostarczenie ładunku. Inny problem to mała elastyczność wspomnianego rozporządzenia. Moim zdaniem w przyszłości kraje Unii Europejskiej powinny zastanowić się nad rewizją niektórych przepisów, by uniknąć niepotrzebnych przestoju oraz opóźnień terminów dostaw. Kontrahenci chcą mieć coraz szybciej towar, przedsiębiorstwa redukują zapasy, a sztywne ramy przepisów ograniczają możliwości przewozowe.

Renata Domagalska (SRW). - Aktualnie otrzymujemy najwięcej pytań ze strony klientów w związku z nowelizacją Ustawy o transporcie drogowym w zakresie pracy w godzinach nocnych. W wyniku wprowadzenia nowelizacji powstała „luka w prawie” i Inspekcja Transportu Drogowego nie może sprawdzać godzin nocnych dla osób zatrudnionych na umowę o pracę, ale jednocześnie Państwowa Inspekcja Pracy ma prawo do sprawdzania ewidencji pracy w godzinach nocnych od 2002 roku. Gdy klient nie wybrał godzin nocnych z Ustawy o Czasie Pracy Kierowców i tych z Kodeksu Pracy, może się mocno zdziwić podczas kontroli wysokością kary. Ważne też, o czym kierowcy nie wiedzą lub nie pamiętają, że już po 1 minucie pracy ponad normę wynikającą z rozporządzenia 561/2006WE dotyczącego czasów pracy, występuje naruszenie i konieczny jest wydruk i opisanie go.