

STYCZEŃ – 1/2016 (65)

# **TSL** biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł  
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Tematy numeru:

## **Obsługa logistyczna branży odzieżowej**

**Rok z MiLoG-iem – pierwsze  
podsumowania, pierwsze kary**

**Inwestycyjne przyspieszenie na kolei**

**Jak sprawdzić wiarygodność  
kontrahenta w branży TSL?**



Nakład: 11.000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

Czytaj on-line na [www.TSL-BIZNES.PL](http://www.TSL-BIZNES.PL)

# 08 Propelling Baltic market

# 10-03-2016

**University of Gdańsk, Sopot, Poland**

## **Polska część Transport Week**

### **SPONSORSHIP & EXHIBITION**

Alan Arent  
(+48) 500 061 931  
[alan@actiaforum.pl](mailto:alan@actiaforum.pl)

### **ON-LINE REGISTRATION**

[www.transportweek.eu](http://www.transportweek.eu)

### **SPOTKANIA DLA POLSKIEJ BRANŻY TSL**

Węzły logistyczne już mamy, czas na platformę informatyczną ładunków intermodalnych  
Organizator: RIGP i portal Pracujwlogistyce.pl

Spotkanie dot. logistyki i transportu ładunków do budowy farm wiatrowych  
Organizator: Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej

Panel akademicki dla studentów z udziałem przedstawicieli uczelni i pracodawców z Pomorza  
Organizator: Uniwersytet Gdański

Uczestnictwo w polskojęzycznej części konferencji Transport Week jest **bezpłatne**.

# SPOTKANIA TRANSPORTOWE

## EDYCJA WIOSNA 2016

Spotkania Transportowe kierowane są do właścicieli i przedstawicieli firm transportu drogowego oraz działów transportowych w firmach produkcyjnych i dystrybucyjnych.

Zaproszeni eksperci przedstawiają aktualne zmiany i tendencje w sektorze transportowym, wskażą najważniejsze zmiany w prawie transportowym, przybliżą najnowsze rozwiązania i odpowiedzą, jak zwiększać zyski i efektywność firmy transportowej.

**Już dziś rezerwuj czas i zapisz się na Spotkania Transportowe 2016.**

Udział w Spotkaniach Transportowych jest bezpłatny po wcześniejszej rejestracji.

Zarejestruj się **BEZPŁATNIE** na stronie:  
[www.spotkania.tsl-biznes.pl](http://www.spotkania.tsl-biznes.pl)

**Pytania i dodatkowe informacje:**  
spotkania@tsl-biznes.pl, tel. 22 213 88 28



<b>1 marca</b>	–	WARSZAWA
<b>8 marca</b>	–	KATOWICE
<b>15 marca</b>	–	BIAŁYSTOK
<b>22 marca</b>	–	POZNAŃ
<b>5 kwietnia</b>	–	WROCŁAW
<b>12 kwietnia</b>	–	LUBLIN
<b>19 kwietnia</b>	–	GDAŃSK
<b>26 kwietnia</b>	–	KRAKÓW

Spotkania odbywają się w godzinach 9.00 - 17.00



Organizatorzy Konferencji:  

Partnerzy:





Początek roku wiąże się z podsumowaniem minionych 12 miesięcy i refleksją dotyczącą przyszłości. Jeśli chodzi o branżę TSL to na pewno w 2015 r. na transport międzynarodowy wpływ miało funkcjonowanie niemieckiej ustawy o płacy minimalnej, jednak nie tak negatywny jak się spodziewano. Mimo MiLoG-u udział w przewozach polskich międzynarodowych przewoźników nie tylko nie zmalał, ale nawet wzrósł. Niepewność z uwagi na lukę w prawie jest tu najbardziej problematyczna.

O tym zagrożeniu na łamach TSL piszą nie tylko prawnicy, ale również przedstawiciele operatorów logistycznych. Dla nich problemem są też nowe regulacje prawne i obowiązki wprowadzane w innych państwach UE, jak rozszerzanie systemu opłat za autostrady, czy opony zimowe w Norwegii. Również to, że w ubiegłym roku wartość polskiego eksportu przekroczyła wartość importu nie jest tak pomyślną wiadomością, jakby się wydawało. To dlatego, że narasta niebilansowanie eksportu z importem. Jest wyzwaniem dla branży transportowej, gdyż do obsługi eksportu potrzebnych jest coraz więcej ciężarówek, które wracają do Polski mając niewykorzystaną przestrzeń ładunkową.

Dla przewoźników drogowych w dalszym ciągu problemem jest wyludzenie mienia przez przestępców, którzy w tym celu wykorzystują internet. W Europie roczne straty z tego tytułu szacowane są na 8 mld euro. Ostrzega przed nimi Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego. A jak się przed tym ustrzec? – radzą prawnicy z kancelarii JKP Adwokaci.

Oczywiście internet jest nie tylko zagrożeniem, ale przede wszystkim sprzymierzeńcem logistyków. Widać to przede wszystkim w kanale dystrybucji jakim e-commerce, który z impetem wkracza w różne branże, przede wszystkim w odzieżową, elektroniczną, a nawet w automotive. To dla logistyków nie tylko wyzwanie, ale też możliwość uzyskania przewagi na rynku. Czego im życzę,

**Elżbieta Haber**  
z-ca redaktora naczelnego

## W numerze

### > Logistyka

Coraz większy wpływ e-handlu na obsługę branży fashion .....	6
Jak nadążyć za konsumentem i nie zwariować	
Obsługa logistyczna branży odzieżowej .....	10
Sprzedaż w oparciu o wiele kanałów dystrybucyjnych .....	14
Kierunek Rzeszów .....	16
Lokalni często mają przewagę .....	17
Odpowiedzialny biznes źródłem przewagi konkurencyjnej .....	18

### > Transport drogowy

Nie tylko szanse, ale i zagrożenia .....	20
Zakończone kolejne kontrole MiLoG – sposób wyliczenia kary przez niemiecki Urząd Celny .....	23
„Złota jesień” nie taka „złota” jak oczekiwano	
Barometr transportowy: Niespodziewane zakończenie 4 kwartału .....	24
„Elektryczna” karta DKV .....	25
Smartfon na kołach – ciężarówka samochod przyszłości .....	26
Czas pracy kierowców – podstawowe regulacje prawne .....	28
Płaca minimalna we Francji – czekamy na konkrety .....	31
Gdy internet staje się sprzymierzeńcem przestępcy .....	32
Sprawniej, ale i bezpieczniej .....	35

### > Transport kolejowy

Inwestycyjne przyspieszenie na kolei .....	36
Nowoczesne lokomotywy Vectron dla PKP CARGO .....	39

### > Transport lotniczy

Baterie litowe – materiał niebezpieczny .....	40
---	----

### > Prawo

Skarga na egzamin kończący kurs ADR i co dalej? .....	42
Jak sprawdzić wiarygodność kontrahenta w branży TSL? .....	45
Rok z MiLoG-iem .....	48
Miejsce świadczenia usług TSL – zwiększone ryzyko kontroli podatkowej .....	52



**Czytaj również:**

**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALISTA-LOGISTYKA

ul. L. Staffa 31, 01-884 Warszawa  
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57  
redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

#### Redaktor naczelny i wydawca

Miroslaw Ganiec, tel. 502 532 575  
m.ganiec@tsl-biznes.pl

#### Zastępca redaktora naczelnego

Elżbieta Haber, tel. 501 36 77 56  
e.haber@tsl-biznes.pl

#### Prenumerata

tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57  
prenumerata@tsl-biznes.pl

Nakład: 11 000 egzemplarzy

*Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.  
Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów.*

**KMGmedia**

#### Wydawca

KMG Media Sp. z o.o., ul. L. Staffa 31, 01-884 Warszawa  
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328  
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

#### Dział reklamy i marketingu

reklama@tsl-biznes.pl  
Krystyna Koch – tel. 515 444 589  
k.koch@tsl-biznes.pl  
Jarosław Dynek – tel. 694 725 118  
j.dynek@tsl-biznes.pl  
Marcin Marczuk – tel. 513 432 305  
m.marczuk@tsl-biznes.pl

#### Współpraca

Tomasz Dobczyński, Dariusz Drabek,  
Marcin Jurczak, Arkadiusz Kawa,  
Michał Kij, Konrad Kułak, Franciszek Nietz,  
Dorota Raben, Monika Roman, Jerzy Różyk,  
Radosław Sitek, Damian Żabicki.

Poznaj nasze wszystkie aktywności:

[www.kmg-media.pl](http://www.kmg-media.pl)

**TSLbiznes**

**Truck & Van**

**SPOTKANIA TRANSPORTOWE**

**Vademecum TRANSPORTU**

**Katalogis.net**

**AGRO Expert**

**CONSTRUCTION Expert**

**KOMUNAL Expert**

**SERWIS Expert**

**Tool Expert**

Teraz jeszcze więcej możliwości



**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

**Truck&Van**  
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna  
**tylko 99 zł**

Prenumerata roczna  
**tylko 49 zł**

**Promocyjna prenumerata  
obu tytułów  
129 zł**

**Co miesiąc  
dla wszystkich  
profesjonalistów  
branży TSL**

Warto  
wiedzieć  
więcej



[www.TSL-biznes.pl/prenumerata](http://www.TSL-biznes.pl/prenumerata)

Prenumeratę miesięczników  
TSL Biznes oraz Truck & Van  
można zamówić przez:

- [www.TSL-biznes.pl/prenumerata](http://www.TSL-biznes.pl/prenumerata)
- e-mail: [prenumerata@tsl-biznes.pl](mailto:prenumerata@tsl-biznes.pl)  
[prenumerata@truck-van.pl](mailto:prenumerata@truck-van.pl)
- fax: 22 205 07 57
- pocztą: Redakcja TSL Biznes  
i Truck& Van  
ul. Leopolda Staffa 31  
01-884 Warszawa
- telefon: 22 213 88 28

Roczna prenumerata (11 wydań):  
TSL Biznes ....w cenie 99 zł z VAT  
Truck & Van...w cenie 49 zł z VAT  
oba tytuły .....w cenie 129 zł z VAT

### Formularz prenumeraty

#### Dane do wysyłki

Imię   
Nazwisko   
Nazwa firmy   
Adres   
Kod  Poczta   
Telefon   
e-mail

Data i podpis

#### Dane do faktury

Nazwa firmy   
NIP   
Adres (jeśli inny niż do wysyłki)  
  
Kod  Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)  
TSL Biznes od numeru  /2016  
Truck&Van od numeru  /2016  
oba tytuły od numeru  /2016

Coroczne, automatyczne  
przedłużanie prenumeraty

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez KMG Media Sp. z o.o. dla celów prenumeraty, marketingu i wydawania miesięczników TSL Biznes i Truck & Van. Dane osobowe mogą być sprawdzane i poprawiane.



Najważniejszy jest efekt synergii, który sprawny operator uzyskuje jeśli umiejętnie połączy wiele części składowych w jedną całość. Dziś coraz więcej klientów tego oczekuje, a operator, jeśli chce być konkurencyjny na rynku, musi tym wymaganiom sprostać

## Coraz większy wpływ e-handlu na obsługę branży fashion

Krótki cykl życia produktów związany z sezonowością i trendami mody, wąskie okna czasowe dostaw wyznaczone przez sieci handlowe, wielość indeksów, usługi dodatkowe jak specjalne opakowania, wieszaki z metkami zawierającymi kody kreskowe, rozmiary i ceny, to wyzwania, którym muszą sprostać producenci odzieży, a przede wszystkim operatorzy logistyczni obsługujący branżę fashion.

Zdaniem Sławomira Rajcha, E-commerce Managera, Raben Polska Sp. z o.o. do specyfiki obszaru należy na pewno szybka rotacja towaru na stocku, który z definicji jest *stockiem* szerokim, liczącym nawet kilkaset tysięcy unikalnych indeksów, ale krótkim, płytkim, gdzie dziesięć sztuk danego produktu to często górna granica magazynowanego wolumenu. – *Towarzyszy temu niejednoznaczność zleceń, tzn. zlecenie odebrane przez pracownika magazynowego może zostać zmienione przez klienta końcowego e-sklepu (np. zmiana koloru bluzki). Mamy tutaj do czynienia z odmiennością, innością w odniesieniu do klasycznej logistyki kontraktowej* – podkreśla Sławomir Rajch.

I to właśnie e-handel ma coraz większy wpływ na obsługę logistyczną branży odzieżowej i determinuje sposób podejścia

do niej. Miedzy innymi dlatego, że sklep internetowy działa 24 godziny na dobę przez siedem dni w tygodniu.

### Zmiana kanałów dystrybucji

W ostatnich latach rynek odzieżowy zdominowały „sieciovki”, a szeroki asortyment towarów, stosunkowo niskie ceny, możliwość skorzystania z wyprzedaży i lokalizacja w centrach handlowych, to niewątpliwie ich zalety. Ale nic nie jest wieczne, o czym świadczy znaczny wzrost sprzedaży w segmencie e-commerce w tej dekadzie, co nie oznacza, że klienci odchodzą od sieci handlowych. – *Na rynku zarówno pojawili się nowi gracze typowo e-commerce'owi jak i sieci handlowe, dla których sprzedaż internetowa jest kolejnym kanałem sprzedaży produktów dostępnych*



Usługa, która dziś jeszcze wyprzedza potrzeby rynku e-commerce (jako całości), za chwilę będzie sama wyprzedzona przez oczekiwania rynku, które w znacznej mierze zostaną ukształtowane przez klientów firm będących klientami operatorów

w tradycyjnym kanale – twierdzi Zbigniew Gawęda, Business Development Manager FIEGE. – *Rozwój e-commerce wymusił nie tylko konieczność powstania wyspecjalizowanych jednostek biznesowych specjalizujących się w obsłudze zwrotów (niejednokrotnie poziom zwrotów w branży odzieżowej przekracza 40% sprzedaży), ale także wpły-*

*Można więc kupić większy asortyment towaru niż jest to potrzebne, wybrać ubranie, które najbardziej odpowiada, a resztę zwrócić. Z tym jednak wiąże się dodatkowo obsługa przez operatora logistycznego, jak przyjęcie towaru, odświeżenie, często przepakowanie i ponowne przygotowanie do sprzedaży.*

**W minionym roku ok. 30% zapytań z obszaru logistyki magazynowej, skierowanych do DB Schenker Logistics w Polsce od klientów z różnych branż, dotyczyło dostaw indywidualnych lub obsługiwanych internetowo. Postępuje więc proces rozdrobnienia zleceń i zmniejszania się wielkości wysyłek.**

*nęł na zwiększenie zakresu dostępnych usług dodanych – dodaje. A zwroty to jedno z poważniejszych wyzwań handlu internetowego, zwłaszcza, że prawo polskie i unijne daje klientom możliwość zwrotów w ciągu 14 dni od otrzymania przesyłki.*

*To, że e-commerce ma obecnie ogromny wpływ na rozwój branży fashion potwierdza Tomasz Pyka, dyrektor sprzedaży, DB Schenker Logistics. – Z roku na rok wzrasta sprzedaż online. Internauci mają do dyspozycji e-sklepy oferujące ubrania*



*Ciągła zmienność kolekcji i mnogość produktów, które należy jak najszybciej udostępnić do sprzedaży to jedna z cech charakterystycznych branży odzieżowej*



## CZAS NA RZESZÓW

- 

**Kompleksowa logistyka magazynowa**
- 

**E-commerce**
- 

**Nowoczesne obiekty klasy A+**
- 

**Co-packing**
- 

**Własna sieć transportowa**
- 

**Cross docking wraz z lokalną dystrybucją**



Specjalistyczny sprzęt, zaawansowane rozwiązania IT. Codziennie kilkaset zrealizowanych zleceń.



Własna sieć samochodów dystrybucyjnych. Dostawy i odbiór z zakładów produkcyjnych, dystrybucja FMCG i wiele innych.



Pierwsze w pełni kompleksowe centrum logistyczne na Podkarpaciu. HACCP, ISO 9000, ISO 14000, OHSAS. Pełne bezpieczeństwo.

**Reslogistic**  
Park Logistyczny Rogoźnica  
Rogoźnica 306 A  
35-060 Głogów Małopolski

tel. 17 772 58 00  
kom. 661 617 652  
e-mail: [biuro@reslogistic.pl](mailto:biuro@reslogistic.pl)  
[www.reslogistic.pl](http://www.reslogistic.pl)



## Zgodnie z oczekiwaniami klienta

Zbigniew Gawęda,  
Business Development Manager FIEGE

Obsługa logistyczna branży odzieżowej odznacza się sporą złożonością, którą wymusza zarówno charakterystyka samych produktów (model, rozmiar, kolor vs. system kodowania producenta), wymagania procesu (np. sposób składowania), charakterystyka rynku (np. wysoki poziom zwrotów, duże wahania sezonowe) jak i duża liczba usług dodanych (np. czyszczenie, prasowanie, prowadzenie studia fotograficznego, obsługa zwrotów itd.).

Wymagania wobec operatorów ciągle rosną. Wymusza je nie tylko silna konkurencja na rynku e-commerce, ale także oczekiwania klienta finalnego, który chciałby otrzymać towar następnego, czy nawet tego samego dnia; który chciałby być informowany o każdej zmianie statusu zamówienia; który ma prawo zwrócić towar do 14 dni bez podania przyczyny oraz chciałby wybrać sposób dostawy towaru z szeregu opcji. Te wszystkie oczekiwania wprost przekładają się na zakres usług, które operator logistyczny musi zapewnić. To mocno skrócony *lead-time*, to liczne interfejsy między systemem WMS a systemem klienta, to także dodatkowe produkty poszerzające te typowo „logistyczne”.

różnych marek. Nasi klienci z tej branży także uruchamiają swoje sklepy internetowe. Co ciekawe, w mijającym roku ok. 30% zapytań z obszaru logistyki magazynowej, skierowanych do DB Schenker Logistics w Polsce od klientów z różnych branż, dotyczyło dostaw indywidualnych lub obsługiwanych internetowo. Postępuje w związku z tym proces rozdrobnienia zleceń i zmniejszania się wielkości wysyłek.

Ciągła zmienność kolekcji i mnogość produktów, które należy jak najszybciej udostępnić do sprzedaży to jedna z cech charakterystycznych branży odzieżowej. – W branży e-commerce nie wiąże się jedynie z wprowadzeniem towaru na stan magazynowy, ale także obejmuje wykonanie serii profesjonalnych zdjęć – podkreśla

Zbigniew Gawęda. Zazwyczaj robią to same e-sklepy, ale coraz częściej również operatorzy logistyczni.

Jednak, jak potwierdzają to operatorzy specjalizujący się w obsłudze branży fashion, np. FIEGE, dla elastycznej, profesjonalnej firmy obsługa branży e-commerce

nie jest trudna. – *Istotne bez wątpienia jest zapewnienie podmiotowi branży e-commerce komfortu działania. Bezpieczeństwa, że dalszy intensywny rozwój sprzedaży, rosnąca sprzedaż w sezonie pozostanie bez wpływu na wysoką jakość obsługi* – komentuje Zbigniew Gawęda.

## To co najtrudniejsze

Branża fashion ma też swoje specyficzne wyzwania. Tomasz Pyka podkreśla, że największym są dostawy, które zazwyczaj realizowane są kolejnego dnia i muszą zostać zrealizowane do konkretnej godziny. – *Zazwyczaj nie jest praktykowane dostarczanie towaru, kiedy w sklepie są już klienci. Dlatego galerie i sklepy zlokalizowane przy handlowych ulicach są zazwyczaj zaopatrzone przed godz. 9:00. Przykładowo, dostawy do centrów handlowych odbywają się w ściśle określonych oknach czasowych. Towar musi zostać wniesiony bezpośrednio do sklepu przez kierowcę lub dostarczony w specjalnych pojemnikach i odebrany w wyznaczonym czasie przez pracownika sklepu. W wielu przypadkach trzeba również wypracować proces obsługi zwrotu pojemników – najczęściej nie stosuje się dostaw paletowych. W przypadku dostaw do sklepów przy ulicach handlowych trzeba*

**Istotne bez wątpienia jest zapewnienie podmiotowi branży e-commerce komfortu działania. Bezpieczeństwa, że dalszy intensywny rozwój sprzedaży, rosnąca sprzedaż w sezonie pozostaną bez wpływu na wysoką jakość obsługi.**



## Zaletą zasięg działań

Tomasz Pyka, dyrektor sprzedaży,  
DB Schenker Logistics

Dobry operator logistyczny w pracy dla branży fashion musi umiejętnie reagować na szczyty sezonowe i sprawnie radzić sobie z obsługą „zwrotów” – chodzi m.in. o opakowania i towar po sezonie. Ważne jest też zapewnienie klientowi możliwości transportu w inny sposób niż z wykorzystaniem tradycyjnych palet. W branży odzieżowej towar może być przewożony choćby na wieszakach czy w *boxach*.

Dużą zaletą stanowi globalny zasięg działań prowadzonych przez operatora. Wielu klientów prowadzi biznes w różnych krajach, potrzebują w związku z tym obsługi uwzględniającej transport w imporcie oraz eksporcie oraz dodatkowych rozwiązań. Cenią sobie partnerów, dzięki którym mogą skupić się na działaniach kluczowych, oddając logistykę w ręce sprawdzonego operatora, dysponującego odpowiednim *know-how* i globalną siecią oddziałów i połączeń.





## Wielokanałowość logistyczna

Sławomir Rajch, E-commerce Manager,  
Raben Polska Sp. z o.o.

Raporty, konferencje i trendy rynkowe nie pozostawiają złudzeń. Handel internetowy rośnie i w większości branż rość jeszcze będzie – dotyczy to m.in. branży fashion. Co sezon pojawiają się modne i nośne pojęcia, jak zakupy mobilne (słynny już „rok mobile”), sprzedaż w mediach społecznościowych czy wreszcie dywersyfikacja kanałów sprzedaży/dotarcia do klienta docelowego (*multichannel/omnichannel/wielokanałowość*).

Dlatego podmioty, które oferują outsourcing usług logistycznych, aktywnie włączają do swoich ofert aspekt wielokanałowości. W odróżnieniu od modnego, sprzedażowego *omnichannel*, wielokanałowość logistyczna jest jeszcze bardziej złożona.

*Fulfilement* u dużego operatora logistycznego może być synergiczny wobec tzw. dużej logistyki (np. ten sam system magazynowy, wykorzystanie przestrzeni dolnej w regałach wysokiego składu) bądź funkcjonować oddzielnie. W każdym z przypadków wymaga jednak specyficznego oprzyrządowania (jak stoły skanujące, skanery ręczne i naramienne, *picking* głosowy, szafy automatyczne, dedykowane chłodziarki, wreszcie *antresole*) i przeszkolenia pracowników w zakresie znajomości towaru Klienta.

*dodatkowo pamiętać, że poruszanie się samochodem po danym obszarze (np. ścisłym centrum miasta) jest dopuszczalne tylko w określonych godzinach – wylicza.*

Nad problemem zastanawia również Sławomir Rajch. Jako dwa kluczowe zagadnienia podaje dobrze zaprojektowany i sprawnie działający model procesu obsługi zwrotów towaru bez podania przyczyny oraz obsługi reklamacji z innych powodów. – *Z uwagi na charakter towaru i mentalne przyzwyczajenia nabywców to wciąż najbardziej „zwrotogenna” branża. Inny temat warty wskazania to wieloetapowa dostawa pojedynczych partii produktów do magazynu, często pochodząca z miejsc w świecie rozproszonych, jak towar z Wietnamu, USA i Mau-*

*ritiusa przeznaczony do sprzedaży w ramach jednej kampanii internetowej – wymienia.*

A dla firm odzieżowych, gdy ilość kanałów sprzedaży i produktów jest coraz bardziej różnorodna, niewątpliwie coraz bardziej korzystne jest powierzenie obsługi



*Gdy ilość kanałów sprzedaży i produktów jest coraz bardziej różnorodna, coraz bardziej korzystne jest powierzenie obsługi operacji logistycznych, informatycznych, obsługi klientów i finansowej jednemu partnerowi*

*w niektórych przypadkach może być zwyczajnie niemożliwe, ponieważ tematyczne granice zostały już osiągnięte. Chodzi tutaj o bardzo późne godziny odbiorów kurierskich, pracę dwuzmianową w soboty i inne „wyjścia naprzeciw oczekiwaniom”, jak samocho-*

## Największym wyzwaniem dla branży fashion są dostawy, które zazwyczaj realizowane są kolejnego dnia i muszą zostać zrealizowane do konkretnej godziny.

operacji logistycznych, informatycznych, obsługi klientów i obsługi finansowej jednemu partnerowi. Cóż, korzyści kompleksowej obsługi, jak koordynacja różnych działań, pełna ich integracja, współpraca i komunikacja między podmiotami, są niewątpliwie. A najważniejszy jest efekt synergii, który sprawny operator uzyskuje jeśli umiejętnie połączy wiele części składowych w jedną całość. Dziś coraz więcej klientów tego oczekuje, a operator, jeśli chce być konkurencyjny na rynku, musi tym wymaganiom sprostać.

### W celu pozyskania klientów

Obsługa branży e-commerce dla operatorów logistycznych, chcąc nie chcąc, powoli staje się standardem, więc coraz trudniej podawać ją jako atut. Czym więc mogą oni konkurować ze sobą i co dają przewagę?

– *Mniejsi i więksi gracze (szybko można wymienić kilka prężnych podmiotów) konkurują wciąż lepszą jakością swoich usług – co*

*dy kurierskie całodobowo oczekujące przy rampie na paczki danego klienta firmy logistycznej – wylicza Sławomir Rajch. Z jednej strony już dziś dostępne są opcje jak home delivery w określonych godzinach w sobotę, z drugiej trwają zaawansowane prace nad skrajnie użytecznymi aplikacjami dla klientów. – Nie jest frazesem twierdzenie, że usługa, która dziś jeszcze wyprzedza potrzeby rynku e-commerce (jako całości), za chwilę będzie sama wyprzedzona przez oczekiwania rynku, które w znacznej mierze zostaną ukształtowane przez klientów naszych klientów – komentuje menedżer z Raben Polska.*

Za parę lat może się okazać, że w branży odzieżowej większość towaru sprzedawana będzie przez internet i rola sklepów sieciowych w centrach handlowych zostanie zmarginalizowana, choć obecnie trudno nam sobie to wyobrazić. W tej sytuacji jeszcze większe znaczenie ma rozwój technologii informatycznych, bez których nie możliwy byłby rozwój globalnej logistyki. ◀

Elżbieta Haber



Obsługa branży odzieżowej to także przygotowywanie pojedynczych zamówień, które klienci mogą odebrać w sklepie lub w domu. A także przyjmowanie zwrotów z transakcji elektronicznych i tradycyjnych

## Jak nadążyć za konsumentem i nie zwariować

### Obsługa logistyczna branży odzieżowej

Trendy, które wpływają na obsługę branży odzieżowej możemy podzielić na te związane z koniunkturą i na te wynikające ze specyfiki samego asortymentu. Obecnie mamy klimat sprzyjający inwestycjom. Wpływa na to silny popyt wewnętrzny, który napędza gospodarkę i przyczynia się do wzrostu sprzedaży sieci odzieżowych.



Michał Wochna

Ponadto sprzedaż napędzana jest przez handel elektroniczny, który rośnie w dwucyfrowym tempie, nie mając jednocześnie istotnego wpływu na ograniczenie przychodów w kanale tradycyjnym. Coraz więcej firm działających w segmencie *fashion* widzi konieczność stosowania wielokanałowego modelu sprzedaży. Sieci handlowe korzystają z dobrej koniunktury. Nie oznacza to jednak, że nie przyglądają się kosztom i nie szukają oszczędności.

#### Nowe zwyczaje zakupowe

Jednocześnie mamy do czynienia z rewolucją, która na naszych oczach przeobraża rynek. W ostatnich latach zmieniły się znacząco zwyczaje zakupowe klientów, co bezpośrednio przełożyło się na kanały wykorzystywane w sprzedaży. We wszystkich obszarach widoczny jest wpływ internetu, gdzie często klienci podejmują decyzję o ścieżce zakupowej. Ponadto sklepy, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom konsumentów, oferują coraz bar-

ziej dogodne warunki zakupu i zwrotu towaru, a także szybkiej dostawy. Detaliści organizują swoje kanały sprzedaży w taki sposób, aby dotrzeć do klienta w każdym momencie. Jednak sztuka polega również na stworzeniu powiązań pomiędzy wybra-

#### Specyfika dostaw

Uwarunkowania wynikające ze specyfiki branży i umiejscowienia punktów sprzedaży to przede wszystkim wąskie okna czasowe realizacji dostaw, sezonowość, znaczne

**Ważne jest stworzenie powiązań pomiędzy wybranymi kanałami (np. zakupy online, odbiór w sklepie), a także odpowiednia ich integracja, aby klient otrzymał wysoką jakość obsługi w każdym z nich.**

nymi kanałami (np. zakupy online, odbiór w sklepie), a także odpowiedniej ich integracji, aby klient otrzymał wysoką jakość obsługi w każdym z nich. Równie istotna jest szybkość dostarczenia kolekcji czy to do punktu sprzedaży, czy odbioru przesyłki – w przypadku zakupów online. To wszystko stanowi potężne wyzwanie dla logistyki, która powinna wspierać nowe zwyczaje zakupowe konsumentów.

rozproszenie punktów dostaw, duża liczba indeksów produktowych. W przypadku tych ostatnich, ich mnogość jest wynikiem zapotrzebowania ze strony klientów na różnorodny asortyment, od typowo klasycznych modeli do tych bardziej designerskich, a także tempo wprowadzania nowych kolekcji. Są one dostarczane do sklepów w mniejszych, za to częstszych seriach, a nie jak to było wcześniej, dwa razy do roku.

Wzmóżonego zapotrzebowania na dostawy możemy się spodziewać w trakcie wymiany kolekcji, w okresach wyprzedaży, coraz częstszych, bo już nie tylko sezonowych.

Ogromna część rynku odzieżowego lokuje swoje punkty sprzedaży w centrach handlowych. Tu jednym z najważniejszych wyzwań jest terminowość. Wskaźnik realizacji dostaw z dokładnością do kilkunastu minut, musi przekraczać 99% skuteczności. Operator dostosowuje się do wyznaczonych przez sieci handlowe okien dostawy, przy czym są one niezwykle restrykcyjne, a ich tolerancja niewielka. Dostawy odbywają się poza godzinami otwarcia, a więc najczęściej w godzinach porannych lub nocnych. Okna dostaw wynoszą najczęściej +/-15 minut, co biorąc pod uwagę możliwe sytuacje na drodze oraz warunki pogodowe, nie jest dla przewoźnika zadaniem prostym. To wymaga doświadczenia i wiedzy jak zorganizować proces dostaw, aby przebiegał terminowo.

Sprzedaż odzieży odbywa się nie tylko w dużych centrach handlowych, nawet w przypadku sieci odzieżowych. Zaostrzo-



Do prasowania i odświeżania tkanin służy profesjonalny tunel prasowniczy, w którym za pomocą pary odzież jest przygotowywana bezpośrednio do sprzedaży w salonach firmowych

i mniejszym nasyceniem konkurencji, co pozwala osiągnąć satysfakcjonujące przychody. Nie zmienia to jednak wymogów dotyczących terminowości dostarczenia

pie lub w domu. A także przyjmowanie zwrotów z transakcji elektronicznych i tradycyjnych. Ponieważ klient chce odbierać produkty w dogodnym dla siebie miejscu i czasie, nowoczesna dystrybucja oferuje dostawy do punktów odbioru paczek, stacji benzynowych czy kiosków ruchu.

### Uwarunkowania wynikające ze specyfiki branży i umiejscowienia punktów sprzedaży to przede wszystkim wąskie okna czasowe realizacji dostaw, sezonowość, znaczne rozproszenie punktów dostaw, duża liczba indeksów produktowych.

na konkurencja powoduje chęć poszukiwania nowych rynków zbytu. Nie są to już tylko duże miasta, lecz również średnie aglomeracje. Charakteryzują się mniejszym potencjałem nabywczym, ale też

kolekcji do sklepów oraz uwarunkowań związanych z jej obsługą.

Obsługa branży odzieżowej to także przygotowywanie pojedynczych zamówień, które klienci mogą odebrać w skle-

### Operator jak James Bond

Wykonuje on wiele różnorodnych zadań, dysponuje najnowocześniejszymi technologiami. Codziennie otrzymuje nowe wyzwania. Musi być niezawodny. Operator logistyczny staje przed zadaniem zorganizowania sprawnego i efektywnego systemu dystrybucji dla dużej skali operacji. Przy czym działania wykonywane są pod presją czasu. Często mamy do czynienia z obsługą w tzw. *cross-dockingu*, który wią-

## DL INVEST PARK PSARY CENTRUM LOGISTYCZNO-MAGAZYNOWE



**DOSTĘPNA POWIERZCHNIA MAGAZYNOWA!**

tel. +48 503 98 58 05 | e-mail: [wirginia@dlinvest.pl](mailto:wirginia@dlinvest.pl) | [www.dlinvest.pl](http://www.dlinvest.pl)



Spedimex na powierzchni magazynowej, dedykowanej dla odzieży, posiada park maszynowy, który znacznie ułatwia i przyspiesza obsługę sektora. W obiektach wydzielona została strefa magazynowa, wyposażona w regały statyczne oraz system przesuwny służący do przemieszczania ubrań

że się z szybkim czasem reakcji i dużą dynamiką realizacji. Musimy brać pod uwagę mnogość indeksów asortymentowych, co wynika bezpośrednio z dużej różnorodności produktów w sklepach. Produkt, który trafia do magazynu musi być w niedługim czasie rozładowany, przepakowany. Wykonywane są na nim także operacje dodatkowe jak prasowanie i odświeżanie, etykietowanie lub wymiana etykiet, kontrola jakości włącznie ze sprawdzeniem wymiarów, a następnie kierowany jest do punktów sprzedaży lub odpowiedniej lokacji w magazynie.



Produkt, który trafia do magazynu musi być w niedługim czasie rozładowany, przepakowany. Wykonywane są na nim także operacje dodatkowe jak prasowanie i odświeżanie, etykietowanie lub wymiana etykiet, kontrola jakości włącznie ze sprawdzeniem wymiarów, a następnie kierowany jest do punktów sprzedaży lub odpowiedniej lokacji w magazynie

## Zaplecze techniczne

Wszystkie operacje wymagają odpowiedniego wyposażenia i zaplecza technologicznego. Spedimex na powierzchni magazynowej, dedykowanej dla odzieży, posiada park maszynowy, który znacznie ułatwia i przyspiesza obsługę sektora. W obiektach wydzielona została strefa magazynowa, wyposażona w regały statyczne oraz system przesuwny służący do przemieszczania ubrań. Umożliwia to ich załadunek bezpośrednio na środku transportowe. Produkty z delikatnych tkanin są w ten sposób lepiej chronione przed potencjalnymi uszkodze-

plementarnymi jak na przykład obuwie, akcesoria, zabawki.

Nad wszystkimi procesami czuwają systemy zarządzania magazynem (WMS) oraz transportem (TMS). Bez tych technologii obsługa tak wielu indeksów asortymentowych nie byłoby możliwa w pożądanym przez klienta czasie. Systemy sterują pracą ludzi, pokazując im z jakiej lokacji pobrać towar, a w dalszej kolejności planują trasę dostawy, jak również pozwalają monitorować status realizacji. Wraz z aplikacją i mobilnymi terminalami, w które wyposażeni są kierowcy, sieć odzieżowa może monitorować, na ekranie kompute-

**Okna dostaw wynoszą najczęściej +/-15 minut, co biorąc pod uwagę możliwe sytuacje na drodze oraz warunki pogodowe, nie jest dla przewoźnika zadaniem prostym. To wymaga doświadczenia i wiedzy jak zorganizować proces dostaw, aby przebiegał on terminowo.**

niami, a transportowana odzież nie traci parametrów uzyskanych w drodze prasowania.

Do prasowania i odświeżania tkanin służy profesjonalny tunel prasowniczy, w którym za pomocą pary odzież jest przygotowywana bezpośrednio do sprzedaży w salonach firmowych. Ponadto park maszynowy uwzględnia również sprzęt do prasowania ręcznego oraz multiformy do prasowania za pomocą wewnętrznego nadmuchu powietrza. Rodzaj prasowania dobierany jest indywidualnie do rodzaju materiału, a nad całością operacji czuwa technolog.

ra, trasę przesyłki, godzinę odbioru, podpis pracownika przyjmującego w sklepie. Tak więc otrzymuje w czasie rzeczywistym wszystkie informacje, niezbędne do szybkiego podejmowania decyzji biznesowych.

## Technologia motorem logistyki

Nowe zwyczaje konsumentów przekładają się nie tylko na działania sieci handlowych, ale mają także odzwierciedlenie w kształtowaniu usług logistycznych. Logistyka musi podążać za trendami jakie mają miejsce na rynku, często nawet je wyprzedzać. Kołem

**Nowe kolekcje są dostarczane do sklepów w mniejszych, za to częstszych seriach, a nie jak to było wcześniej, dwa razy do roku.**

Nie bez znaczenia jest też odpowiednia flota pojazdów. Ta, dedykowana odzieży, jest wyposażona w ażurowe ściany, do których mocowane są drążki, tak aby optymalnie wykorzystać przestrzeń ładunkową i dostarczyć towar w nienaruszonym stanie. Samochody muszą być też bardzo czyste i regularnie wentylowane, gdyż odzież bardzo szybko chłonie wszelkie zapachy. Z tego też powodu nie należy łączyć dostaw odzieży z produktami, które mogłyby wpływać na jej właściwości. Z reguły odzież podróżuje z artykułami kom-

zamachowym logistyki staje się technologia i systemy które wspierają wielopłaszczyznowe operacje.

Nie należy też pomijać wagi doświadczonego zespołu zarządzającego i wykonawczego. Tylko znając specyficzne potrzeby klientów, można spełnić ich oczekiwania. Doświadczony personel czuwa nad poprawną realizacją zleceń, parametryzuje i obsługuje systemy, które bez czynnika ludzkiego, same w sobie nie gwarantują sukcesu. ◀

**Michał Wochna,**  
dyr. ds. logistyki, Spedimex



LOGISTICS 2016  
POLSKI KONGRES LOGISTYCZNY



# LOGISTYKA W CYFROWYM ŚWIECIE POZNAŃ, 18–20 maja 2016

Logistyka w handlu omnikanalowym | Transport intermodalny | Fizyczny Internet |  
Innowacje w logistyce produkcji | Zakupy | Usługi logistyczne | Magazyn we  
współczesnych łańcuchach dostaw | Systemy IT | Standardy w logistyce

## W PROGRAMIE:

- » wystąpienia ekspertów,
- » debaty i sesje tematyczne,
- » wystawa „Rynek Logistyczny 2016”,
- » zwiedzanie firm,
- » warsztaty dla logistyków,
- » Logistics Party,
- » ELA Research Day.

## ORGANIZATORZY:



Instytut Logistyki i Magazynowania



# Sprzedaż w oparciu o wiele kanałów dystrybucyjnych

Branża fashion jest jednym z najintensywniej rozwijających się sektorów sprzedaży internetowej. Według szacunków stanowi trzecią siłę w e-commerce – twierdzi Lidia Ratajczak-Kluck, dyrektor SG SCM / członek zarządu w arvato Polska. TSL Biznes zapytał ją o to, jaki ma to wpływ na logistykę i w jaki sposób zmieniają się wymagania wobec tego rodzaju usług?



**Lidia Ratajczak-Kluck**  
dyrektor SG SCM / członek zarządu w arvato Polska

## Jakie najważniejsze czynniki determinują obsługę logistyczną branży odzieżowej?

Branża odzieżowa wymaga od operatora logistycznego (podobnie jak inne branże) przede wszystkim szybkiej i prawidłowej kompletacji zamówień. To jest warunek konieczny w dzisiejszych realiach nowoczesnego biznesu. Co więcej, branża odzieżowa charakteryzuje się wyższym niż inne branże odsetkiem zwrotów. To powoduje konieczność zapewnienia dodatkowych usług dla zwracanych produktów (np. ponowne umieszczenie metki,

zapakowanie w worki foliowe, itp.) oraz właściwych rozwiązań, dzięki którym obsługa zwrotów jest szybka, efektywna i niskokosztowa.

## Jak zmieniają się kanały sprzedaży w ciągu ostatnich lat i jak to wpływa na logistykę?

Od wielu lat jesteśmy świadkami gwałtownego rozwoju kanału sprzedaży elektronicznej, który przeddefiniował dotychczasowe pojęcie handlu. Coraz więcej osób chce dokonywać zakupów nie wychodząc z domu. W związku z tym powstały tysiące nowych podmiotów, zajmujących się e-handlem, a wiele tradycyjnych sklepów i sieci handlowych zaczęło dystrybuować swoje produkty również przez sieć. To oczywiście spowodowało pojawienie się nowych wyzwań i problemów.

Firmy coraz częściej prowadzą sprzedaż w oparciu o wiele kanałów dystrybucyjnych (*omnichannel*), gdzie wykorzystywane są zarówno kanały tradycyjne jak i e-commerce. Pozwala to na jeszcze szersze dotarcie z ofertą do klienta i tym samym potencjalne powiększenie wielkości sprzedaży. Funkcjonowanie tradycyjnych i nowych kanałów sprzedaży (*e-com*) powoduje z kolei, że coraz częściej firmy napotykają konieczność obsługi wielu modeli logistycznych. Brak właściwych rozwiązań w tym zakresie może doprowadzić do zahamowania rozwoju firmy. Obszar logistyki dostaw jest o tyle istotny, że wpływa na satysfakcję klientów. Szybkość i skuteczność dostaw oraz właściwa komunikacja



Coraz częściej firmy napotykają konieczność obsługi wielu modeli logistycznych. Brak właściwych rozwiązań w tym zakresie może doprowadzić do zahamowania rozwoju firmy. Obszar logistyki dostaw jest o tyle istotny, że wpływa na satysfakcję klientów

z klientem w trakcie realizacji zamówienia stanowi kluczowy obszar budowania wartości sklepu online.

### Jakie są wymagania w stosunku do operatorów logistycznych i jak się zmieniają?

Polski rynek e-commerce należy do najbardziej dynamicznych w Europie. Stawia to duże wyzwania, zarówno przed właścicielami sklepów, jak i operatorami logistycznymi. Priorytetem jest umiejętność szybkiego dostosowywania się do zmian. Dostawcy usług muszą stale śledzić pojawiające się trendy rynkowe, żeby móc szybko wdrażać nowe rozwiązania, których rynek będzie oczekiwał. Sklepy będą poszukiwały operatorów, którzy zapewnią im wzrost skali działania wraz ze wzrostem ich biznesów. Jednocześnie zwiększająca się liczba sklepów wymusza



Przy obsłudze branży e-commerce operatorzy logistyczni oferują specjalne zabudowane regały, które redukują ryzyko pobrudzenia produktów do minimum. Stosowane są także specjalne zasady pracy w magazynach składających ubrania, np. pracownicy wyposażeni są w rękawiczki ograniczające roznoszenie kurzu itp.

## Firmy coraz częściej prowadzą sprzedaż w oparciu o wiele kanałów dystrybucyjnych (omnichannel). Pozwala to na jeszcze szersze dotarcie z ofertą do klienta i tym samym potencjalnie powiększenie wielkości sprzedaży.

na ich właścicielach poprawę efektywności działań. Jesteśmy obecnie w momencie, kiedy zmieniają się elementy przyciągające klientów. Rywalizacja cenowa ustępuje miejsca kompleksowej obsłudze klienta. Ta z kolei nie jest możliwa bez odpowiedniego zaplecza. W tym miejscu istotną rolę będą odgrywali ci operatorzy logistyczni, którzy będą w stanie zaoferować klientom narzędzia oraz mechanizmy, które umożliwią znacząco zwiększyć ich przewagę. Obszar usług logistycznych jest w tym momencie istotny przede wszystkim dlatego, że ma bezpośredni wpływ na satysfakcję klientów.

### Co jest najtrudniejsze przy obsłudze branży fashion?

W procesach przyjęcia, kompletacji czy wysyłki, obsługa e-sprzedaży sektora fashion wygląda dokładnie tak samo, jak każdego innego. Pierwsze różnice pojawiają się jednak już na etapie magazynowania. Przykładowo, odzież półkowa, która nie jest w żaden sposób opakowana, musi być składowana w warunkach izolacji od otoczenia. Dlatego też operatorzy logistyczni oferują specjalne zabudowane regały, które redukują ryzyko pobrudzenia produktów do minimum. Stosowane

tego rodzaju potrzeb zleceniodawcy. Co więcej, istnieje możliwość przeprowadzenia dokładnego metkowania produktów bezpośrednio przed wysyłką do klienta końcowego, a także pakowania w specjalne pojemniki.



Istnieje możliwość przeprowadzenia dokładnego metkowania produktów bezpośrednio przed wysyłką do klienta końcowego, a także pakowania w specjalne pojemniki

## Obszar usług logistycznych jest w dużej mierze istotny przede wszystkim dlatego, że ma bezpośredni wpływ na satysfakcję klientów.

Mówiąc o rozwoju usług, musimy więc myśleć o podnoszeniu ich poziomu, skracaniu czasu (np. poprzez wprowadzanie opcji typu *Same Day Delivery*), podnoszeniu wydajności. Ważne jest, aby być o krok naprzód. Ta ciągłość innowacji jest jednym z elementów działania arvato Polska.

są także specjalne zasady pracy w magazynach składających ubrania, np. pracownicy wyposażeni są w rękawiczki ograniczające roznoszenie kurzu itp. Kolejną usługą dodatkową jest możliwość magazynowania odzieży wieszakowej. arvato w pełni dostosowuje swoje magazyny do

Z pozostałych usług dodatkowych, warto wymienić także możliwość wykonania zdjęć produktów do aukcji internetowych przez *outsourcera* usług. W dalszym ciągu nie jest to usługa bardzo popularna – e-sklepy w przeważającej mierze realizują sesje fotograficzne samodzielnie, jednak jest to kolejny element, który zapewnia kompleksowość usług *outsourcera*. ◀

## Kierunek Rzeszów

Do tej pory firmy logistyczne swoją działalność w Polsce rozwijały przede wszystkim w centrum i na zachodzie naszego kraju. Tendencja ta obecnie ulega zmianom, a coraz popularniejszy staje się Rzeszów, położony przy autostradzie A4.

Należy nadmienić, że są i tacy, dla których Rzeszów atrakcyjny był już wcześniej. Od lat w pobliżu tego miast oddziały swoje mają DB Schenker Logistics, PEKAES, czy Apreo Logistics. Z kolei platformę *cross-dockingową* posiada na tym terenie FM Logistic, a w 2013 r. swój terminal otworzyło GEFCO. Oczywiście dla firm wywodzących się z tego terenu jak Reslogistic, Rzeszów stanowi naturalną bazę. W obecnym roku jednak i inne firmy rozwijają swoją działalność na Podkarpaciu.

### Kuehne + Nagel rozszerza sieć transportu lotniczego

W celu zaspokojenia rosnącego popytu na usługi transportu lotniczego ładunków w Polsce, Kuehne + Nagel rozszerza działalność o nową lokalizację w Rzeszowie. Jest to czwarte biuro lotnicze w Polsce obok Warszawy, Poznania i Krakowa. Biuro w Rzeszowie znajduje się w strategicznym miejscu, jakim jest terminal cargo na lotnisku Rzeszów-Jasionka. Usługi świadczone przez pracowników biura to spedycja lotnicza w zakresie importu i eksportu towarów; wywóz i tranzyt, usługi odprawy celnej oraz niestandardowe rozwiązania dostosowane do takich segmentów przemysłu jak lotniczy.

Kuehne + Nagel oferuje zintegrowane rozwiązania dla tego przemysłu. W pełni spełniając wysokie wymagania logistyczne w zakresie różnorodności produktów i wymiarów, złożoną sieć dystrybucji oraz rygorystyczne wymagania dokładności i bezpieczeństwa. Firma projektuje i dostarcza zindywidualizowane rozwiązania logistyczne dla producentów branży lotniczej, firm leasingowych, linii lotniczych i dostawców usług w zakresie produkcji, konserwacji, napraw, remontów, obsługi naziemnej i usług pokładowych.

Goldhammer, prezes i dyrektor zarządzający Kuehne + Nagel w Polsce.

### Spedimex zmienia lokalizację

Z kolei polski operator logistyczny Spedimex podpisał umowę na wynajem powierzchni magazynowej w kompleksie logistycznym Panattoni Park Rzeszów. Z początkiem roku, rzeszowski oddział operatora został przeniesiony do nowej lokalizacji, gdzie powierzchnia jest lepiej dopasowana do rosnącego wolumenu obsłu-

## Kuehne + Nagel rozszerza działalność o nową lokalizację w Rzeszowie. To czwarte biuro lotnicze w Polsce znajduje się w strategicznym miejscu, jakim jest terminal cargo na lotnisku Rzeszów-Jasionka

– *Otwarcie nowego oddziału w Rzeszowie jest ważnym krokiem naprzód, koncentrującym się na przemyśle lotniczym. Zapotrzebowanie na wyspecjalizowane usługi logistyczne stale rośnie, dlatego dzięki tej inwestycji staramy się sprostać wymaganiom istniejących i potencjalnych klientów logistycznych* – tłumaczy Ingo

giwanych przesyłek. Jego zadaniem będzie dystrybucja towarów w rejonie Polski południowo-wschodniej. – *Zmiana lokalizacji oddziału jest wynikiem jego dynamicznego rozwoju, a w związku z tym niewystarczającym potencjałem operacyjnym dotychczasowego obiektu. Nowy magazyn oznacza więcej doków załadunkowych, a także poszerzoną strefę przeznaczoną dla cross-dockingu, co przełoży się na wzrost wydajności. Sprawność operacyjna i możliwość obsłużenia nowych projektów, to właśnie to, co chcemy osiągnąć przy wykorzystaniu obecnej powierzchni* – mówi Tomasz Kulig, menedżer Oddziału.

Obiekt wyróżnia atrakcyjna lokalizacja w pobliżu autostrady A4 i drogi S19 oraz bezpośrednie sąsiedztwo międzynarodowego portu lotniczego i terminala kolejowego. Stawia to doskonale warunki do dystrybucji przesyłek w regionie i poza granicami Polski.

Na terenie Rzeszowa spółka Spedimex rozpoczęła działalność w 2013 r. Głównym zadaniem oddziału jest obsługa przesyłek w rejonie województwa podkarpackiego. Wspiera również operacyjnie część województwa małopolskiego i lubelskiego. Oprócz zadań związanych z przeładunkiem i dystrybucją przesyłek, będzie pełnił także funkcję magazynu logistycznego.

EH



Nowy magazyn oznacza więcej doków załadunkowych, a także poszerzoną strefę przeznaczoną dla cross-dockingu, co przełoży się na wzrost wydajności.

# Lokalni często mają przewagę

Choć dla wielu firm logistycznych coraz bardziej atrakcyjne stają się Podkarpacie, to szczególną pozycję na tym rynku ma Reslogistic. Dlaczego?

Po pierwsze, firma wywodzi się z terenu, na którym logistyką zajmuje się od 15 lat i dzięki temu ma doskonałe rozeznanie zarówno potrzeb jak i możliwości dotyczących tego obszaru. Świadomość ta i kontakty ze społecznością i biznesem lokalnym ułatwiają współpracę. Te atuty sprawiają, że takiej firmie jak Reslogistic łatwiej jest być liderem sektora logistyki magazynowej w Polsce południowo-wschodniej i silną lokalną marką, wyznaczającą standardy w branży.

Po drugie, operator jest właścicielem Parku Logistycznego Rogoźnica k. Rzeszowa, położonego 10 km od Rzeszowa, przy drodze krajowej nr 9 i w odległości 700 m od węzła komunikacyjnego autostrady A4, a więc w bardzo atrakcyjnym miejscu. Dowodem na to, że lokalizacja jest trafiona

są plany firmy trzykrotnego powiększenia dostępnej w nim powierzchni z początkiem 2017 r.

Na terenie parku prowadzona jest kompleksowa logistyka, magazynowanie, kompletacja zleceń, *co-packing*, VAS. Stąd kilkadziesiąt samochodów dystrybucyjnych będących własnością firmy prowadzi dystrybucję drobnicową i paczkową, tu też przyjmowane są zwroty. Magazyn klasy A+, w którym odbywają się wszystkie operacje, objęty jest systemem kontroli dostępu do poszczególnych stref (np. składowania) i posiada całodobowy monitoring, systemy ppoż, ochronę i wszystko to co zapewnia pełne bezpieczeństwo.

Reslogistic specjalizuje się w tak wymagających projektach jak POSM, automotive, e-commerce. Zarządzając

całym łańcuchem dostaw klientów, wykorzystuje zaawansowane rozwiązania IT – system WMS, aplikacje dla klientów – stacjonarne i mobilne. Jednym z nich jest tablet do składania zamówień bezpośrednio przez np. handlowców klientów firmy. Do tego posiada wdrożone ISO 9001, 140001, 18001 OHSAS oraz certyfikowany system HACCP.

Wprowadzone rozwiązania sprawiają, że firma widziana jest jako wiarygodny, usprawniający procesy logistyczne partner, a zadowolenie klientów wynika z redukcji kosztów logistycznych i skutecznej realizacji nawet kilkuset zleceń dziennie. ◀

EH

## Dołącz do nas! Rozwijaj się w mediach branżowych!

Poszukujemy redaktorów i współpracowników do branżowych czasopism i portali:

- branża transportowa i logistyczna,
- technika rolnicza, komunalna i budowlana
- branża narzędziowa i serwisowa

Swoje pomysły będziesz mógł realizować m.in. poprzez:

- poszukiwanie i opracowywanie tematów (we współpracy z zespołem redakcyjnym)
- przygotowywanie artykułów, newsów
- udział w wydarzeniach branżowych, wyjazdach, konferencjach
- stałe rozwijanie czasopism i portali

Zapewniamy dużą elastyczność w warunkach współpracy, w tym możliwość częściowej pracy zdalnej.

Poszukujemy ludzi aktywnych, pomysłowych oraz otwartych na rozwój i nowe wyzwania

Czekamy na Twoje CV i list motywacyjny: [praca@kmg-media.pl](mailto:praca@kmg-media.pl)

Poszukujemy również pracowników, współpracowników i stażystów na stanowiska:

- project manager (organizacja konferencji branżowych)
- redaktor portali internetowych
- specjalista ds. reklamy i promocji
- specjalista ds. PR i marketingu

Rozwijaj swoje pasje i zainteresowania razem z nami!

KMGmedia

TSLbiznes  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALNOLOGISTYKA

Truck&Van  
www.truck-van.pl

AGRO  
Expert

KOMUNAL  
Expert

CONSTRUCTION  
Expert

SERWIS  
Expert

Tool  
Expert

SPOTKANIA  
TRANSPORTOWE

# Odpowiedzialny biznes źródłem przewagi konkurencyjnej

Stało już się powszechne, że firmy logistyczne o globalnym charakterze stawiają na zrównoważony rozwój. Czy to jest opłacalne? Z raportu sporządzonego przez DHL, w którym firma wzywa sektor usług logistycznych do przyjęcia postawy „sprawiedliwej i odpowiedzialnej logistyki”, wynika, że tak.

Raport opisuje trend, który zmienia sposób działania przedsiębiorstw, pozwalając osiągnąć zarówno wzrost zysków, jak i zrównoważony rozwój, a w którym wartość tworzona jest wspólnie przez wszystkie zainteresowane strony. Podsumowuje go konkluzja, że dostawcy usług logistycznych, którzy uczynili koncepcję sprawiedliwej i odpowiedzialnej logistyki centralnym elementem swojego modelu biznesowego, osiągają trwałą przewagę konkurencyjną. Raport także wzywa branżę usług logistycznych do wykorzystania swojego globalnego zasięgu i perspektywy łańcucha dostaw, aby przyspieszyć wdrażanie koncepcji sprawiedliwego i odpowiedzialnego biznesu.

## Sprawiedliwie i odpowiedzialnie

Badanie zatytułowane „Sprawiedliwa i Odpowiedzialna Logistyka” zostało opracowane przez Zespół ds. Badania Trendów DHL jako bieżąca inicjatywa realizowana w ramach Grupy Deutsche Post DHL, mająca na celu szybsze wdrażanie koncepcji zrównoważonego rozwoju

## Koncepcja zrównoważonego rozwoju

- ▶ Doktryna ekonomii zakładająca jakość życia na poziomie na jaki pozwala obecny rozwój cywilizacyjny. Ideę zrównoważonego rozwoju streszcza pierwsze zdanie raportu WCED z 1987 r. – „Nasza Wspólna Przyszłość”: – Na obecnym poziomie cywilizacyjnym możliwy jest rozwój zrównoważony, to jest taki, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie.
- ▶ Raport ów dostrzega, że cywilizacja osiągnęła poziom dobrobytu możliwy do utrzymania, pod warunkiem odpowiedniego gospodarowania. Model takiej gospodarki zakłada odpowiednio i świadomie ukształtowane relacje pomiędzy wzrostem gospodarczym, dbałością o środowisko oraz jakością życia. Doktryna zrównoważonego rozwoju dąży do sprawiedliwości społecznej poprzez m.in. ekonomiczną i środowiskową efektywność przedsięwzięć, zapewnioną m.in. przez ścisły rachunek kosztów produkcji, rozciągający się również w bardzo złożony sposób na zasoby zewnętrzne (źródło: WIKIPEDIA).

i odpowiedzialności w branży logistycznej. Analizie poddano kluczowe czynniki transformacji w kierunku sprawiedliwości i odpowiedzialności, przede wszystkim rosnące oczekiwania konsumentów w tym zakresie. W publikacji podkreśla się również, że choć działalność wielu firm opiera się na cyfryzacji i nowych technologiach

jako głównych źródłach modernizacji biznesu, to nie oznacza, że powinny one lekceważyć możliwości przekształcenia się w sprawiedliwe i odpowiedzialne przedsiębiorstwa. Jest to bowiem koncepcja, która staje się obecnie ważnym źródłem przyszłego wzrostu i trwałej przewagi konkurencyjnej.

**Dostawcy usług logistycznych, którzy uczynili koncepcję sprawiedliwej i odpowiedzialnej logistyki centralnym elementem swojego modelu biznesowego, osiągają trwałą przewagę konkurencyjną.**

*Poprzez przyjęcie podejścia: – dobrze wiedzie się tym, którzy czynią dobro – branża logistyczna może wykorzystać swoją pozycję w zarządzaniu globalnymi sieciami handlowymi i łańcuchami dostaw, aby przyspieszyć wdrażanie koncepcji sprawiedliwego i odpowiedzialnego biznesu również w innych sektorach*



W raporcie wskazanych jest 15 potencjalnych przykładów obrazujących, w jaki sposób firmy logistyczne mogą usprawnić działanie gospodarki obiegowej oraz zapewnić sprawiedliwy dostęp, osiągnąć sprawiedliwą produkcję i handel (niektóre z nich przedstawiono poniżej). Te potencjalne przykłady posłużą firmie DHL do opracowania koncepcji mających przyspieszyć wdrożenie koncepcji sprawiedliwości i odpowiedzialności w branży logistycznej.

## Logistyka liderem transformacji

Masowa produkcja i konsumpcja powodują brak równowagi w zglobalizowanym społeczeństwie i środowisku. To sprawia, że tworzenie zrównoważonej przyszłości jest trudniejsze niż kiedykolwiek wcześniej, ale to nie znaczy, że należy dawać za wygraną. Grupie DHL podczas sporządzania raportu przyświecała myśl, że – *dobrze wiedzie się tym, którzy czynią dobro*. Poprzez przyjęcie takiego podejścia, branża logistyczna może wykorzystać swoją pozycję w zarządzaniu globalnymi sieciami handlowymi i łańcuchami dostaw, aby przyspieszyć wdrażanie koncepcji sprawiedliwego i odpowiedzialnego biznesu również w innych sektorach.



## Rozwiązania inne niż standardowe

Jak to jest możliwe? Trzeba nieco inaczej spojrzeć na rozwiązania stosowane w logistyce. Dostawcy usług logistycznych mogą na przykład korzystać z przyjaznych recyklingowi magazynów i samochodów dostawczych, które stanowią infrastrukturę zarówno dla branży logistycznej, jak i recyklingu. Pozwoli to zwiększyć recykling odpadów, a tym samym zmniejszyć ich ilość. W tym przypadku przewiduje

on, że dostawcy usług logistycznych wykorzystują swój globalny zasięg i wiedzę, aby wspierać przedsiębiorstwa w procesie wyznaczania kompleksowych łańcuchów dostaw. Informacje te można następnie wykorzystać, aby osiągnąć przejrzystość oraz ujawnić obszary ryzyka i szans związanych ze sprawiedliwym i odpowiedzialnym biznesem.

## Nieustanne dążenie ku zrównoważonej przyszłości

– *Nasze rozwiązania GoGreen już teraz pozwalają nam sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu na usługi odpowiedzialnej logistyki oraz tworzyć wartość dla klientów, naszej działalności i środowiska* – mówi Katharina Tomoff, wiceprezes Działu Wspólnych Wartości Grupy Deutsche Post DHL. – *Staramy się rozwijać podobne rozwiązania, takie jak logistyka zwrotna dla gospodarki obiegowej* – dodaje.

Doceniając zaangażowania Grupy Deutsche Post DHL, Fundacja Sprawiedliwego Handlu ogłosiła niedawno, że stanie się ona jej pierwszym certyfikowanym partnerem w nowym standardzie klimatycznym.

Raport DHL „Sprawiedliwa i Odpowiedzialna Logistyka” pochodzi z publikacji „Radar Trendów w Logistyce”, która służy Grupie DHL do identyfikacji i wykorzystania trendów i technologii mających wpływ na branżę logistyczną. Obie publikacje są dostępne online: raport „Radar Trendów w Logistyce” na stronie [www.dhl.com/trendradar](http://www.dhl.com/trendradar) a raport „Sprawiedliwa i Odpowiedzialna Logistyka” pod adresem [www.dhl.com/fairresponsible](http://www.dhl.com/fairresponsible).

Na blogu Grupy Deutsche Post DHL [www.delivering-tomorrow.com](http://www.delivering-tomorrow.com), Dr Markus Kückelhaus wyjaśnia w jaki sposób branża logistyczna może stać się liderem w drodze do sprawiedliwego i zrównoważonego społeczeństwa.

MM

## Dzięki umieszczeniu koncepcji sprawiedliwej i odpowiedzialnej logistyki w centrum działalności, może ona generować nowe źródła przychodów oraz nową wartość społeczną i środowiskową dla wszystkich zainteresowanych stron.

– *Widzimy rosnące zapotrzebowanie na sprawiedliwe i odpowiedzialne praktyki biznesowe wszystkich zainteresowanych stron i wierzymy, że branża logistyczna może przyczynić się do przyspieszenia przyjęcia tego trendu* – wyjaśnia dr Markus Kückelhaus, wiceprezes Działu Badań nad Innowacyjnością i Trendami w Centrum Rozwiązań dla Klientów i Innowacyjności DHL. Logistyka jest branżą o zasięgu globalnym, która może odegrać kluczową rolę we wdrażaniu koncepcji sprawiedliwości w firmach i wpływać na poprawę przejrzystości całego łańcucha dostaw. Zdaniem DHL, dzięki umieszczeniu koncepcji sprawiedliwej i odpowiedzialnej logistyki w centrum działalności, może ona generować nowe źródła przychodów oraz nową wartość społeczną i środowiskową dla wszystkich zainteresowanych stron. Logistyka może więc stać się liderem transformacji zmierzającej ku sprawiedliwości i odpowiedzialności.

się wykorzystanie samochodów dostawczych wyposażonych w elastyczne wnętrza, które zmienia swój rozmiar w czasie dostawy. Część przeznaczona na dostawy zmniejsza się wraz z wyładunkiem paczek, a część przeznaczona na surowce wtórne zwiększa się, gdy zbiera się je w drodze powrotnej.

Sprawiedliwe i odpowiedzialne rozwiązania dotyczące opakowań mogą pomóc ograniczyć rosnący wolumen paczek. Materiały do pakowania zrobione byłyby z biodegradowalnych i ekologicznych surowców, które można skompostować w ogrodzie po zakończonej dostawie. Innym innowacyjnym rozwiązaniem jest *logistics unverpackt*, które całkowicie eliminuje potrzebę pakowania towarów zakupionych online, gdyż towary te można dostarczać w bezodpadowych pojemnikach wielorazowego użytku.

Kolejny przykład ma propagować sprawiedliwą produkcję i handel. Zakłada

## Nie tylko szanse, ale i zagrożenia

Po latach kryzysu i stagnacji na wielu europejskich rynkach widać symptomy ożywienia gospodarczego. W 2015 r. pierwszy raz od czasu transformacji gospodarczej wartość polskiego eksportu przekroczyła wartość towarów importowanych do naszego kraju. Ma to przełożenie na polską branżę transportową.

*W Polsce przewoźnicy najbardziej odczuli brak kierowców. Przynajmniej częściowo może ten problem rozwiązać niedawna decyzja MEN o przywróceniu kształcenia kierowców-mechaników w szkołach zawodowych*

Po pierwszych trzech kwartałach 2015 r. eksport był o ponad 7% wyższy niż w analogicznym okresie roku ubiegłego, a import zwiększył się tylko o około 3%. – *Z jednej strony fakt ten jest powodem do zadowolenia, jednak z drugiej narastające niezbilansowanie eksportu towarowego z importem, wraz z rosnącą krajową produkcją przemysłu i budownictwa oraz sprzedażą towarów, są dużym wyzwaniem dla branży transportowej w zakresie zapewnienia płynności i ciągłości obsługi transportowej* – twierdzi Piotr W. Krawiecki, prezes zarządu DSV Road.

## Rosnące niezbilansowanie

Dobra koniunktura gospodarcza nie tylko przekłada się na rozwój firm, ale także znajduje odzwierciedlenie w coraz większym zapotrzebowaniu na środki transportu, w międzynarodowych i krajowych przewozach drogowych. – *Sytuacja ta przekładała się w mijającym roku na znaczące zmniejszenie dostępności pojazdów na polskim rynku transportowym, zarówno dla towarów eksportowanych z Polski do naszych głównych partnerów handlowych m.in. do Niemiec, Francji i Wielkiej Brytanii i Skandynawii, jak i do obsługi rynku krajowego, zwłaszcza po letnim sezonie wakacyjnym i w okresie jesienno-wiosennego szczytu przewozowego na przełomie października i listopada* – rozwija temat Piotr Krawiecki. Oczywiście rozwiązaniem na zapewnienie terminowych dostaw jest systematyczne zwiększanie liczby posiadanych środków transportu.

Ale, na co zwraca uwagę Arkadiusz Andruch, International and Domestic FTL Director w ROHLIG SUUS Logistics zaistniała na rynku sytuacja stwarza nie tylko szanse, ale niesie też pewne zagrożenia. Dużemu wzrostowi eksportu, który wnika również z niskiej zdolności polskiej waluty, towarzyszy spadająca wartość importu pod względem liczby towarów. – *Zeby firma transportowa mogła właściwie zarządzać własnymi kosztami, musi mieć zapewniony zbilansowany przepływ towarów w eksporcie i imporcie. Od kilku lat odnotowujemy spadek wolumenu importowego do Polski, jak i spadek przepływu towarów na*



### Większa presja na cenę w imporcie

Arkadiusz Andruch,  
International and  
Domestic FTL Director,  
ROHLIG SUUS Logistics

Przy spadającym wolumenie importowym, presja na cenę w imporcie stała się jeszcze większa, a porównując średnią wartość frachtu importowego z roku 2014 do roku 2015, szacujemy że spadek wynosi średnio kilkanaście procent. To oznacza, że polscy przewoźnicy otrzymują niższe wynagrodzenie za te same usługi. Klienci nie ułatwiają sprawy, a zjawisko braku wolumenu importowego na rynku wykorzystują jako okazję biznesową do wywierania presji na cenę. Jeśli dołożymy do tego problemy z zatrudnieniem kierowców i konieczność zwiększania wynagrodzenia kierowcom, które stanowią coraz większy udział w kosztach transportu, wyniki przedsiębiorstw pogarszają się.

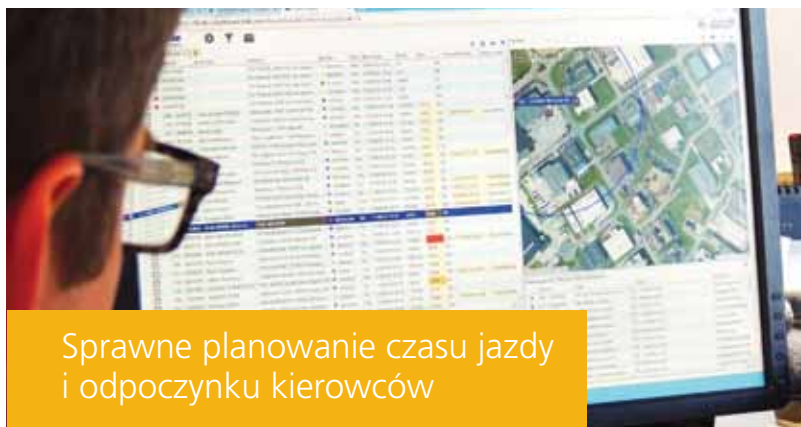
Taka sytuacja nie może trwać zbyt długo i Polscy eksporterzy, a zwłaszcza Ci z dużym wolumenem przesyłek, będą musieli liczyć się ze wzrostem stawek za ładunki eksportowe, co zniweluje deficyt cen transportu ładunków importowych. Wzrost liczby eksportowanych towarów, bez regulacji stawek sprawia, że cena staje się nieadekwatna do możliwości rynku.



Oszczędności paliwa



Zdalne szczytywanie tachografu



Sprawne planowanie czasu jazdy i odpoczynku kierowców

## Zależy nam na:

- ✓ Zarządzaniu flotą pojazdów w czasie rzeczywistym
- ✓ Analizie danych FMS oraz stylu jazdy
- ✓ Monitorowaniu i poprawianiu zachowania kierowców podczas jazdy
- ✓ Monitorowaniu dostosowanej do przepisów czasu jazdy
- ✓ Zdalnym szczytowaniu tachografu
- ✓ Sprawnym planowaniu czasu jazdy i odpoczynku kierowców

Odwiedź nas na stronie: [www.trimbletl.com](http://www.trimbletl.com),  
napisz do nas: [sales\\_trimbletl\\_pl@trimble.com](mailto:sales_trimbletl_pl@trimble.com)  
lub zadzwoń +48 22 872 99 50



## Nadal „rynek przewoźnika”

Piotr W. Krawiecki,  
prezes zarządu DSV Road

Biorąc pod uwagę stały odpływ polskiego taboru ciężarowego i kierowców do obsługi potoków wewnątrzunijnych, wydaje się, że w 2016 r. polski rynek przewoźny pozostanie nadal „rynkiem przewoźnika”. Stawia to przed operatorami logistycznymi, takimi jak DSV, nie lada wyzwanie

w postaci konieczności szukania coraz to nowych rozwiązań dla zbilansowania rosnącego popytu na zakup usług transportowych z podażą środków przewoźnych.

DSV Road, ze swojej strony dokłada wszelkich możliwych starań, aby ta sytuacja nie miała wpływu na jakość usług świadczonych i nie doprowadziła do dramatycznego wzrostu kosztów transportu w szczególności na rynkach niezbilansowanych. Jednocześnie, według naszych prognoz, ceny przewozów pozakontraktowych w 2016 r. na kierunkach eksportowych będą dalej rosnąć, niezależnie od wahań cen oleju napędowego. Według mnie należy szacować wzrost cen na ok. 4-5% zarówno w przewozach międzynarodowych jak i krajowych.



Narastające niezbilansowanie eksportu towarowego z importem, wraz z rosnącą krajową produkcją przemysłu i budownictwa oraz sprzedażą towarów, są dużym wyzwaniem dla branży transportowej w zakresie zapewnienia płynności i ciągłości obsługi transportowej



## Nie tylko niedobór kierowców

Marek Skowroński, p.o. dyrektora  
Biznesu Land i dyrektor ds. przewozów  
systemowych w DB Schenker Logistics

W 2016 r. będzie nadal wzrastać znaczenie e-commerce na zakres usług oferowanych przez firmy z branży TSL. Rozwijać będą się oferty zapewniające pełen pakiet usług transportowych krajowych i międzynarodowych z jednego

źródła czyli oferowanych przez jednego operatora.

Duże znaczenie dla branży TSL będzie mieć rozwój sytuacji w sprawie strefy Schengen. Wprowadzenie ograniczeń czy nawet zawieszenie działania strefy nie pozostanie bez konsekwencji dla swobody przepływu towarów. Polska branża TSL z pewnością odczułaby też ustanowienie płacy minimalnej dla kierowców w kolejnych krajach UE czy np. wprowadzenie opłaty środowiskowej we Francji, które jest obecnie rozważane.

Znaczący problem roku 2015 – niedobór kierowców – nie zniknie w roku 2016. Wzrosną też koszty transportu w związku z tym, że kolejne odcinki dróg krajowych i autostrad w Polsce będą podlegać opłatom VIATOLL.

rynkach paneuropejskich, na których polskie firmy transportowe szukały możliwości optymalizacji kosztów. Brak oczekiwanego bilansu pomiędzy eksportem a importem generuje gorsze wyniki finansowe – tłumaczy.

## Obowiązki będące ograniczeniami

Ale to nie jedyne problemy, z którymi borykała się branża transportowa w 2015 r. Zdaniem Marka Skowrońskiego p.o. dyrektora Biznesu Land & dyrektora ds. przewozów systemowych w DB Schenker Logistics, w 2015 r. na kondycję finansową polskich przedsiębiorstw transportowych negatywnie wpłynęło kilka wydarzeń. Wśród nich wymienia wprowadzenie płacy minimalnej w Niemczech i w Norwegii; konflikt ukraińsko-rosyjski i spowodowane nim ograniczenie lub całkowite wstrzymanie ruchu towarów w rejon objęty konfliktem oraz sankcje unijne nałożone na Rosję i będące następstwem rosyjskie embargo. – Na przewoźników nałożono nowe obowiązki w różnych krajach. W Norwegii wprowadzono wymóg stosowania opon zimowych. We Francji przewoźnikom grożą teraz kary, jeśli kierowca realizuje 45-godzinny odpoczynek w pojeździe, a nie poza nim. Na Węgrzech z kolei zaczął działać Elektroniczny Drogowy System Kontroli Transportu (EKAER), który nakłada na przewoźników szereg nowych obowiązków – dodaje. Podkreśla też, że nie bez wpływu na polską branżę transportową pozostaje dyrektywa siarkowa (tzw. MARPOL, od „Marine Pollution”) obowiązująca w północnoeuropejskim obszarze kontroli emisji siarki (SECA) i związane z nią dopłaty w przewozach na Bałtyku, Morzu Północnym i Kanale LaManche. Zmiana spowodowała wzrost kosztów przewozów tam, gdzie wykorzystywane są przeprawy promowe – na trasach z i do Wielkiej Brytanii, Irlandii i Skandynawii.

Polska ma też swoje problemy. – Tu przewoźnicy najbardziej odczuli brak kierowców. Przynajmniej częściowo może ten problem rozwiązać niedawna decyzja MEN o przywróceniu kształcenia kierowców-mechaników w szkołach zawodowych – wylicza Marek Skowroński.

Ale są też pozytywy, gdyż rodzimi przewoźnicy potrafili wykorzystać swoje szanse. Według Marka Skowrońskiego firmy przewoźowe realizują coraz więcej przewozów kabotażowych i korzystają ze wzrostu produktywności pojazdów. Operatorzy logistyczni z kolei rozszerzyli swoje usługi o dostarczanie przesyłek poniżej 30 kg, m.in. dzięki współpracy z firmami kurierskimi oraz o rozbudowaną ofertę dla segmentu Retail i Fashion. ◀

Opr. Elżbieta Haber

# Zakończone kolejne kontrole MiLoG

## - sposób wyliczenia kary przez niemiecki Urząd Celny

Płaca minimalna na terenie Unii Europejskiej od dłuższego czasu jest jednym z wiodących tematów związanych z transportem drogowym w Polsce. Wydaje się, że chęć objęcia polskiego kierowcy wynagrodzeniem minimalnym obowiązującym w kraju, do którego udaje się pracownik, wynika z „protekcjonizmu” poszczególnych państw UE, w których polscy przewoźnicy stali się poważną konkurencją dla rodzimych firm transportowych.



Lukasz Wloch

Z końcem 2015 r. najszerzej komentowano sytuację jaka ma miejsce we Francji, gdzie płaca minimalna została uchwalona na poziomie 9,67 euro za godzinę pracy (2016 r.) i po pojawieniu się odpowiednich dekrétów ma dotyczyć również polskich kierowców. Z uwagi na powyższe nieco „zapomniano” o działaniach niemieckich służb celnych, które już teraz, mimo protestów strony polskiej, prowadzą kontrole polskich przewoźników pod kątem wypłaty co najmniej 8,5 euro za godzinę pracy na terenie Niemiec.

### Kontrole polskich przewoźników

Strona niemiecka fakt kontroli uzasadnia wewnętrznymi przepisami, wprowadzonymi na podstawie unijnych dyrektyw, z których wynika, że pracownicy delegowani do pracy na ich terenie podlegają płacy minimalnej wskazanej w tzw. ustawie MiLoG. Do tych pracowników zaliczają się również kierowcy samochodów ciężarowych, którzy pracują w Niemczech i każdorazowo mają tam miejsce załadunku lub rozładunku. Dodatkowo zagraniczni pracodawcy, którzy zatrudniają swoich pracowników w zakresie obowiązywania tej ustawy, podlegają specjalnym przepisom dot. zgłoszeń i rejestracji (§ 16 i 17 MiLoG). Zgodnie z tymi przepisami musi być również udokumentowany czas pracy. **Każda nowa kontrola niemieckich służb, a od 1 stycznia 2015 r. jest ich już kilkadziesiąt, dostar-**

### cza kolejnych informacji dotyczących praktyki niemieckich urzędów celnych.

W jednej z ostatnio zakończonych kontroli służba celna z Erfurtu zwraca uwagę na opisaną przez ustawodawcę w § 13 MiLoG odpowiedzialność zleceniodawcy/głównego wykonawcy i związane z tym ewentualnie konsekwencje prawne. Według strony niemieckiej, urząd celny może nałożyć karę do wysokości 500 tys. euro za nieprawidłowości związane z naliczeniem wynagrodzenia minimalnego na podstawie niemieckiej ustawy (§ 16 i § 17 ustawy o minimal-

### Według polskich przepisów

Kolejne zakończone kontrole potwierdzają również przyjętą przez OCRK praktykę rozliczania, w której wypłacana w Polsce miesięczna dieta nie może być zaliczana w całości na poczet niemieckiej płacy minimalnej. Częścią płacy minimalnej będzie ta część należności z tytułu podróży służbowych, która przysługuje za okres faktycznego pobytu w Niemczech, po potrąceniu 7,63 euro za dzień, zgodnie z niemieckim rozporządzeniem dot. zapłaty za ubezpieczenie

### Zakończone kontrole potwierdzają przyjętą przez OCRK praktykę rozliczania, w której wypłacana w Polsce miesięczna dieta nie może być zaliczana w całości na poczet niemieckiej płacy minimalnej.

nym wynagrodzeniu) przy zastosowaniu postępowania w sprawach o wykroczenia wg § 21 (1) MiLoG. Na podstawie decyzji UE 2005/ 214/ JI Rady z dnia 24.02.2005 w połączeniu z art. 5 dyrektywy 96/71/EG Europejskiego Parlamentu i Rady z dnia 16 grudnia 1996r. **grzywny te mogą być dochodzone również przez właściwe urzędy krajowe w państwie delegującym pracownika (poniższa tabela określa sposób naliczenia wysokości kary przez Urząd Celny w Erfurcie).**

społeczne. Z uwagi na to mogą wystąpić oczywiste różnice między całkowitą dietą miesięczną rzeczywiście wypłaconą kierowcy, a dietą, jaka została zaliczona na poczet płacy minimalnej. Na uwagę zasługuje fakt, iż niemiecki Urząd Celny w przypadku przedłożenia przez polskiego przedsiębiorcę jedynie zsumowanych miesięcznych wartości diety/ryczałtu noclegowego obliczy część należną za pobyt w Niemczech wg. polskich przepisów dot. podróży służbowych i tylko tą kwotę zaliczy jako składnik płacy minimalnej. ◀

Lukasz Wloch  
Główny Ekspert  
Ogólnopolskiego Centrum  
Rozliczania Kierowców  
www.ocrk.pl

	Brakująca kwota do 8,5euro/h (1)	Przewaga rynkowa 20% (2)	Przewaga ekonomiczna (3)	Indywidualna grzywna (4)	Grzywna (5)	Kurs (6)	Grzywna w PLN
Sty.	x	(1)*20%	(1)+(2)	(3)*2,5	(3)+(4)	Y	(5)*(6)

# „Złota jesień” nie taka „złota” jak oczekiwano

## Barometr transportowy: Niespodziewane zakończenie 4 kwartału



Klaudia Grzybowska

Oslabienie gospodarcze w Europie, kryzys związany z napływem uchodźców, pesymistyczne nastawienie załadowców – tak wyglądał koniec roku 2015 r. Spowodowało to ochłodzenie koniunktury, co miało wpływ na wskazania barometru transportowego TimoCom. Ilość frachtów w stosunku do wolnych przestrzeni ładunkowych znalazła się w tym okresie na poziomie 45:54, a więc zdecydowanie poniżej oczekiwań, mimo, iż ostatni kwartał 2015 r. rozpoczął się dość pozytywnie.

W październiku sytuacja na europejskim rynku transportowym zapowiadała utrzymanie się sprzyjającej tendencji z lata. Udział ofert frachtów (49%) w stosunku do wolnych powierzchni ładunkowych (51%) w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego był nieznacznie wyższy (48:52). Szczególnie w oczy rzuciło się to, że „typowy” dla września i października spadek dochodów z frachtów nie był tak silny jak w latach poprzednich. W 2013 i 2014 r. udział ładunków malał w tym okresie każdorazowo o 5 punktów procentowych, natomiast w 2015 roku tylko o 3.

### Listopad z ujemnym bilansem

Puła frachtów na rynku transportowym w Europie zmniejszyła się w tym miesiącu

o całe 11% i była to najniższa wartość od 2011 r. Wskazówka barometru transportowego zatrzymała się więc na poziomie 38% dla frachtów i 62% dla wolnych pojazdów. W ostatnim sprawozdaniu kwartalnym Chief Representative TimoCom Marcel

jest to wyraźny dowód na to, że kariera „wyroczni z Erkrath” czy jasnovidza nie jest mi pisana – żartuje Frings. – Z drugiej natomiast uświadamia nam, jak bardzo dynamiczny jest w rzeczywistości sektor transportu i logistyki – dodaje.

**Podsumowując cały rok 2015, wskazówka barometru transportowego wskazała poziom 47% dla frachtów i 53% dla wolnych przestrzeni ładunkowych i tym samym przeskoczyła ubiegłoroczne wartości o 2 punkty procentowe.**

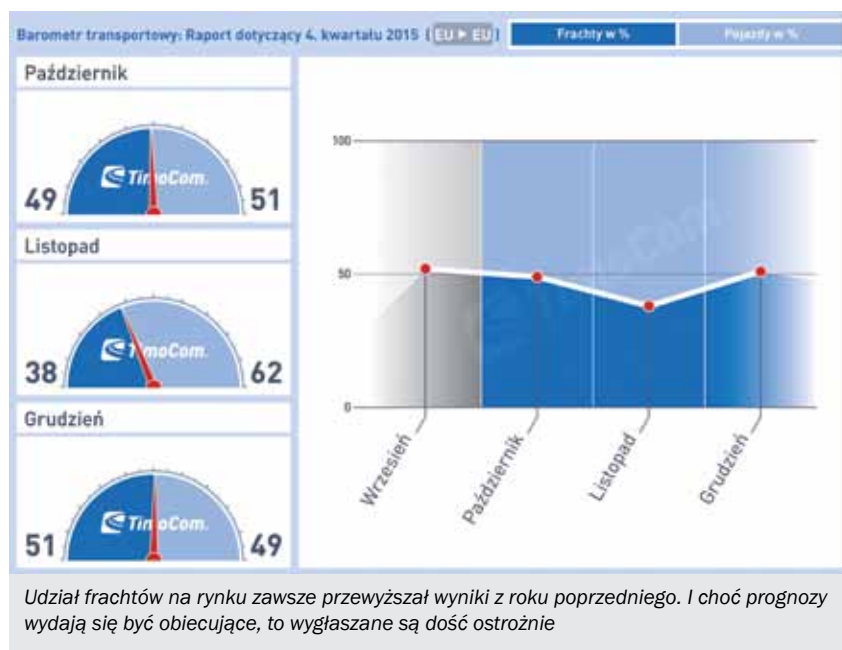
Frings prognozował, iż listopad będzie szczególnie bogaty w ładunki, a ich udział na rynku przewyższy 50%. – W rzeczywistości stało się odwrotnie. Z jednej strony

Do wydania tej pozytywnej oceny nie służyła szklana kula, a twarde fakty. Jeśli przyjrzymy się danym historycznym z tych okresów, zauważymy, że wartości w III kwartale wyraźnie sygnalizowały, iż w listopadzie można będzie spodziewać się wzrostu ilości frachtów.

Jednak w 2015 r. klienci, producenci i usługodawcy transportowi trochę później rozpoczęli przygotowania do świątecznych zakupów, co z kolei miało pozytywny wpływ na wyniki w grudniu. W efekcie tego odnotowany został niewiarygodny, bo aż 13% wzrost udziału frachtów na rynku. Takiego finiszu w historii istnienia barometru transportowego jeszcze nie było. Dzięki temu grudzień zakończył się lekką nadwyżką frachtów (51:49).

### Przewidywana stabilizacja

Podsumowując cały rok 2015, wskazówka barometru transportowego wskazała poziom 47% dla frachtów i 53% dla wolnych przestrzeni ładunkowych i tym samym przeskoczyła ubiegłoroczne wartości o 2 punkty procentowe. Analizując



poszczególne kwartały można zauważyć, że udział frachtów na rynku zawsze przewyższał wyniki z roku poprzedniego. I choć prognozy wydają się być obiecujące, to wygłaszane są dość ostrożnie.

– Bez posiadania umiejętności jasnowidzenia ciężko jest w tym momencie przewidzieć, co przyniesie rok 2016. Umiejętność radzenia sobie z zamachami terrorystycznymi, podwyższonym ryzykiem zagrożenia terrorystycznego, wzmożone kontrole bezpieczeństwa i dyskusje na tematy dotyczące uchodźców to tylko niektóre czynniki mające

bezpośredni wpływ na gospodarkę w całej Europie – mówi Frings. – Jednak niezależnie od tego da się zaobserwować pozytywne sygnały zapowiadające 2016 rok. Wydaje się, że np. Hiszpania i Irlandia mają nie tylko szansę wyjść z kryzysu finansowego, ale także odnotować całkiem dobry wzrost gospodarczy. Centralnym filarem może okazać się wzrost konsumpcji, czemu towarzyszy zazwyczaj wzrost zatrudnienia oraz poziomu wynagrodzeń. Jednak w tak heterogenicznym regionie jakim jest Europa, ten pozytywny rozwój nie będzie wszędzie odczuwalny

w równomiernym stopniu. Niezależnie od tego, trwająca dekonjunktura nie powinna zachwiać rynkiem transportowym i powinien on utrzymać się w miarę stabilny – komentuje Chief Representative TimoCom. ◀

**Klaudia Grzybowska**  
Manager Marketing  
TimoCom

➤ Więcej informacji o TimoCom znajduje się na stronie [www.timocom.pl](http://www.timocom.pl)

## „Elektryczna” karta DKV

DKV przedstawia nową kartę paliwową, która akceptowana jest w punktach ładowania pojazdów z napędem hybrydowym oraz elektrycznym. Po 15 latach zmienia się również wygląd kart DKV.

**D**KV Card +CHARGE – tak nazywa się nowa karta, która honorowana jest w ponad 3000 punktów ładowania pojazdów elektrycznych i hybrydowych na terenie Niemiec. Obecnie trwają prace nad rozszerzeniem sieci na inne kraje Unii Europejskiej. Posiadacze tej karty mają jednocześnie pełny dostęp do tradycyjnej sieci 55 300 punktów akceptacji DKV w 42 krajach Europy.

### Moc silna w karcie tej drzemie...

Inspiracją dla poszerzenia funkcjonalności karty DKV jest stopniowy wzrost popularności aut z napędem hybrydowym i elektrycznym. Do tej pory nie było mowy o używaniu ich przez floty z racji na niewielką liczbę punktów tankowania (szczególnie poza dużymi miastami), a także konieczność rozliczania zakupów za



**Karta DKV CARD +CHARGE posiada wszystkie funkcje standardowej karty paliwowej, w tym rozliczanie paliwa i opłat drogowych na terenie całej Europy.**



pomocą odrębnych kart płatniczych. DKV, jako pionier usług finansowych, proponuje korzystanie ze swojej karty paliwowej już pierwszym posiadaczom tego typu aut.

Karta DKV CARD +CHARGE posiada wszystkie funkcje standardowej karty paliwowej, w tym rozliczanie paliwa i opłat drogowych na terenie całej Europy. Dodatkowo oferuje dostęp do sieci 3 tysięcy punktów ładowania pojazdów elektrycznych i hybrydowych różnych operatorów. Płatność w nowych punktach odbywa się na dwa sposoby: w zależności od operatora transakcja może być autoryzowana za pomocą chipa z karty lub poprzez zeskanowanie kodu QR w aplikacji mobilnej DKV.

### Nowy wygląd karty na Nowy Rok

Karta DKV obecna jest na rynku od przeszło 15 lat. Wraz z dynamicznym przejściem usług DKV w sferę online firma postanowiła odświeżyć wizerunek i kolorystykę swojego flagowego produktu. Od początku nowego roku karty wydawane są klientom w nowej odsłonie graficznej, zachowując – rzecz jasna – ten sam bogaty zakres usług. ◀



*W nadchodzących latach samochód ciężarowy będzie w stanie autonomicznie monitorować swój stan techniczny w czasie rzeczywistym, co ułatwi i przyspieszy obsługę serwisową*

## Smartfon na kołach – ciężarowy samochód przyszłości

Inteligentny samochód ciężarowy to już nie mrzonka czy marzenie konstruktorów, ale fakt, a to dzięki temu, że już dziś pojazdy te komunikują się z serwerem centralnym, zbierają dane m.in. przyczyniające się do redukcji zużycia paliwa. To jednak dopiero początek drogi, gdyż konstruktorzy skupiają się na rozwiązaniach dostosowanych do indywidualnych wymagań użytkowników, pojazdach przewidujących i zawsze gotowych do jazdy.

**Ś**miało można stwierdzić, że inteligentny samochód ciężarowy przyszłości bardziej przypomina smartfon na kołach, niż tradycyjny pojazd samochodowy. – *Za kilka lat zrewolucjonizuje on wydajność transportu* – mówi Hayder Wokil, dyrektor ds. jakości i dyspozycyjności w Volvo Trucks.

### Automatycznie i wszechstronnie

Jak podaje Volvo Trucks, obecnie po drogach Europy porusza się blisko 175 tys.

skomunikowanych samochodów ciężarowych Volvo. Część z nich przesyła dane dotyczące terminów wymaganej obsługi technicznej i potrzeb serwisowych, a nawet może być zdalnie administrowana. Możliwość będzie jednak znacznie więcej. – *W nadchodzących latach samochód ciężarowy będzie w stanie autonomicznie monitorować swój stan techniczny w czasie rzeczywistym, co ułatwi i przyspieszy obsługę serwisową. W rezultacie, wzrośnie ogólna wydajność pracy: kierowców, stacji obsługi i firm transportowych* – mówi Hayder Wokil, z Volvo Trucks.

Wizyta samochodu ciężarowego w serwisie będzie okazją do wykonania wszelkich niezbędnych napraw, z uwzględnieniem planu pracy pojazdu. – *Obsługa serwisowa zostanie zsynchronizowana z harmonogramem transportu i wyznaczona w najbliższym punkcie serwisowym, tak aby wykorzystać czas, gdy pojazd planowo pozostaje wyłączony z użytkowania, np. w nocy lub w czasie, gdy kierowca odbywa wymaganą przepisami przerwę. Ponadto, dzięki stałej łączności z pojazdem pojawi się możliwość zdalnego usuwania niektórych usterek* – relacjonuje Hayder Wokil.



*Dzięki stałej łączności z pojazdem pojawi się możliwość zdalnego usuwania niektórych usterek*

**Nowa generacja samochodów ciężarowych będzie jeszcze bardziej spersonalizowana, udostępniając chociażby funkcję modyfikacji niektórych cech, zależnie od potrzeb użytkownika i stylu jazdy, a także pojedynczych zadań transportowych.**

Łatwiejsze stanie się również administrowanie stacją obsługi, dzięki możliwości wcześniejszego rezerwowania czasu obsługi, mechaników o kwalifikacjach odpowiednich do wykonania danych czynności oraz zamawiania potrzebnych części.

Cechą samochodu ciężarowego przyszłości będzie także większa wszechstronność. W miarę rozwoju potencjału komunikacyjnego samochodów ciężarowych, możliwe stanie się modyfikowanie ich konfiguracji pod kątem konkretnych zadań

## Przyszłościowe trendy w branży transportowej

### 1. Inteligentne usługi

Oprócz samego przewidywania potencjalnych usterek, producenci samochodów ciężarowych za kilka lat będą w stanie jeszcze lepiej zrozumieć przyczyny ich występowania. Pojazd musi również być w stanie samodzielnie naprawiać pomniejsze wady, emitować ostrzeżenia i rezerwować wizytę w stacji obsługi, zanim dojdzie do pojawienia się problemu.

### 2. Mniej czynności administracyjnych

W przyszłości obsługa serwisowa będzie wymagała znacznie mniejszego nakładu czynności administracyjnych po stronie firmy transportowej i stacji obsługi, ponieważ większość z nich, np. rezerwację wizyty serwisowej czy pobieranie i aktualizację oprogramowania wewnętrznego, przejmie na siebie sam pojazd.

### 3. Skomunikowane urządzenia

Za jakiś czas wszystkie otaczające nas przedmioty, takie jak np. zegarki, kurtki lub kaski rowerowe, będą komunikowały się bezpośrednio ze sobą, jeżeli tylko komunikacja ta wniesie nową wartość. Na przykład, zegarek naręczny będzie nie tylko pokazywał czas, ale także mierzył tętno kierowcy i gdyby ten źle się poczuł, wysłał ostrzeżenie, a nawet aktywował „autopilota”.

### 4. Personalizacja

Im więcej producent samochodu ciężarowego posiada informacji o tym, kto zasiada za kierownicą i kto jest właścicielem samochodu ciężarowego, tym łatwiej może dostosować pojazd do określonego stylu jazdy i zadania transportowego.

transportowych, co z kolei doprowadzi do wzrostu efektywności użytkowania. – Nowa generacja samochodów ciężarowych będzie jeszcze bardziej spersonalizowana, udostęp-

niając chociażby funkcję modyfikacji niektórych cech, zależnie od potrzeb użytkownika i stylu jazdy, a także pojedynczych zadań transportowych – dodaje Hayder Wokil.

**Mimo że wiele technologii potrzebnych do budowy samochodu ciężarowego przyszłości jest dostępnych już dziś, upłynie jeszcze trochę czasu, zanim ten futurystyczny scenariusz zostanie urzeczywistniony.**



Wizyta samochodu ciężarowego w serwisie będzie okazją do wykonania wszelkich niezbędnych napraw, z uwzględnieniem planu pracy pojazdu



Samochody ciężarowe zyskują możliwość komunikowania się z innymi użytkownikami dróg, np. rowerzystami korzystającymi z kasków wyposażonych w moduły zdalnej łączności, w celu minimalizowania ryzyka wypadków i nieplanowanych przestojów

## Wyzwania na najbliższe lata

Jednym z zasadniczych warunków wykorzystania zalet zdalnej komunikacji jest zgromadzenie jak największej ilości danych. Jak wyjaśnia Per Adamsson, dyrektor ds. strategii i rozwoju w Volvo Group Telematics, współczesne samochody ciężarowe powtarzają trend, jaki przed kilku laty został zapoczątkowany w branży smartfonów. Ukuto nawet wyrażenie „ewolucja smartfona na kołach”.

– W najbliższej przyszłości samochody ciężarowe zyskują możliwość komunikowania się z innymi użytkownikami dróg, np. rowerzystami korzystającymi z kasków wyposażonych w moduły zdalnej łączności, w celu minimalizowania ryzyka wypadków i nieplanowanych przestojów – wyjawia Per Adamsson. – Dzięki bezprzewodowej komunikacji samochód ciężarowy będzie w stanie autonomicznie monitorować ruch drogowy i wybierać najbardziej efektywną trasę, pozwalającą ominąć korki uliczne i roboty drogowe – dodaje.

Niemniej jednak, mimo że wiele technologii potrzebnych do budowy samochodu ciężarowego przyszłości jest dostępnych już dziś, upłynie jeszcze trochę czasu, zanim ten futurystyczny scenariusz zostanie urzeczywistniony. – Największym wyzwaniem jest opracowanie ogromnej ilości danych, jakie pozyskujemy z naszych pojazdów. Urzeczywistnienie nowej wizji wymaga również dalszych inwestycji w globalną infrastrukturę – podsumowuje Hayder Wokil. ◀

JD



Fot. GITD

Prawidłowo skonstruowany 10-godzinny dzień pracy kierowcy powinien wyglądać następująco:  
4,5 godziny jazdy,  
45 minut przerwy,  
4,5 godziny jazdy,  
45 minut przerwy,  
godzina jazdy,  
odpoczynek

## Czas pracy kierowców – podstawowe regulacje prawne

Praca kierowców ze względu na swój wyjątkowy charakter objęta jest specjalnym, rygorystycznym nadzorem przez organy państwa. Dzieje się tak dlatego, iż zmęczony kierowca może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa swojego, pasażerów oraz innych uczestników ruchu drogowego. W przypadku przewożenia towarów niebezpiecznych (tzw. ADR-ów) wypadek pojazdu może również skutkować zagrożeniem dla równowagi ekologicznej.

Osksplikowaniu regulacji odnoszących się do czasu pracy kierowców świadczy fakt, iż na ten temat została napisana książka o objętości ponad 350 stron oraz to, że istnieją profesjonalne firmy specjalizujące się właśnie w tej wąskiej materii jak OCRK, Inelo, Tacholab, czy Net Polska.

Trudno jest w krótkim artykule opisać wszystkie zagadnienia, skoncentrujemy się więc na najważniejszych zmianach, jakie

zaszły w tej materii w ciągu ostatnich kilku lat i podstawowych przepisach regulujących tę kwestię.

### Podstawowe regulacje prawne

11 kwietnia 2007 r. w życie weszło bardzo ważne rozporządzenie unijne Nr 561/2006 regulujące zasady dotyczące prowadzenia pojazdów, korzystania z przerw i odpoczynków w przewozach krajowych i międzynarodowych realizowanych na obszarze UE. Dokument obejmuje swoim zakresem przewozy drogowe towarów wraz z nacpepą o dmc (dopuszczalnej masie całkowitej)

rowcą. Jest to weryfikowane na podstawie informacji w dokumentacji technicznej pojazdu.

Pierwszą istotną zmianą w przepisach jest to, że nowe rozporządzenie jako przewóz drogowy traktuje przewozy, podczas których choćby część trasy jest pokonywana po drogach publicznych (w poprzednim rozporządzeniu całość trasy musiała być pokonywana po takich drogach, aby konieczne było respektowanie przepisów rozporządzenia). W Polsce za drogi publiczne uznawane są wszystkie drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Ważną informacją jest to, iż w przypadku



W ciągu jednego dnia kierowca nie powinien prowadzić pojazdu dłużej niż 9 godz. Dwa razy w tygodniu ten czas może zostać wydłużony do 10 godz. Czas spędzony w korkach ulicznych i przed przejazdami kolejowymi zalicza się do czasu prowadzenia pojazdu, a nie do przerwy

**Rozporządzenie unijne Nr 561/2006 jako przewóz drogowy traktuje przewozy, podczas których choćby część trasy jest pokonywana po drogach publicznych. W przypadku przewozów realizowanych poza nimi rozporządzenie Nr 561/2006 nie ma zastosowania.**

przekraczającej 3,5 t. Brana pod uwagę jest masa robocza pojazdu, czyli ciężarówka wraz z załadunkiem. Rozporządzenie reguluje również przewozy drogowe wykonywane przez pojazdy przystosowane do przewozu więcej niż dziewięciu osób z kie-

przewozów realizowanych poza drogami publicznymi (np. na terenach kopalń, fabryk, dużych placów budowy) rozporządzenie Nr 561/2006 nie ma zastosowania.

Istnieje wiele wyjątków od stosowania tego unijnego rozporządzenia. Nie-

które z nich są obligatoryjne dla każdego z państw członkowskich, natomiast są też wyłączenia fakultatywne (dane państwo może je stosować lub nie). Wyszczególnione wyjątki dotyczą m.in. pojazdów komunikacji miejskiej i podmiejskiej, pojazdów o niskiej maksymalnej dopuszczalnej prędkości (40 km/h), czy pojazdów wykorzystywanych do usuwania skutków wypadków drogowych.

kroczone to grozi mu mandat w wysokości 100 zł do godziny i 100 zł za każdą kolejną przekroczoną godzinę. Przedsiębiorcy z kolei grozi za to kara w wysokości 100 zł za przekroczenie dopuszczalnego czasu prowadzenia kierowcy od 15 minut do godziny, natomiast za każdą kolejną godzinę jest już naliczana kara wynosząca 200 zł.

Kolejny dzienny okres prowadzenia pojazdu naliczany jest po odbyciu przez

**Tygodniowy okres odpoczynku powinien wynosić minimum 45 godz. Okres ten może zostać skrócony maksymalnie do 24 godz. Taki odpoczynek powinien przypadać maksymalnie po 144 godzinach (sześć okresów 24-godz.) od zakończenia poprzedniego okresu odpoczynku.**

Kolejną istotną zmianą w przepisach dotyczących czasu pracy kierowców jest regulacja, którą wprowadzono 2 marca 2015 r. wydłużająca z 50 km do 100 km promień, w obrębie którego nie jest konieczne stosowanie się do rozporządzenia Nr 561/2006. Ten przepis dotyczy przewozów pocztowych, przewozów realizowanych pojazdami elektrycznymi lub gazowymi oraz przewozów żywych zwierząt między gospodarstwami, targowiskami i rzeźniami.

### Czas pracy kierowcy

Czas pracy kierowców jest pojęciem szerszym niż czas prowadzenia pojazdu, ponieważ obejmuje również inne czynności związane z pracą kierowcy, takie jak załadunek i rozładunek przewożonych towarów, nadzór nad rozładunkiem i załadunkiem, nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym, czynności spedycyjne, obsługę codzienną pojazdów i przyczep, utrzymanie pojazdu w czystości, niezbędne formalności administracyjne, inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy.

### Dzienny czas prowadzenia pojazdu

W ciągu jednego dnia kierowca nie powinien prowadzić pojazdu dłużej niż 9 godz. Dwa razy w tygodniu ten czas może zostać wydłużony do 10 godz. Czas spędzony w korkach ulicznych i przed przejazdami kolejowymi zalicza się do czasu prowadzenia pojazdu, a nie do przerwy. Jeśli te dzienne limity zostaną przez kierowcę prze-

kierowcę 7-godzinny odpoczynku (na podstawie decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z dnia 7 czerwca 2011 r.).

### Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu

Tygodniowy czas prowadzenia pojazdów nie może być z kolei dłuższy niż 56 godz. Za przekroczenie tego limitu wynoszące od 30 minut do 2 godz. kierowcy grozi mandat 50 zł i 50 zł za każdą kolejną godzinę. Kara dla przedsiębiorcy jest bardziej dotkliwa, bo wynosi 50 zł za przekroczenie limitu od 30 minut do 2 godz., jednak za każdą kolejną przekroczoną godzinę jest już naliczana grzywna w wysokości 200 zł. W przypadku tygodniowego okresu prowadzenia pojazdu tydzień jest rozumiany jako okres od godziny 0.00 w poniedziałek do godziny 24.00 w niedzielę.



Tygodniowy czas prowadzenia pojazdów nie może być dłuższy niż 56 godz. Za przekroczenie tego limitu wynoszące od 30 minut do 2 godz. kierowcy grozi mandat 50 zł i 50 zł za każdą kolejną godzinę



Czas pracy kierowców jest pojęciem szerszym niż czas prowadzenia pojazdu, ponieważ obejmuje również inne czynności związane z pracą kierowcy

Kierowca jest pracownikiem, dlatego podlega również pod przepisy prawa określające maksymalny dopuszczalny limit godzin pracy w jednym tygodniu, który wynosi obecnie 60 godz., jak również dwutygodniowy limit (następujących po sobie tygodni) wynoszący 90 godz.

### Przerwa w czasie prowadzenia pojazdu

Kolejne wytyczne mówią o tym, że kierowca nie może prowadzić pojazdu dłużej niż 4,5 godz. Po takim okresie kierowca jest zobowiązany do skorzystania z ciągłej przerwy lub rozpoczęcia okresu odpoczynku.

Prawidłowo skonstruowany 10-godzinny dzień pracy kierowcy powinien wyglądać następująco: 4,5 godziny jazdy, 45 minut przerwy, 4,5 godziny jazdy, 45 minut przerwy, godzina jazdy, odpoczynek. W przypadku 9-godzinnego dnia pracy nie jest już potrzebna druga przerwa, ponieważ automatycznie po zakończeniu jazdy kierowca powinien rozpocząć okres odpoczynku.

Kierowca może podzielić swoją przerwę na dwie części, ale z zastrzeżeniem, że jej pierwsza część będzie trwać minimum 15 minut, a druga minimum 30 minut. Oznacza to, że po 4,5-godzinnym czasie jazdy musi zawsze nastąpić przerwa wynosząca minimum 30 minut. Taki podział przerw (15 min + 30 min) obowiązuje od 11 kwietnia 2007 r. (wcześniej było możliwe dzielenie przerw nawet na 3 części).



*W przypadku załóg kilkuosobowych minimalny okres odpoczynku z jakiego powinny skorzystać wynosi 9 godz. odpoczynku w trakcie 30 godz. od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku. Jeśli jest dwóch kierowców, to każdy z nich może prowadzić pojazd nawet przez 10 godz., a przerwy mogą być wykorzystywane w czasie, gdy pojazd prowadzi drugi kierowca*

Istnieją uzasadnione przypadki, kiedy kierowca może odstąpić od stosowania się do przepisów o czasie pracy i przerw. Przykłady takich sytuacji obejmują takie zdarzenia jak awaria pojazdu, wypadek drogowy, czy choroba kierowcy.

### Odpoczynek kierowcy

Kolejnym ważnym pojęciem w regulacjach dotyczących czasu pracy kierowców jest termin odpoczynku rozumiany jako okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem. Rozporządzenie



*Od 4 czerwca 2010 r. jest możliwe wykorzystanie odpoczynku tygodniowego, po 12 okresach 24-godzinnych od poprzedniego odpoczynku tygodniowego, przez kierowcę wykonującego pojedynczą usługę okazjonalną w międzynarodowym przewozie osób*

unijne wprowadziło podział na cztery różne rodzaje odpoczynków: regularny dzienny okres odpoczynku, skrócony dzienny okres odpoczynku, regularny tygodniowy okres odpoczynku oraz skrócony tygodniowy okres odpoczynku.

Regularny dzienny okres odpoczynku wynosi 11 godz., chyba że jest udzielany w częściach – wtedy musi trwać minimum 12 godz. Ten okres odpoczynku powinien zostać wykorzystany przez kierowcę w ciągu 24 godz. po upływie poprzedniego okresu odpoczynku.

Rozporządzenie z 11 kwietnia 2007 r. wprowadziło nakaz dzielenia tego odpoczynku tylko na dwie części, z czego pierwsza musi trwać minimum 3 godz., a druga minimum 9 godz. Kolejność przerw też jest ważna (dłuższa musi kończyć okres jazdy).

## Istnieją uzasadnione przypadki, kiedy kierowca może odstąpić od stosowania się do przepisów o czasie pracy i przerw. Przykłady takich sytuacji obejmują takie zdarzenia jak awaria pojazdu, wypadek drogowy, czy choroba kierowcy.

Skrócony okres odpoczynku dziennego musi natomiast trwać minimum 9 godz., a kierowca może wykorzystać tylko trzy takie okresy pomiędzy dwoma odpoczynkami tygodniowymi. Skrócenie odpoczynku dziennego z 11 do 9 godzin nie wymaga zrównoważenia go przez kierowcę w kolejnym tygodniu.

### Kierowca jako członek załogi

W przypadku załóg kilkuosobowych minimalny okres odpoczynku z jakiego powinny skorzystać wynosi 9 godz. odpoczynku w trakcie 30 godz. od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku. Jeśli jest dwóch kierowców, to każdy z nich może prowadzić pojazd nawet przez 10 godz., a przerwy mogą być wykorzystywane w czasie, gdy pojazd prowadzi drugi kierowca.

Od 11 kwietnia 2007 r. dopuszczalne jest prowadzenie pojazdu przez pierwszą godzinę przewozu tylko przez jednego kierowcę (dzięki temu drugi ma możliwość dotrzeć na trasie). W takiej sytuacji ten przewóz kwalifikuje się do przepisów obowiązujących załogę kierowców.

Kolejną ważną kwestią odnoszącą się do przewozów realizowanych przez załogę jest taki, że 9-godzinny odpoczynek kierowcy w załodze (min. 2 kierowców) nie jest traktowany jako skrócony odpoczynek.

Za skracanie odpoczynków dziennych grozi przedsiębiorcy kara w wysokości 100 zł za 15 minut do godziny i 200 zł za każdą kolejną godzinę, a kierowcy 100 zł za 15 minut do godziny i 100 zł za każdą kolejną godzinę.

Kolejną istotną zmianą w przepisach jest to, że od 1 stycznia 2012 r. skrócenie przerwy wynoszące nie więcej niż 15 minut nie jest sankcjonowane.

### Tygodniowy okres odpoczynku

Tygodniowy okres odpoczynku powinien wynosić minimum 45 godz. Okres ten może zostać skrócony jednak maksymalnie do 24 godz. Taki odpoczynek powinien przypadać maksymalnie po 144 godzinach (sześć okresów 24-godzinnych) od zakoń-

czenia poprzedniego okresu odpoczynku.

Rozporządzenie Nr 561/2006 wprowadziło kolejną ważną zasadę stanowiącą, iż na każde dwa kolejne tygodnie musi przypadać co najmniej jeden regularny okres odpoczynku tygodniowego. Oznacza to w praktyce możliwość stosowania przez kierowców przemiennie skróconego i regularnego okresu odpoczynku tygodniowego.

Kolejny przepis Rozporządzenia mówi o tym, iż skrócenie odpoczynku tygodniowego musi zostać zrównoważone odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, w którym skrócono odpoczynek tygodniowy. Odpoczynek rekompensujący skrócenie odpoczynku tygodniowego powinien zostać udzielony łącznie z innym okresem odpoczynku, trwającym co najmniej 9 godz.

Ponadto, od 4 czerwca 2010 r. jest możliwe wykorzystanie odpoczynku tygodniowego, po 12 okresach 24-godzinnych od poprzedniego odpoczynku tygodniowego, przez kierowcę wykonującego pojedynczą usługę okazjonalną w międzynarodowym przewozie osób.

### Odpoczynek w pojeździe

Odpoczynki mogą być wykorzystane przez kierowcę w pojeździe w przypadku, gdy ma to miejsce poza bazą (na trasie), pojazd

jest wyposażony w odpowiednie miejsce do spania oraz znajduje się na postoju. W pojeździe kierowca może wykorzystać dzienne okresy odpoczynku oraz skrócone okresy odpoczynku tygodniowego. Nowością wynikającą z nowego rozporządzenia jest to, iż kierowca ma możliwość dokonywania wyboru czy chce wykorzystać odpoczynek w pojeździe, czy nie. Pracodawca nie powinien mu tego narzucać, a kierowca, jeśli wyrazi taką wolę, powinien podpisać odpowiednie dokumenty, w których oświadcza, że zgadza się na taki sposób wykorzystywania okresów odpoczynku.

### Przewozy poza terenem UE

Przewozy poza terenem UE są uregulowane przez umowę AETR, która w obecnym kształcie posiada te same wyłączenia, które znajdują się w rozporządzeniu unijnym.

Od 28 marca 2014 r. obowiązuje w Polsce umowa AETR bardzo zbliżona do rozporządzenia unijnego Nr 561/2006.

## Rozporządzenie Nr 561/2006 wprowadziło zasadę stanowiącą, iż na każde dwa kolejne tygodnie musi przypadać co najmniej jeden regularny okres odpoczynku tygodniowego.

Od tego czasu przerwy dzieli się tak samo jak w prawie unijnym (15 min + 30 min) – nie można dzielić na trzy części po 15 minut.

Przepisy AETR stosuje się na całej trasie – nawet jak kierowca startuje z Francji i jedzie do Rosji, to na pełnym odcinku trasy stosuje się do przepisów umowy AETR (a nie do unijnego rozporządzenia).

Od 28 marca 2014 r. skrócenie odpoczynku dziennego do 9 godz. nie wymaga – podobnie jak w UE – zrównoważenia tego czasu w późniejszym okresie. Podobnie jest z możliwością wykorzystania odpoczynku dziennego i skróconego tygodniowego w po-

jeździe – od tej daty wymagana jest zgoda kierowcy (musi dokonać takiego wyboru).

Jak widać, czas pracy kierowców to temat dość zawiły i najeżony prawniczymi regulacjami i sentencjami. Dlatego mniejszym przedsiębiorstwom, które nie posiadają własnych prawników, polecam korzystanie z usług firm profesjonalnie zajmujących się tą tematyką, ponieważ łatwo się w tej materii pogubić osobom bez wykształcenia prawniczego. ◀

**Łukasz Pluszczewicz**

Źródło: „Czas pracy kierowców. Procedury, rozliczenia, wzory. 5 wydanie.” Łukasz Prasolek, wyd C.H.Beck, Warszawa 2015

## Płaca minimalna we Francji – czekamy na konkrety

Ze źródeł rządowych francuskiego Ministerstwa Pracy wynika, że etap opracowania przepisów wykonawczych ustawy o płacy minimalnej (Loi Macron) dobiega końca. Prawo uderzające w polską branżę transportową zacznie obowiązywać najprawdopodobniej latem tego roku.

Francuski parlament przyjął Loi Macron (od nazwiska ministra gospodarki Emmanuela Macrona) jako ustawę wykonawczą tzw. „wdrożeńowej” Dyrektywy 2014/67/UE, która ma na celu usystematyzowanie zasad delegowania pracowników na wspólnym europejskim rynku. Płacą minimalną na wzór niemieckiego MiLoGu zostali objęci zagraniczni kierowcy realizujący transport na terenie Republiki. Informacja o wprowadzeniu takiego rozwiązania pojawiła się w lutym, następnie francuski parlament rozpoczął pracę nad wdrożeniem ustawy, która została uznana za przyjętą 10 lipca 2015 r.

Francuskie ministerstwo gotowe było konsultować z polskim odpowiednikiem wprowadzane przepisy. Stąd spotkanie w październiku 2015 r. przedstawicieli polskiego ministerstwa z francuską minister pracy Myriam El Khomori. Na spotkaniu zadeklarowano wypracowanie wspólnej polityki obu państw w zakresie pracowników delegowanych. – Francja to kolejny europejski kraj wprowadzający rozwiązania prawne uderzające rykoszetem w polski sektor transportowy. Polskie firmy powinny być na te zmiany przygotowane. Obecnie nie ma konsensusu w sprawie płacy mini-



malnej na poziomie europejskim, liczy się zatem trzeba z faktem egzekwowania przez francuskie służby kontrolne tych przepisów, tak jak ma to miejsce w przypadku Niemiec. OCRK prowadzi 23 kontrole przewoźników realizujących transporty na terenie Niemiec – mówi Bartosz Najman, prezes Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. – Płaca minimalna we Francji wynosi 9,6 euro na godzinę. Po wejściu w życie przepisów należy sprawdzić, które ze składników wynagrodzenia kierowcy będzie można zaliczyć do płacy minimalnej. W przypadku Niemiec tamtejszy Urząd Celný potwierdził stanowisko OCRK, że ryczałt i diety mogą wchodzić

w skład płacy minimalnej. Jeśli chodzi o Francję, do dnia dzisiejszego nie opublikowano aktów wykonawczych (dekretów), które miały rozwiązać wątpliwości dotyczące zakresu oraz szczegółów obowiązywania przepisów w sektorze transportowym. Ekspert OCRK opracowują sposób rozliczania zgodny z tym, co wiadomo w tej chwili na temat Loi Macron, natomiast w dalszym ciągu pozostaje jeszcze wiele pytań i kwestii do wyjaśnienia. Należy również pracować nad instytucjonalnym rozwiązaniem tej kwestii na poziomie całej Unii Europejskiej, ponieważ cierpi na tym i polski sektor transportowy, i wspólny rynek usług – wyjaśnia Bartosz Najman. ◀



Firmy bardzo często korzystają z podwykonawców uzyskanych za pomocą internetu, często ogłaszających się na giełdach transportowych. Nie weryfikują ich, a jedynym kryterium wyboru, które biorą pod uwagę jest cena

## Gdy internet staje się sprzymierzeńcem przestępcy

Jeszcze parę lat temu plagą były napady na kierowców ciężarówek, których obezwładniano, a towar znikał bez śladu. Obecnie jest ich zdecydowanie mniej, chociażby dlatego, że za przestępstwa o charakterze rozbójniczym zwiększono odpowiedzialność karną, a ryzyko złapania jest duże. Na dodatek rozwój internetu sprawił, że wyłudzenia mienia za jego pomocą są łatwiejsze i znacznie trudniejsze do wykrycia. Po co więc ryzykować?

Szacuje się, że prawie połowa firm transportowych była ofiarą tego typu przestępstw. W Europie roczne straty z tego tytułu wlicza się na około 8 mld euro, a jest to kwota, za którą moż-

na by wybudować autostradę o długości 800 km. Warto przy tym zaznaczyć, że wiele pokrzywdzonych przedsiębiorstw nie informuje o wyłudzeniach ze względów wizerunkowych – obawiają się, że z firmą,

zeszłego roku zakończono 30 z podjętych postępowań, a pięć skierowano do sądu z aktem oskarżenia.

Najwięcej wypadków, bo aż 24, odnotowano na terenie Mazowsza, 15 na terenie

---

**W Europie roczne straty z tytułu wyłudzeń wlicza się na około 8 mld euro, a jest to kwota, za którą można by wybudować autostradę o długości 800 km.**

---



Wiele pokrzywdzonych przedsiębiorstw nie informuje o wyłudzeniach ze względów wizerunkowych – obawiają się, że z firmą, która dała się okraść nikt nie będzie chciał współpracować

która dała się okraść nikt nie będzie chciał współpracować.

W Polsce od stycznia do października 2015 r. prowadzono 107 postępowań dotyczących wyłudzeń towaru. Z tego w 102 przypadkach doszło do przestępstw, a tylko w pięciu mieliśmy do czynienia z usiłowaniami wyłudzenia – pracownicy firmy podejrzewali próbę oszustwa i uniemożliwili przejście towaru. Do końca listopada

województwa warmińsko-mazurskiego, 14 – w Małopolsce. Nie zarejestrowano takich spraw na Dolnym Śląsku, w województwie zachodniopomorskim, opolskim i lubelskim. Straty deklarowane przez poszkodowanych szacowane są na ponad 19 mln 17 tys. zł i 700 tys. euro, a wartość mienia odzyskanego – na 200 tys. Cóż, internet jest anonimowy, a sprawca niewidzialny, więc łatwiej uniknąć kary.

## Niska cena – łatwy łup

Złodziei interesuje wszystko co przedstawia wartość i można sprzedać nawet sporo taniej, a im towar jest bardziej atrakcyjny, tym bardziej łakomym kąskiem się staje. Kradzione są telewizory, elektronika, płyty, kawa, owoce i warzywa, słodycze, paliwo, granulaty, taśmy samoprzylepne, folia stretchowa, a nawet gwoździe i trumny.

– Niestety, skuteczność wykrywalności przestępstw internetowych jest znikoma.

## W Polsce straty deklarowane przez poszkodowanych szacowane są na ponad 19 mln 17 tys. zł i 700 tys. euro, a wartość mienia odzyskanego – na 200 tys.

To dlatego, że przestępcy korzystają z kafejek internetowych, a ślad często jest tylko internetowy. Dlatego jedynie w 4,7% takich zdarzeń dochodzi do aktów oskarżenia. 25 z podjętych w zeszłym roku spraw zawieszono lub umorzono, bo nie rokowały wykrycia sprawcy lub czas oczekiwania na odpowiedź ze strony międzynarodowych podmiotów był zbyt długi – tłumaczył Mariusz Sokółowski, inspektor Policji i były rzecznik prasowy Komendanta Głównego Policji podczas spotkania biznesowego zorganizowanego przez Nowy Styl w Warszawie.

Sprawcy więc są prawie bezkarni i to mimo tego, że powstały i nadal w Policji powstają specjalne komórki zajmujące się tropieniem przestępstw o charakterze rozbójniczym. A dlaczego tak się dzieje, że dochodzi do tak wielu przestępstw z wykorzystaniem internetu i tak trudno wykryć sprawcę?

Artur Czepczyński, prezes spółki ABC – CZEPCZYŃSKI, twierdzi, że firmy bardzo często korzystają z podwykonawców uzyskanych za pomocą internetu, często ogłaszających się na giełdach transportowych. Nie weryfikując ich, a jedynym kryterium wyboru, które biorą pod uwagę jest cena. O bezpieczeństwie myśli niewiele firm i potem słono za to płaci. Czasem jednak zdarza się, że i wysoko postawione standardy bezpieczeństwa nie pomagają. Prezes Czepczyński podaje przykład jednej z największych wytwórni płyt DVD w Europie jaką jest Technicolor. – Mimo tego, że posiada ona najwyższe standardy bezpieczeństwa, złodzieje podrobili numer rejestracyjny podwykonawcy, wjechali na teren fabryki, załadowali towar i wywieźli około 10 palet „Harrego Pottera”. Ku ich rozczarowaniu była to duńska wersja językowa, a więc nie mogli jej sprzedać. Po czterech latach płyty znaleziono w dziupli na warszawskim Mokotowie – opowiada.

Dla ABC – CZEPCZYŃSKI szczególnie pechowy był rok 2011 – na przestrzeni pół roku zginęły cztery samochody z towarem, w tym dwa w ciągu tygodnia, co doprowadziło firmę na krawędź bankructwa. Ponad 100 ludziom groziło bezrobocie. – Podjęliśmy wyzwanie, żeby uszczelnić system i nadal go uszczelniamy, czyli weryfikujemy ludzi i dowody rejestracyjne, podwykonawców. Sprawdzamy czy firma jest legalnie założona, kto jest jej właścicielem itp. Dokładnie kontrolujemy każdy



Im więcej wątpliwości tym lepsza weryfikacja i mniejsza możliwość kradzieży

samochód. A mimo to, choć nawet wysłałem człowieka do firmy produkcyjnej, żeby ostrzegł ją przed zagrożeniami, zdarzyła się kradzież pół roku temu. Zlekceważono problem, nie sprawdzono podwykonawcy, bo transport dotyczył gwoździ. Nie były one celem złodzieja, tylko ukradł je przez przypadek, bo był to łatwy łup. Kiedy tworzy się firmę, żeby ukraść towar, często kradnie się co popadnie – wyjaśnia Artur Czepczyński. A w tym wypadku, jak i w podobnych, można było temu zapobiec sprawdzając

dokumenty i firmę, bo wiele razy była ku temu okazja. Prostem sposobem jest prośba o przedstawienie zapłaconych rachunków za gaz lub energię elektryczną. Firma „słup”, którą założono w celach przestępczych, takich nie posiada. A im więcej wątpliwości tym lepsza weryfikacja i mniejsza możliwość kradzieży.

Również pracownicy spółki ABC – CZEPCZYŃSKI starając się pomagać innym firmom transportowym, odwiedzają je i wyjaśniają jak uszczelnić system

## Przestępstwom z wykorzystaniem cyberprzestrzeni sprzyja pośpiech i niska cena za przewóz, która co prawda jest atrakcyjna, ale dlatego powinna w nas wzbudzić wątpliwości.



Często przewoźnik dostaje zlecenie drogą internetową, za pomocą giełdy transportowej. Przyjeżdża po towar mając odpowiednią dokumentację, w tym fakturę i realizuje zlecenie przewożąc towar na teren wyznaczonego magazynu, na którym umieszczony jest logotyp znanej firmy



Jednym z elementów sprzyjających wyłudzeniom jest walka o konkurencyjność na rynku, co sprawia, że nie sprawdza się klienta, który jest zleceniodawcą, bo towar trzeba przewieźć bardzo szybko za cenę nie koniecznie wysoką

oraz co należy zrobić, aby rzetelnie sprawdzić swojego podwykonawcę.

### Dwa sposoby kradzieży

Statystyczny sprawca wyłudzenia mienia za pośrednictwem internetu, to bezrobotny mężczyzna, obywatel polski, będący w średnim wieku, wcześniej wielokrotnie notowany. Wielu z nich wcześniej zajmowało się napadami i podawało za policjantów, kierowcę kajdankami przypinało do drzewa lub ogłuszało, a towar zabierało. A ponieważ za przestępstwa rozbójnicze, gdzie musi dojść do kontaktu sprawcy

z kierowcą, wyższa jest odpowiedzialność karna, po co więc ryzykować. Nowe możliwości dał internet, przestępstwom z wykorzystaniem cyberprzestrzeni sprzyja pośpiech i niska cena za przewóz, która co prawda jest atrakcyjna, ale dlatego powinna w nas wzbudzić wątpliwości.

Najczęściej sprawcy kradną towar na tzw. fałszywe zamówienie, gdzie nie ma kontaktu z osobą, która go udostępniła. Najpierw zbierają informacje na temat przewozu towaru u producenta. Jednocześnie tworzą fikcyjną firmę przewoźną, gdzie nazwa i e-mail przypominają podobną znaną, legalnie działającą na rynku. Podrabiają stopkę i logotyp. Mają fałszywe dokumenty, które wyglądają na prawdziwe. Z producentem kontaktują się jedynie drogą elektroniczną. Chwalą jego towar i mówią o możliwości sprzedaży, np. do zagranicznych marketów. Producent widząc milionowy zysk łapie haczyk

### Najczęściej sprawcy kradną towar na tzw. fałszywe zamówienie, gdzie nie ma kontaktu z osobą, która go udostępniła.

Warunkiem kluczowym jest odroczone termin płatności.

Podmiot zamawiający, czyli przestępca, dostarcza producentowi dokumenty firmy spedycyjnej, która została założona na „słupa”, zazwyczaj na osobę bezdomną. Takie dokumenty wystarczą sprawcy do wynajęcia podwykonawcy, czyli firmy

transportowej, która ma dostarczyć towar na dane miejsce. Często przewoźnik dostaje zlecenie drogą internetową, za pomocą giełdy transportowej. Przyjeżdża po towar mając odpowiednią dokumentację, w tym fakturę i realizuje zlecenie przewożąc towar na teren wyznaczonego magazynu, na którym umieszczony jest logotyp znanej firmy. Kierowca nie ma więc powodów, aby nie rozpakować samochodu. Najczęściej do takich procedur dochodzi w piątek po południu. Bo to, że towar tego samego dnia nie dotarł na miejsce przeznaczenia składamy na karb weekendu. A w poniedziałek nie ma już z kim rozmawiać, nie ma firmy, magazynu, bo po odjeździe kierowcy-podwykonawcy – często legalnie działającego – towar zostaje bardzo szybko przeładowany i odjeżdża w nieznanne miejsce. A właścicielom towaru wydaje się, że dostarczyli go firmie godnej zaufania. W efekcie traci przewoź-

nik-podwykonawca, który odpowiada za ładunek i właściciel towaru. – *Dopiero potem przychodzi refleksja, że fałszywy spedycytor podał jedynie telefon komórkowy, a nie stacjonarny. Wiadomo, telefon stacjonarny przypisany jest do konkretnego miejsca, czyli siedziby firmy. Właściciel telefonu komórkowego może być nie do zidentyfikowania. Jednak nam się wydaje, że przez telefon komórkowy kontaktujemy się z osobą najlepiej poinformowaną, która za chwilę okaże się ona oszustem – informuje Mariusz Sokołowski.*

To nie jedyny z popularnych sposobów stosowanych przez przestępców, ostatnio jednym z częstszych procedurów jest przejmowanie towaru w trakcie transportu. Zazwyczaj odbywa się to tak, że osoba podająca się za spedycytora telefonicznie kontaktuje się z kierowcą legalnie wiozącym towar i informuje go, że zmieniono miejsce dostawy. Kierowca dowozi go więc pod wskazany adres, skąd towar, po rozładunku, odjeżdża w siną dal. Może on być nieświadomym przestępstwa, może też być jego współuczestnikiem, jak to niedawno miało miejsce na terenie woj. warmińsko-mazurskiego. Przewożono tam indyki i co chwila ginęła partia licząca kilka tysięcy. Okazało się, że kierowca współpracował ze złodziejami – zatrzymywali się koło Ostródy, gdzie w ciągu kilku minut następowało przepakowanie towaru.



Odpowiednie podejście przewoźników i lepsza weryfikacja powinny ograniczyć skalę kradzieży. Potwierdzeniem tej tezy są wyniki jakie osiągnęło w ostatnim czasie PKP CARGO zmniejszając kradzież towarów przewożonych przez siebie koleją z 11 mln zł w 2013 r. do 7,5 mln w 2014

## Ograniczyć skalę kradzieży

W wymienionych przypadkach zawsze mamy do czynienia z elementami sprzyjającymi tego typu procederowi. Jednym z nich jest walka o konkurencyjność na rynku, co sprawia, że nie sprawdza się klienta, który jest zleceniodawcą, bo towar trzeba przewieźć bardzo szybko za cenę niekoniecznie wysoką. Często jest to transport z odroczonym terminem płatności, przy czym okazuje się, że nie ma już podmiotu, któremu trzeba zapłacić. Nie ma też się jak się z nim skontaktować, gdyż przestępcy korzystają z niezarejestrowanych telefonów komórkowych pre-pay, gdzie jeden telefon przeznaczony jest do jednej rozmowy lub jednej sprawy. Zazwyczaj sprawcy to młodzi ludzie mający kilka telefonów komórkowych i dostęp do internetu. Sprzyja im też międzyna-

rodowy charakter przestępstwa, a to dlatego, że jeżeli przewóz zlecono za granicę, to powrót kierowcy do Polski zajmuje trochę czasu, a więc właściciel towaru orientuje się stosunkowo późno, że go nie ma. Poza tym przestępcy mają czas na zatarcie śladów, a to jest utrudnieniem dla służb zajmujących się ściganiem. Na dodatek do współpracy z przestępcami werbowani są kierowcy, osoby pracujące w firmie okradzonej i pracownicy współpracujących firm spedycyjnych, które przekazują informacje o transporcie. Często osoby przekupione liczą na to, że nikt się nie domyśli ich roli w kradzieży.

Odpowiednie podejście przewoźników i lepsza weryfikacja powinny ograniczyć skalę kradzieży. Potwierdzeniem tej tezy są wyniki jakie osiągnęło w ostatnim czasie PKP CARGO zmniejszając kradzież towarów przewożonych przez siebie koleją

z 11 mln zł w 2013 r. do 7,5 mln w 2014. Jej spadek wyniósł 32%. Ograniczenie strat było jeszcze większe, gdy porównamy I połowę 2014 r. (4,4 mln zł) z I połową 2015 r. (1,8 mln zł) – wyniosło ono 59%. To skutek podjętych w tym czasie działań: utworzenia Zespołu Operacyjnego w lutym 2014 r.; analiza zdarzeń i wskazanie najbardziej zagrożonych miejsc; koordynacja działań SOK i Policji oraz intensyfikacja działań operacyjnych. Te ostatnie polegały na regularnych akcjach prewencyjnych w ramach procesu zapewniania bezpieczeństwa przesyłek, wprowadzeniu nowych zabezpieczeń wagonów i wykorzystaniu nowych technologii. Warto więc wziąć przykład z PKP CARGO. ◀

**Elżbieta Haber**

*Czytaj też „Jak sprawdzić wiarygodność kontrahenta w branży TSL” (str. 45)*

# Sprawniej, ale i bezpieczniej

Bezpieczeństwo klientów to sprawa priorytetowa dla TimoCom. Dlatego wprowadzając pod koniec 2015 r. komunikator TimoCom, zadbał on nie tylko o usprawnienie wymiany informacji pomiędzy wszystkimi użytkownikami giełdy, ale też o to, aby kontakty biznesowe stały się bardziej bezpieczne i w pełni profesjonalne.

**D**zięki komunikatorowi istnieje możliwość wybrania oferty z giełdy transportowej TC Truck&Cargo® i rozpoczęcia, za pomocą jednego kliknięcia, rozmowy bezpośrednio z jej oferentem, co pozwala znacznie oszczędzić czas. Jak tylko negocjacje zostaną zakończone i obie strony uzgodnią szczegóły umowy, można zapisać historię rozmowy (czatu) na dysku lokalnym jako PDF lub też ją wydrukować. Dokument ten ma wartość dowodową. Duże znaczenie ma również aspekt bezpieczeństwa. Inaczej niż przy ogólnie dostępnych czatach, klienci używający komunikatora TimoCom mogą mieć pewność, że mają do czynienia ze sprawdzonym partnerem. Każdy nowy klient, zanim zacznie korzystać z platformy transportowej, jest bowiem dokładnie sprawdzany.



Dostawca usług IT z Erkrath, poza połączeniem czatu z ofertą, wykorzystał także funkcję czatu ogólnego i umożliwił prowadzenie oddzielnych konwersacji na tematy inne niż służbowe. Dodatkową korzyść

stanowi fakt, że użytkownicy platformy transportowej mogą wykorzystywać czat ogólny także jako narzędzie do komunikacji wewnątrz firmy, jeśli wszyscy pracownicy posiadają dostęp do TimoCom.

Z komunikatora można korzystać także za pośrednictwem różnych urządzeń mobilnych. W tym celu należy zalogować się poprzez aplikację barometru transportowego do swojego konta w TimoCom, wtedy nastąpi automatyczna synchronizacja kontaktów i treści czatów.

Nowa funkcja jest do dyspozycji wszystkich 100 tys. użytkowników platformy bez dodatkowych kosztów i oferuje znacznie więcej możliwości niż tylko czat. ◀

**Klienci używający komunikatora TimoCom mogą mieć pewność, że mają do czynienia ze sprawdzonym partnerem. Każdy nowy klient, zanim zacznie korzystać z platformy transportowej, jest bowiem dokładnie sprawdzany.**



Zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce wypomniano niską jakość dokumentacji przetargowych, liczne opóźnienia w tworzeniu tej dokumentacji, wadliwe planowanie prac na infrastrukturze

## Inwestycyjne przyspieszenie na kolei

Miniony rok zapowiadany był jako czas przełomu w inwestycjach realizowanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej, spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe i nadrabiania wieloletnich zaległości w tym zakresie. Rekordowy poziom wydatków spółki, finalizacja dużych projektów, kumulacja robót finansowanych z unijnej perspektywy 2007-2013, ograniczenie kłopotliwej i kosztownej dla przewoźników liczby zamknięć i objazdów – wszystko to konkretyzować miało owe przełomowe obietnice. Na początku 2016 r. warto przyrzeć się czy i w jakim zakresie udało się je zrealizować.

**S**kumulowana w latach 2014-2015 łączna kwota „przerobu” może sięgnąć 15-16 mld zł, a wartość zleceń powinna w 2015 r. osiągnąć poziom 10 mld zł – zapowiadał w grudniu 2014 r. Marcin Mochocki, pełnomocnik zarządu ds. strategii w PLK. W ciągu ubiegłego roku owe prognozy wydatków inwestycyjnych zmieniały się. Andrzej Filip Wojciechowski, ówczesny prezes zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych, ogłaszając w pierwszej połowie września 2015 r. „Wielką Ofensywę Inwestycji Kolejowych”, łączną kwotę przetargów szacował na 11 mld zł, a nawet na 14 mld zł.

### Dotacji z UE nie zmarnowano

Ostatecznie, jak wynika z informacji Mirosława Siemieńca, rzecznika „Peelki”, spółka ogłosiła w 2015 r. przetargi na prawie 15 mld zł z nowej perspektywy – tylko kilka z nich jest dofinansowanych z unijnego programu „Łącząc Europe” („Connecting Europe Facility” - CEF) jak np. moderni-

zacja podmiejskiej linii 447 na odcinku Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki, czyli jeden z najbardziej obciążonych ruchem odcinków kolejowych w Polsce, a reszta z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, przykładowo przetarg na odcinek Otwock – Lublin.

dzy tych wykonano prace modernizacyjne na liniach Warszawa – Gdynia, Legnica – Wrocław – Opole, Kraków – Rzeszów, Warszawa – Łódź, Warszawa – Białystok i Wrocław – Poznań. Na części Centralnej Magistrali Kolejowej (ok. 80 km) zwiększono możliwość poruszania się pociągów

**PKP PLK wykorzystały ponad 13,4 mld zł przeznaczonych na projekty inwestycyjne współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w perspektywie finansowej UE na lata 2007-2013.**

PKP PLK zakładało też (co wynika z dokumentu przedstawionego przez spółkę pod koniec grudnia), że wykorzysta w 2015 r. 100% unijnej alokacji z kończącej się perspektywy 2007-2013. Przypomnijmy, że w ramach tej alokacji PLK miały do wykorzystania 13,4 mld zł. Z pieni-

z prędkością do 200 km/godz. Zmodernizowano m.in. 4259 rozjazdów, 1804 przejazdy kolejowe oraz 549 peronów.

Optymizmu tego nie podzielał wiceminister rozwoju dr Jerzy Kwieciński. Jego zdaniem, zagrożonych jest kilka miliardów zł z puli na infrastrukturę kolejową.

– Chodzi o ok. 5-6 mld zł. Zapewne skończy się na mniejszej kwocie, ale całości raczej na kolei nie zagospodarujemy – poinformował w rozmowie z portalem „Rynek Infrastruktury.pl” Jerzy Kwieciński. Podobne obawy

w tej skali oznacza, że nie ma zagrożenia utracenia środków UE związanych z inwestycjami PKP PLK – Wykorzystanie ponad 13,4 mld zł alokacji przyznanej PLK to duży sukces, nie tylko naszej spółki i jej

## W 2015 r. „Peelka” ogłosiła przetargi na prawie 15 mld zł z nowej perspektywy – tylko kilka z nich jest dofinansowanych z unijnego programu „Łącząc Europe”, a reszta z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

sygnalizowała już wcześniej Komisja Europejska, odnotowując opóźnienia w realizacji niektórych inwestycji PKP PLK. Na konferencji, która odbyła się 25 listopada w Przedstawicielstwie Komisji w Warszawie, zarówno Wolfgang Munch z Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej, jak i Piotr Rapacz z Dyrekcji Generalnej Mobilność i Transport wspomnieli zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce niską jakość dokumentacji przetargowych, liczne opóźnienia w tworzeniu tej dokumentacji, wadliwe planowanie prac na infrastrukturze. Skrytykowali także PLK za brak ustalenia tzw. kamieni milowych w realizowanych kontraktach oraz słaby nadzór nad prowadzonymi i pracami.

pracowników. To również duża zasługa firm modernizujących linie kolejowe. Z uwagi na złożoność procesu inwestycyjnego do ostatniego dnia tego roku intensywnie pracowaliśmy nad wykorzystaniem każdej złotówki z alokacji UE. Jednocześnie jesteśmy bezkompromisowi w zakresie wymogów jakości, przepisów i odbiorów we wszystkich branżach – stwierdził Marcin Mochocki, odpowiedzialny za realizację inwestycji.

### Ofensywa PKP PLK

Uprowadzając jakby część ww. zarzutów, PLK ogłosiły w połowie września 2015 r. wspomnianą już Wielką Ofensywę Inwestycji Kolejowych. Program ten składał się



Na wykonawców nałożono obowiązek przygotowania profesjonalnych harmonogramów realizacji projektu oraz efektywniejsze monitorowanie inwestycji, co ograniczać ma opóźnienia prac

temu realizacja zadań obarczona ma być mniejszym ryzykiem ze strony wykonawcy. Ponadto dla wykonawców inwestor przygotował szereg rozwiązań wspomagających funkcjonowanie na rynku: zaliczki na kontrakt (przedpłaty), zapłatę za materiały na placu budowy, płatności częściowe za wykonane prace.

Na wykonawców natomiast nałożono obowiązek przygotowania profesjonalnych harmonogramów realizacji projektu

## Wprowadzone zostały przetargi dwustopniowe uwzględniające pozacenowe kryteria oceny ofert.

Ostatniego grudnia PKP PLK ogłosiły, że jednak wykorzystają ponad 13,4 mld zł przeznaczonych na projekty inwestycyjne współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w perspektywie finansowej UE na lata 2007-2013. Wykorzystanie alokacji

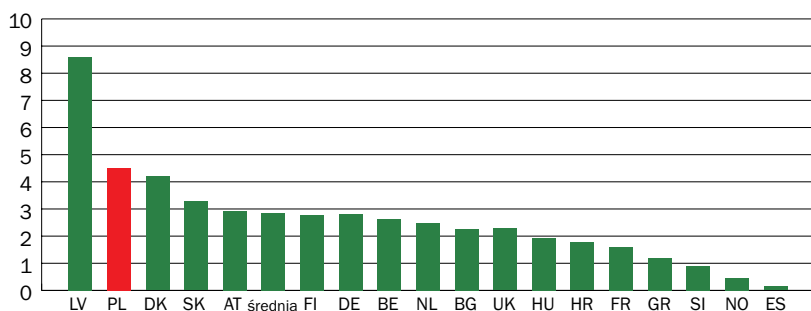
z 12 punktów. 11 z nich dotyczyło zasad współpracy z wykonawcami, dwunasty – poprawy stanu infrastruktury dla przewoźników towarowych. Wprowadzone zostały przetargi dwustopniowe uwzględniające pozacenowe kryteria oceny ofert. Dzięki



Część robót budowlanych z pewnością nie zacznie się przed 2018 rokiem, co ponownie przełoży się na wielki pośpiech przy wykonawstwie

oraz efektywniejsze monitorowanie inwestycji, co ograniczać ma opóźnienia prac. Inwestycje w większym stopniu powinny być skoordynowane z rozkładem jazdy, co usprawni realizację prac oraz prowadzenie ruchu pociągów, szczególnie w sytuacji niezbędnych okresowych zamknięć niektórych tras z powodu prowadzenia prac modernizacyjnych. Kontroli inwestycji służyć będą mobilne laboratoria spółki oraz Centralne Laboratorium Badawczo-Rozwojowe. Przygotowany przez PLK nowy wzór umów kładzie nacisk na terminowość i jakość wykonanych prac. – Głównym celem Wielkiej Ofensywy Inwestycji Kolejowych – podkreślał Andrzej Filip Wojciechowski

### Średnie przychody zarządcy za pockm dla pociągu towarowego (2013)



Na podstawie: IRG-Rail 3rd Annual Market Monitoring Report 2014



Projekt kontraktu na utrzymanie infrastruktury zakładał, że krajowy jej zarządca będzie dysponować w 8-letniej perspektywie kwotą ok. 33 mld zł przeznaczoną jedynie na remonty, naprawy i prowadzenie ruchu pociągów

– jest spektakularna poprawa warunków przewozu towarów, uzyskana dzięki dwukrotnemu podniesieniu średniej prędkości pociągów oraz spójna sieć połączeń kolejowych o parametrach odpowiadających potrzebom przewoźników.

Nowy dokument inwestycyjny zarządcy infrastruktury przygotowany został głównie z myślą o obecnej perspektywie Unii Europejskiej, obejmującej okres 2014-2020, w oparciu o doświadczenia z realizacji perspektywy poprzedniej. Doświadczenia nie zawsze dobre. – Kolej nie popisała się w wydawaniu środków unijnych w poprzedniej perspektywie, była najbardziej problematycznym sektorem. Część środków przeznaczonych na kolei musiała być relokowana na transport publiczny, żeby te pieniądze w ogóle zostały wykorzystane. Pomogło też fazowanie części projektów, ale nie jest to pożądane przez Komisję Europejską działanie. Polscy przewoźnicy zamówili też sporo taboru, a naszym zdaniem lepiej wykorzystywać pieniądze na rozwój infrastruktury, po której ten tabor jeździ – podkreśla Wolfgang Munch.



Trwająca już perspektywa 2014-2020, w ramach której na inwestycje na infrastrukturze kolejowej przeznaczono łącznie około 68 mld zł, raczej nie pozwala na zbyt daleko idące zmiany czy modyfikacje Krajowego o Programu Kolejowego

struktury, po której ten tabor jeździ – podkreśla Wolfgang Munch.

### Pierwsze ostrzeżenie Brukseli

Komisja Europejska, dostrzegając i doceniając korzystne zmiany, jakie dokonały się w „Peelce” od 2012 r., takie jak nowe podejście do organizacji przetargów, lepsza

## Nowy dokument inwestycyjny zarządcy infrastruktury przygotowany został głównie z myślą o obecnej perspektywie Unii Europejskiej, obejmującej okres 2014-2020, w oparciu o doświadczenia z realizacji perspektywy poprzedniej.

współpraca z wykonawcami, czy łatwiejsze uzyskiwanie zapewnienia finansowania ze strony państwa, wysłała zarazem pierwsze sygnały ostrzegawcze dotyczące nowych inwestycji z puli 2014-2020. – Na części projektów ponownie obserwujemy opóźnienia dotyczące projektowania inwestycji, które przełożą się na terminy rozpoczęcia prac. Część robót budowlanych z pewnością nie zacznie się przed 2018 rokiem, co ponownie przełoży się na wielki pośpiech przy wykonawstwie. Na dodatek opóźnienia notujemy na projektach dużych, co jest frustrujące. Mamy nadzieję, że nowy rząd, który zdaje się w większym stopniu dostrzegać rolę kolei, również zauważy te problemy i znajdzie dla nich rozwiązanie – powiedział Wolfgang Munch. – PKP PLK jest największym kolejowym beneficjentem pieniędzy wspólnotowych w Europie. Jeśli nie popełnicie błędów z poprzedniej perspektywy, macie

szansę na znaczną poprawę jakości swojej kolei. Zróbcie coś z tym – dodał.

Owo „zróbcie” zależeć będzie nie tylko od zarządcy infrastruktury kolejowej. Niezbędne jest jeszcze zapewnienie stabilnych warunków realizacji inwestycji. W założeniu poprzedniego kierownictwa kolei i zarządu PKP PLK, stabilność taką zapewnić miał, przygotowany wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju, Krajowy Program Kolejowy, zabezpieczając finansowanie na całą perspektywę unijną. Z pierwszych wypowiedzi niektórych polityków i ekspertów nowego rządu nie wynika jednoznacznie, czy dokument ten PiS zamierza zachować, czy też zmodyfikować? A jeśli tak, to w jakim zakresie? Trwająca już perspektywa 2014-2020, w ramach której na inwestycje na infrastrukturze kolejowej przeznaczono łącznie około 68 mld zł, raczej nie pozwala na zbyt daleko idące zmiany czy modyfikacje wspomnianego Programu.

Inna kwestia, bardzo istotna dla dalszego funkcjonowania PKP PLK, to problem podpisania z resortowym ministerstwem wieloletniego kontraktu na utrzymanie infrastruktury. Prace nad przygotowaniem takiego kontraktu prowadzone były przez wiele miesięcy i wydawało się, że uda się je sfinalizować jeszcze przed

październikowymi wyborami. Według planu rząd powinien przyjąć go na przełomie września i października. Niestety, mimo podkreślenia przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz PKP Polskie Linie Kolejowe wagi takiego dokumentu, do jego podpisania nie doszło. Projekt kontraktu zakładał, że krajowy zarządca infrastruktury będzie dysponować w 8-letniej perspektywie kwotą ok. 33 mld zł przeznaczoną jedynie na remonty, naprawy i prowadzenie ruchu pociągów. Zarządca infrastruktury zwracał uwagę, że potrzeba takiego rozwiązania jest ważna z punktu widzenia zrównoważenia kosztów z przychodami. Kontrakt taki pozwoliłby także na co najmniej kilkuletnią stabilizację stawek dostępu do infrastruktury, czego bezskutecznie od wielu lat, domagają się przewoźnicy kolejowi. ◀

Franciszek Nietz

# Nowoczesne lokomotywy Vectron dla PKP CARGO

Pierwsze trzy z 15 nowych lokomotyw, którymi PKP CARGO będzie obsługiwać połączenia międzynarodowe, przyjechały w poniedziałek wieczorem do Poznania. Lokomotywy te będą przechodzić dalsze testy w Polsce, a do końca stycznia zostaną formalnie odebrane przez PKP CARGO. W tym samym czasie odbędą się szkolenia maszynistów, którzy poprowadzą te nowoczesne maszyny.

Zanim Vectrony dotarły do Poznania, z Monachium przyjechały do Frankfurtu nad Odrą. Stąd polscy maszyniści poprowadzili je do stolicy Wielkopolski. W trakcie przejazdu przeprowadzono jednocześnie pierwsze testy nowych pojazdów w Polsce.

## Odbiór po testach

Vectron w PKP CARGO jest oznaczony jako EU-46. Do Polski trafiły lokomotywy o numerach 501, 502 i 503. Kolejne testy tych maszyn zostaną przeprowadzone w lokomotywowni na poznańskim Franowie. W sumie do końca stycznia Vectrony będą poddane wielu czynnościom, po których nastąpią odbiory końcowe. Główne działania po stronie PKP CARGO skoncentrują się na szkoleniach personelu: maszynistów i osób odpowiedzialnych za analizę danych rejestrowanych na loko-

motywie. Rozpoczną się także czynności związane z montażem systemów obserwacji szlaku oraz pozycjonowania lokomotyw za pomocą GPS.

– W najbliższych tygodniach będziemy szkolić maszynistów i wspólnie z przedsta-

W Vectronach wprowadzono nową malaturę, która nawiązuje do ujednoliconej identyfikacji wizualnej całej grupy PKP CARGO. Bazowym kolorem jest szary, z białym logo i pojedynczymi czerwonymi elementami.

**Obecnie PKP CARGO ma ustabilizowany poziom wykorzystania lokomotyw wielosystemowych. W takich warunkach zakup jest najkorzystniejszą opcją, ponieważ umożliwia skuteczniejszą konkurencję cenową z zagranicznymi przewoźnikami.**

wicielami Siemens przygotowywać lokomotywy do pracy dla PKP CARGO. W lutym trzy nowe lokomotywy ruszą w trasy – mówi Wojciech Derda, członek zarządu PKP CARGO ds. operacyjnych.

## W sumie 15 pojazdów

Kolejne trzy lokomotywy trafią do PKP CARGO w lutym. Ostatnie z 15 pojazdów (z homologacją na siedem krajów UE) zostaną dostarczone z końcem pierwszego półrocza 2017 roku.

Dotychczas PKP CARGO posiadało tylko jedną własną lokomotywę wielosystemową, a resztę dzierżawiło. Takie rozwiązanie umożliwiało szybkie i elastyczne reagowanie na zmieniające się warunki przewozowe oraz pozwoliło na zdobycie certyfikatów bezpieczeństwa za granicą (pozwolenia na samodzielne prowadzenie pociągów). Obecnie PKP CARGO ma ustabilizowany poziom wykorzystania lokomotyw wielosystemowych. W takich warunkach zakup jest najkorzystniejszą opcją, ponieważ umożliwia skuteczniejszą konkurencję cenową z zagranicznymi przewoźnikami.

PKP CARGO jest największym towarowym przewoźnikiem kolejowym w Polsce, z udziałem w rynku przekraczającym 56% w ujęciu pracy przewozowej. Oprócz przewozów towarów kolej, Grupa PKP CARGO świadczy usługi spedycji oraz obsługi terminalowej i bocznic. Zajmuje się też naprawą i utrzymaniem taboru kolejowego. ◀

MM



W Vectronach wprowadzono nową malaturę, która nawiązuje do ujednoliconej identyfikacji wizualnej całej grupy PKP CARGO. Bazowym kolorem jest szary, z białym logo i pojedynczymi czerwonymi elementami

# Baterie litowe – materiał niebezpieczny

Baterie litowo-jonowe i litowo-metalowe należą do stosunkowo młodej grupy materiałów niebezpiecznych, gdyż ich masowe wykorzystanie pojawiło się zaledwie kilkanaście lat temu. Przy małej masie mają one dużą pojemnością energetyczną i dzięki temu są powszechnie wykorzystywane do zasilania telefonów komórkowych, smartfonów, tabletów, notebooków, aparatów fotograficznych, zegarków.

Obecnie ludzie używają baterii litowych regularnie, jednak większość nie zdaje sobie sprawy, że są materiałami niebezpiecznymi. A mają one potencjał do generowania znacznych ilości ciepła lub nawet do zapalenia ognia w razie uszkodzenia, nieprawidłowego zapakowania i nieprawidłowej obsługi. Ryzyko wzrasta wraz ze wzrostem mocy baterii i ciężaru.

## Poza urządzeniem

Określenie „bateria litowa” odnosi się do rodziny baterii o różnych właściwościach chemicznych, zawierających wiele rodzajów katod i elektrolitów. Dla celów DGR są one podzielone na:



Przykład baterii litowo-metalowej

- ▶ **baterie litowo-metalowe** są to na ogół jednorazowe baterie litowe, bez możliwości ładowania, które mają metalowe lub litowe związki jako anody. Są zazwyczaj wykorzystywane do zasilania urządzeń takich jak zegarki, kalkulatory, aparaty fotograficzne, rejestratory temperatury. Jeśli pakowane są osobno (nie ma ich w urządzeniach lub nie są z nimi pakowane) są zabronione do przewozu jako fracht w samolotach pasażerskich od 1 stycznia 2015 r.
- ▶ **baterie litowo-jonowe** (czasem używany jest skrót Li-ion) to rodzaj baterii ładowalnych, powszechnie stosowanych w elektronice użytkowej. Do kategorii baterii litowo-jonowych zaliczane są również polimerowe baterie litowe.

Baterie litowo-jonowe używane są na ogół w telefonach komórkowych, laptopach, itp. 1 kwietnia 2016 r. same baterie litowo-jonowe, tzn. zapakowane osobno (patrz wyżej) muszą być wysyłane drogą powietrzną w stanie naładowania (state of charge, w skrócie SoC) nieprzekraczającym 30% ich nominalnej projektowanej pojemności. Ogniwa lub baterie w stanie naładowania (SoC) większym niż 30% mogą być przewożone tylko za zgodą państwa pochodzenia i państwa przewoźnika lotniczego na podstawie warunków pisemnie określonych przez te władze.



Przykład baterii litowo-jonowej

Baterie litowo-jonowe i litowo-metalowe pakowane w urządzeniach lub z urządzeniami są dopuszczone do przewozu samolotami, ale nałożone jest ograniczenie dotyczące ilości w paczce i sposobu zapakowania. Według przepisów IATA DGR maksymalna ilość netto baterii dozwolona do zapakowania w jedną paczkę na samolot pasażerski wynosi 5 kg, a na towarowy – 35 kg. Tak przewożone baterie określa się jako przewożone zgodnie z Sekcją I Instrukcji Pakowania (Section I of Packing Instructions). Muszą być przewożone w opakowaniach certyfikowanych i towarzyszyć im musi Deklaracja Nadawcy (Shipper's Declaration).

**ludzie używają baterii litowych regularnie, jednak większość nie zdaje sobie sprawy, że są materiałami niebezpiecznymi. Ryzyko wzrasta wraz ze wzrostem mocy baterii i ciężaru.**

Opisane powyżej baterie są klasyfikowane w klasie 9 (Class 9 – Miscellaneous dangerous goods) jako UN 3090, **Lithium metal batteries** i UN 3480, **Lithium ion batteries**.

## Element wyposażenia

Jeśli baterie wysyłane są wewnątrz elementu wyposażenia, urządzenia lub zapakowane są osobno z urządzeniem, to są klasyfikowane w klasie 9 (Class 9 – Miscellaneous dangerous goods) jako: UN 3091, **Lithium metal batteries contained in equipment**; UN 3091, **Lithium metal batteries packed with equipment**; UN 3481, **Lithium ion batteries contained in equipment**; UN 3481, **Lithium ion batteries packed with equipment**.

Jeśli pojemność energetyczna baterii litowo-jonowych nie przekracza 100 Wh, a zawartość litu w bateriach litowo-metalowych nie przekracza 2 g, to można je wysłać zgodnie z Sekcją II Instrukcji Pakowania. Wtedy zwolnione są z zastosowania opakowania certyfikowanego i mogą być wysłane bez Deklaracji Nadawcy. ◀

**Alicja Pieńkowska,**  
**PLL LOT S.A., Biuro Cargo i Poczty**

▶ Szczegółowe zasady przewozu baterii zawarte są w publikacji IATA Dangerous Goods Regulations, 57th Edition, 2016, a praktyczne informacje na stronie internetowej IATA: <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/dgr/Pages/lithium-batteries.aspx>



**Nie przegap  
8. edycji Targów  
SilesiaKOMUNIKACJA**



Silesia**KOMUNIKACJA** Targi Transportu Publicznego

- Jesteśmy jedynym miejscem w Polsce gdzie spotykają się wszystkie obszary transportu publicznego
- Blisko 90% branżowych zwiedzających w tym blisko 80% osób decyzyjnych
- Współpraca z samorządowcami decydującymi o inwestycjach w transporcie publicznym

Partner



**kontakt:**

**Łukasz Kic**

tel. 32 78 87 514, tel. kom. 510 030 321

e-mail: lukasz.kic@exposilesia.pl



[www.silesiakomunikacja.pl](http://www.silesiakomunikacja.pl)

specjalistyczne konferencje, seminaria,  
pokazy, warsztaty, konkursy



LOGISTEX

Targi Logistyki, Magazynowania i Transportu

Targom towarzyszyć będzie:

MotoSerwis Expo

Salon Wyposażenia Warsztatów Samochodowych

**kontakt:**

**Katarzyna Cacała-Kula**

tel. 32 788 75 40

kom. 510 031 691

fax 32 788 75 03

katarzyna.cacala@exposilesia.pl

**tereny targowe:**

Expo Silesia

ul. Braci Mieroszewskich 124

41-219 Sosnowiec

www.exposilesia.pl

**Ceny promocyjne  
do 29.03.2016 r.**

# Skarga na egzamin kończący kurs ADR i co dalej?

Zgodnie z art. 20 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych (uptn)<sup>1</sup>, do kierowania pojazdem przewożącym takie towary uprawniony jest kierowca, który ukończył 21 lat i kurs początkowy lub doskonalący, złożył z wynikiem pozytywnym egzamin kończący ten kurs oraz posiada ważne zaświadczenie ADR. W przypadku złożenia z wynikiem negatywnym egzaminu, kierowca może wnieść skargę do marszałka województwa właściwego ze względu na miejsce przeprowadzenia egzaminu i może oczekiwać na jej rozstrzygnięcie, które w praktyce bywa zdumiewające.

**W**arto zatem dokonać analizy stanu prawnego w tym zakresie, w szczególności dotyczącego uprawnień marszałka województwa oraz nadzoru ministra właściwego do spraw transportu, w sprawach objętych tymi uprawnieniami.

## Zasady dotyczące postępowania skargowego

W znaczeniu ogólnym skargą jest to pismna lub ustna wypowiedź, która zawiera element uskarżania się, żalu lub lamentu kogoś na coś<sup>2</sup>. W znaczeniu prawnym, w odniesieniu do postępowania administracyjnego, skarga jest to środek kontroli działalności organów administracji publicznej. Środek ten przysługuje głównie w sprawie decyzji administracyjnych

wydawanych przez te organy i wówczas może stanowić jeden z przedmiotów orzekania sądów, np. skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego (WSA). Jeżeli

te wykonywanie zadań, biurokratyczne prowadzenie spraw przez organy administracji publicznej, czy na inne czynności szczegółowo w przepisach prawnych. Taka

**Jeżeli skarga nie dotyczy postępowania sądowno-administracyjnego, to jest ona zwykłym środkiem kontroli, który przysługuje każdemu, zgodnie z konstytucyjnie zagwarantowanym prawem do składania skarg.**

natomiast skarga nie dotyczy postępowania sądowno-administracyjnego, to jest ona zwykłym środkiem kontroli, który przysługuje każdemu, zgodnie z konstytucyjnie zagwarantowanym prawem do składania skarg, np. na zaniedbania lub nienależy-

skarga załatwiana jest w odrębnym trybie skargowym, określonym w przepisach art. 221-240 Kodeksu postępowania administracyjnego<sup>3</sup> (kpa). Oznacza to, że zakończeniem postępowania wszczętego taką skargą, zamiast prawomocnego orzeczenia sądu, jest zawiadomienie organu administracji o sposobie załatwienia skargi, które nie podlega zaskarżeniu, ponieważ nie jest objęte kognicją sądów administracyjnych.

## Zasady dotyczące postępowania skargowego w odniesieniu do skargi na egzamin kończący kurs początkowy lub doskonalący

Przepisy Umowy ADR<sup>4</sup> oraz przepisy dyrektywy 2008/68/WE<sup>5</sup> nie odnoszą się do postępowania skargowego związanego z procesem egzaminowania kierowców, pozostawiając tę kwestię do zakresu ewentualnej regulacji przepisów prawa krajowego. Zgodnie z art. 21 ust. 7 uptn, osoba, która przystąpiła do egzaminu może złożyć skargę co do przebiegu tego egzaminu w formie pisemnej, w terminie 7 dni od



*Analiza stanu prawnego dotyczącego skutków faktycznych i skutków prawnych składania skarg przez kierowców na egzaminy kończące kursy początkowe lub doskonalące, pozwala stwierdzić, że instytucja skargi i związane z nią zwykłego postępowania skargowego, nie sprawdza się w praktyce*

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367, z późn. zm.).

<sup>2</sup> Internetowy słownik języka polskiego PWN, dostęp z dnia 20 stycznia 2016 r.

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267, z późn. zm.).

<sup>4</sup> Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 882).

<sup>5</sup> Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 260 z 30.09.2008, str. 13).

dnia jego przeprowadzenia, do marszałka województwa właściwego ze względu na miejsce przeprowadzenia egzaminu. Po pierwsze, oznacza to, że zakres przedmiotowy skargi jest szeroki, określony w sposób ogólny, co jest zdecydowanie korzystne dla zdającego. Przysługuje ona bowiem na cały przebieg egzaminu, niezależnie od wyniku uzyskanego przez kierowcę i to zarówno w sprawach merytorycznych, jak i w sprawach techniczno-organizacyjnych,

nym, na czynności komisji egzaminacyjnej podejmowane w związku z egzaminem, podczas jego trwania.

Po drugie, oznacza to pozostawienie marszałkowi województwa możliwości samodzielnego dokonywania wykładni dotyczącej zakresu czynności objętych przebiegiem egzaminu, co może okazać się niekorzystne dla zdającego, bowiem to na tej podstawie marszałek rozstrzyga o dopuszczalności skargi.

**Skarga przysługuje na cały przebieg egzaminu, niezależnie od wyniku uzyskanego przez kierowcę i to zarówno w sprawach merytorycznych, jak i w sprawach techniczno-organizacyjnych.**

np. skarga kierowcy, który złożył egzamin z wynikiem negatywnym, na jakość i na poziom merytoryczny pytań egzaminacyjnych użytych w teście oraz na jakość i na poziom odpowiedzi, czy skarga kierowcy, który złożył egzamin z wynikiem pozytyw-

nie. Dodatkowo, przepis art. 21 ust. 7 uptn nie zawiera odesłania do odpowiedniego stosowania przepisów kpa dotyczących odwołań od decyzji administracyjnych, co powoduje że zamiast władczego, zaskarżalnego w administracyjnym toku instancji,



Zgodnie z art. 21 ust. 7 uptn, osoba, która przystąpiła do egzaminu może złożyć skargę co do przebiegu tego egzaminu w formie pisemnej, w terminie 7 dni od dnia jego przeprowadzenia, do marszałka województwa właściwego ze względu na miejsce przeprowadzenia egzaminu

a następnie w postępowaniu sądowym, rozstrzygnięcia marszałka województwa, kierowca otrzyma niezaskarżalne zawiadomienie o sposobie załatwienia skargi i – jeżeli nie pojawią się nowe okoliczności w sprawie – to nie będzie mógł wnieść



Międzynarodowe Targi Poznańskie



spotkaj przyszłość

TARGI TECHNIKI MOTORYZACYJNEJ

**ttm**

**MOTORYZACJĘ  
BIERZEMY  
NA WARSZTAT**

diagnostyka • warsztat • myjnia • wulkanizacja

**www.ttm.mtp.pl**  
**31.03-03.04.2016**  
**POZNAŃ**



Unikatowy pakiet korzyści  
- nowa formuła konkursu.  
**Sięgnij po złoto!**



Organizatorzy



STOWARZYSZENIE  
TECHNIKI  
MOTORYZACYJNEJ



Międzynarodowe  
Targi  
Poznańskie

Patronat medialny



NOWOCZESNY  
warsztat  
OGÓLNOPOLSKI MIESIĘCZNIK DLA FACHOWCÓW BRANŻY MOTORYZACYJNEJ



MotoFocus.pl  
DLA PROFESJONALISTÓW



### Małgorzata Wieleba-Walicka

Jest legislatorem, aplikantką radcowską w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Warszawie, doktorantką na Wydziale Bezpieczeństwa Narodowego w Akademii Obrony Narodowej w Warszawie, członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Doradców ADR oraz członkiem wspierającym Stowarzyszenia Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych-DGSA. Związana z branżą TSL od ponad 13 lat, obecnie pracuje w firmie doradczo-szkoleniowej „Buch-Car” w Błoniu.

takiej skargi ponownie. To znacznie ogranicza dostęp kierowcy do wykonywania zawodu w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych i pozbawia go konstytucyjnego prawa do skutecznego wzruszenia rozstrzygnięcia wydanego przez organ administracji publicznej, którym jest przecież marszałek województwa.

uznać egzamin za złożony z wynikiem pozytywnym (wtedy kierowca, po spełnieniu pozostałych warunków, otrzymuje zaświadczenie ADR). W pozostałych sytuacjach marszałek województwa zawiadamia kierowcę o odmownym załatwieniu skargi, podając m.in. uzasadnienie faktyczne i prawne takiego rozstrzygnięcia. Działanie marszałka w tym zakresie nie podlega jednak kontroli w administracyjnym toku instancji, bowiem nie jest decyzją administracyjną i nie przysługuje na nie jakiegokolwiek odwołanie.

Zgodnie z art. 97 ust. 2 pkt 4 uptn, na takie rozstrzygnięcie można złożyć skargę do ministra właściwego do spraw transportu, który sprawuje nadzór nad czynnościami wykonywanymi przez marszałka w zakresie wydawania zaświadczeń ADR. Jednakże należy zaznaczyć, że choć nadzór obejmuje zarówno kontrolę, jak i władcze działanie organu administracji, to biorąc pod uwagę zagwarantowaną ustawowo samodzielność i samorządność marszałka jako organu administracji samorządowej, a także biorąc pod uwagę treść art. 97 ust. 4 uptn, to minister może jedynie stwierdzić nieprawidłowości i wydać w tym zakresie wiążące wytyczne oraz polecenia, których zastosowanie zależy wyłącznie od uznania marszałka. Może zatem okazać się, że zasadna skarga kierowcy, pomimo pozytywnego rozstrzygnięcia nadzorczego ministra, zostanie ostatecznie uznana za niezasadną przez marszałka i to, bez możliwości podjęcia przez kierowcę dalszych,

skutecznych prawnie działań, co w demokratycznym państwie prawa wydaje się przecież niemożliwe.

### Nie sprawdza się w praktyce

Analiza stanu prawnego dotyczącego skutków faktycznych i skutków prawnych składania skarg przez kierowców na egzaminy kończące kursy początkowe lub doskonalące, pozwala stwierdzić, że instytucja skargi i związanego z nią zwykłego postępowania skargowego, nie sprawdza się w praktyce, a tylko pozornie gwarantuje ponowną, rzetelną weryfikację przeprowadzanych egzaminów. Sytuację tę powoduje fakt, że zwyczajne postępowanie skargowe nie podlega trybowi właściwemu dla decyzji administracyjnej w rozumieniu przepisów kpa, a to oznacza, że kierowcy pozbawieni są prawnej możliwości dokonania administracyjnej kontroli wyniku egzaminu, także w trybie postępowania sądowego. Co więcej, analiza obowiązujących przepisów prawnych odnoszących się do całej gałęzi krajowego transportu drogowego rzeczy i osób, uprawnia do stwierdzenia, że w procesie egzaminowania innych uczestników tego transportu, stosowane są podobne rozwiązania, np. przy certyfikacji przewoźników drogowych. Być może warto zatem do niniejszych spraw podejść systemowo, dokonując najpierw przeglądu wszystkich przepisów i identyfikacji potrzeb regulacyjnych, a następnie ewentualnych nowelizacji. Takie rozwiązanie z jednej strony ujednolici zasady dostępu do różnych zawodów w transporcie drogowym, a z drugiej przyczyni się do równego traktowania każdego i zagwarantuje konstytucyjne prawo do ponownego rozpatrzenia każdej sprawy przez organ administracji publicznej. Biorąc pod uwagę obecny zakres działań oraz obecne zaangażowanie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w sprawy istotne dla transportu, pozostaje nadzieja, że również opisana kwestia zostanie wkrótce rozwiązana. ◀

Małgorzata Wieleba-Walicka



*W znaczeniu prawnym, w odniesieniu do postępowania administracyjnego, skarga jest to środek kontroli działalności organów administracji publicznej. Środek ten przysługuje głównie w sprawie decyzji administracyjnych wydawanych przez te organy i wówczas może stanowić jeden z przedmiotów orzekania sądów*

### Rozstrzygnięcia marszałka województwa w przedmiocie skargi i nadzór ministra właściwego do spraw transportu w tym zakresie

Przepisy o uptn regulują zakres możliwych rozstrzygnięć marszałka wyłącznie w odniesieniu do uznania skargi za zasadną, w pozostałym zakresie mają bowiem zastosowanie ww. przepisy kpa. Zgodnie z art. 21 ust. 8 uptn, marszałek może nakazać powtórzenie egzaminu (wtedy kierowca przystępuje do egzaminu ponownie) albo

**Doradztwo DGSA i prawne oraz Szkolenia dla:  
Przewoźników, Spedytorów i Kierowców**

**ADR, CPC, DGSA, BHP, Czas pracy i jazdy  
Pracownia psychologiczna**

www.buch-car.pl tel.: 22 7 253 179



Zaczynając od podstaw, warto w pierwszej kolejności sprawdzić, czy zgadza się nazwa firmy i jej siedziba oraz podane identyfikatory. Czasem wystarczy jedna litera, aby zawrzeć umowę z podmiotem nieistniejącym lub podszywającym się pod innego przedsiębiorcę

Fot. Fotolia

## Jak sprawdzić wiarygodność kontrahenta w branży TSL?

Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego ostrzega, że ostatnio zanotowano wiele przypadków wyłudzenia usług przewozowych lub kradzieży ładunków. Większość przypadków wystąpiła z powodu nieuwagi przewoźników przy ocenie wiarygodności kontrahenta lub też z powodu całkowitego braku takiej oceny.

**J**ak się okazuje, pokrzywdzeni niemal bezkrytycznie zawierali deklaracjom podawanym przez fałszywych przewoźników lub niedokładnie weryfikowali przesyłane przez nich dokumenty. Na co zwrócić szczególną uwagę, by nie popełnić ich błędu?

### Umowa przez internet

Podobnie jak w innych gałęziach biznesu, również w branży TSL znaczącą część umów zawiera się dziś przez internet lub przez telefon. Oszczędność czasu jaką dają takie kanały jest bezsprzeczna. – Zawierając umowy tą drogą należy jednak pamiętać, że w przypadku tzw. umów na odległość między przedsiębiorcami nie mają zastosowania szczególne przepisy ochronne, takie

jak w przypadku konsumentów – mówi Adam Puchacz, adwokat w kancelarii JKP Adwokaci we Wrocławiu. – Oczywiście prawo dopuszcza zawieranie umów przez internet lub przez telefon, gdyż w zakresie umów przewozu nie jest wymagana forma szczególna, jednak należy pamiętać, że akty zawierane przez internet – o ile nie dochodzi do ich zawarcia przy użyciu tzw. bezpiecznych kwalifikowanych podpisów elektronicznych – nie mają waloru formy pisemnej – dodaje ekspert. Dlatego ostrożność i dokładna weryfikacja kontrahenta jest tutaj bardzo wskazana.

Co więcej, przedsiębiorca, jako profesjonalny uczestnik obrotu gospodarczego, ma obowiązek wykazywać przy swoich działaniach tzw. podwyższoną staranność, właściwą dla rynku, na którym funkcjo-

nuje. – Ustawodawca wychodzi bowiem z założenia, że przedsiębiorca powinien w sposób lepszy niż konsumenci oceniać skutki swoich działań i zaniechań, a także należycie oceniać ryzyko przy zawieraniu umów – ostrzega Bartosz Jaśkowiak, również adwokat w kancelarii JKP Adwokaci we Wrocławiu.

Oczywiście e-mail, sms czy nawet wiadomość na Skype, w której dochodzi do zlecenia będzie środkiem dowodowym w razie ewentualnego sporu sądowego, jednak taki dowód będzie mało przydatny, jeśli okaże się, że przedsiębiorca zawarł umowę z nieistniejącą firmą lub osobą, która kontaktując się z nim, działała zupełnie niezależnie od rzekomo zatrudniającej ją firmy lub w ogóle nie miała z nią nic wspólnego.

Czy można zatem chronić się przed takimi sytuacjami? Oczywiście ryzyka oszustwa nie da się wykluczyć zupełnie, jednak w dość prosty sposób można je znacząco ograniczyć. Jeśli nie mamy możliwości sprawdzenia kontrahenta w drodze osobistego spotkania, z pomocą znowu przychodzi internet.

### Weryfikacja krok po kroku

Weryfikację nieznanego nam kontrahenta powinniśmy rozpocząć od danych rejestrowych firmy. Zgodnie z przepisami polskiego prawa podmioty prowadzące działalność gospodarczą zobowiązane są posiadać nadany im numer NIP oraz REGON, zaś w przypadku spółek prawa handlowego

ności, informacje o upadłości lub postępowaniu naprawczym, przedmiot działalności firmy, pełnomocnicy oraz udzielone firmie licencje lub zezwolenia. Podobne informacje o podmiocie znajdziemy w re-

ma jest aktywnym płatnikiem podatku VAT. Można to zrobić bardzo łatwo na stronie internetowej prowadzonej przez Komisję Europejską: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/vies/](http://ec.europa.eu/taxation_customs/vies/). Rejestr dotyczy wszystkich

## Weryfikację nieznanego kontrahenta powinniśmy rozpocząć od podstawowego sprawdzenia danych rejestrowych firmy, w tym numer NIP oraz REGON, a w przypadku spółek prawa handlowego także numer KRS. To pozwolić nam sprawdzić wiele istotnych informacji. Można w tym celu skorzystać z rejestru CEiDG lub rejestru KRS.



Aby zorientować się, czy potencjalny partner w biznesie jest podmiotem godnym zaufania, wskazany jest korzystanie też z innych narzędzi, jakie daje nam nowoczesna technologia i rynek

jeestrze KRS, który zawiera także dane o osobach uprawnionych do reprezentacji spółki, wzmianki o złożonych sprawozdaniach finansowych oraz informacje o zaległościach płatniczych. Niestety, te ostatnie pojawiają się w KRS bardzo rzadko, co reguluje art. 41 ust. 1 pkt 3 ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym. Sprawdzając dane potencjalnego kontrahenta, warto korzystać ze strony [www.ems.ms.gov.pl](http://www.ems.ms.gov.pl) – jedynego rejestru, który jest bezpośrednio połączony z systemem usług elektronicznych Ministerstwa Sprawiedliwości. Dzięki temu możemy mieć pewność, że wprowadzone dane są prawdziwe i aktualne.

### Gdzie i kto?

Zaczynając od podstaw, warto w pierwszej kolejności sprawdzić, czy zgadza się nazwa firmy i jej siedziba oraz podane identyfi-

katy. – Czasem wystarczy jedna litera, aby zawrzeć umowę z podmiotem nieistniejącym lub podszywającym się pod innego przedsiębiorcę. Następnie należy sprawdzić, czy potencjalny partner jest podmiotem aktywnym, tj. czy nie ma zawieszonyj działalności gospodarczej lub nie jest w trakcie jej likwidacji albo upadłości – mówi Bartosz Jaśkowiak z kancelarii JKP Adwokaci.

– Warto też dotrzeć do informacji, czy firma jest aktywnym płatnikiem podatku VAT. Można to zrobić bardzo łatwo na stronie internetowej prowadzonej przez Komisję Europejską: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/vies/](http://ec.europa.eu/taxation_customs/vies/). Rejestr dotyczy wszystkich płatników VAT UE zarejestrowanych na terenie Unii Europejskiej – dodaje adwokat. Dalsze kroki powinny służyć ustaleniu, czy osoba, z którą nawiązaliśmy kontakt faktycznie została upoważniona do reprezentowania danego przedsiębiorcy. Trzeba wiedzieć, że gdy dochodzi do sporu o zapłatę z firmą transportową, jest to bardzo często podnoszony zarzut. Dlaczego? – Praktyka zawierania umów w branży transportowej wymaga szybkiego reagowania. Bardzo często strony skoncentrowane na szybkim doprowadzeniu do zawarcia umowy i przystąpieniu do jej realizacji. Zwraca się przy tym mniejszą uwagę na osoby reprezentujące obie strony i inne okoliczności. Nagminnie wręcz zdarza się zlecenie przewozu pomiędzy samymi pracownikami, którzy nie wiedzą o sobie nic, nigdy się nie widzieli i nie mają żadnego potwierdzenia, że osoba, z którą rozmawiają przez

## Zleceniodawca powinien sprawdzić, czy przewoźnik ma zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz (gdy zlecamy przewóz zagraniczny) czy posiada licencję wspólnotową na wykonywanie transportu międzynarodowego. Informacje można znaleźć na stronie GITD.

także numer KRS. Te identyfikatory mogą nam pozwolić sprawdzić wiele istotnych informacji na temat kontrahenta.

Jednoosobowe działalności gospodarcze oraz spółki cywilne możemy sprawdzić korzystając z ogólnodostępnego rejestru CEiDG, gdzie po wpisaniu identyfikatorów przedsiębiorcy uzyskamy takie informacje jak: nazwa firmy, adres siedziby oraz inne adresy prowadzenia działalności, data rozpoczęcia działalności, informacja o zawieszeniu lub wykreśleniu firmy z rejestru, zakazy związane z prowadzeniem działal-

ności. – Czasem wystarczy jedna litera, aby zawrzeć umowę z podmiotem nieistniejącym lub podszywającym się pod innego przedsiębiorcę. Następnie należy sprawdzić, czy potencjalny partner jest podmiotem aktywnym, tj. czy nie ma zawieszonyj działalności gospodarczej lub nie jest w trakcie jej likwidacji albo upadłości – mówi Bartosz Jaśkowiak z kancelarii JKP Adwokaci. – Warto też dotrzeć do informacji, czy fir-

ma jest aktywnym płatnikiem podatku VAT. Można to zrobić bardzo łatwo na stronie internetowej prowadzonej przez Komisję Europejską: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/vies/](http://ec.europa.eu/taxation_customs/vies/). Rejestr dotyczy wszystkich płatników VAT UE zarejestrowanych na terenie Unii Europejskiej – dodaje adwokat. Dalsze kroki powinny służyć ustaleniu, czy osoba, z którą nawiązaliśmy kontakt faktycznie została upoważniona do reprezentowania danego przedsiębiorcy. Trzeba wiedzieć, że gdy dochodzi do sporu o zapłatę z firmą transportową, jest to bardzo często podnoszony zarzut. Dlaczego? – Praktyka zawierania umów w branży transportowej wymaga szybkiego reagowania. Bardzo często strony skoncentrowane na szybkim doprowadzeniu do zawarcia umowy i przystąpieniu do jej realizacji. Zwraca się przy tym mniejszą uwagę na osoby reprezentujące obie strony i inne okoliczności. Nagminnie wręcz zdarza się zlecenie przewozu pomiędzy samymi pracownikami, którzy nie wiedzą o sobie nic, nigdy się nie widzieli i nie mają żadnego potwierdzenia, że osoba, z którą rozmawiają przez

telefon rzeczywiście pracuje w danej firmie i ma prawo zlecać przewozy – komentuje Adam Puchacz z kancelarii JKP Adwokaci. – Co więcej, bardzo często zdarza się zawieranie umów przez wymianę skanem lub faksem zleceń z parafkami, które nie wiadomo do kogo należą lub wręcz pustych dokumentów bez podpisów – dodaje ekspert.

Dlatego, aby umowa była ważna, najbezpieczniej zawierać ją z:

- ▶ przedsiębiorcą w przypadku firmy jednoosobowej,
- ▶ współnikami w przypadku spółki cywilnej, jawnej, komandytowej lub komandytowo – akcyjnej,
- ▶ zarządem w spółkach kapitałowych,
- ▶ prokurentami lub pełnomocnikami dysponującymi stosownymi upoważnieniami.

Co jednak w sytuacji, gdy kontaktuje się z nami w imieniu danej firmy jej pracownik i nie jest on wpisany do żadnego powszechnie dostępnego rejestru jako jej pełnomocnik? Wtedy warto zadzwonić pod oficjalny numer firmowy i poprosić o rozmowę z przedstawicielem. Po reakcji będziemy mieli pewność co do tego, że taka osoba w danej firmie w ogóle pracuje. Jeśli to się potwierdzi, powinniśmy zwrócić uwagę na stanowisko takiej osoby, najczęściej podane jest w stopce mailowej. Przepis art. 97 k.c., który w takich sytuacjach znajduje zastosowanie stanowi, że osobą czynną w lokalu przedsiębiorstwa, przeznaczonym do obsługi publiczności, poczytuje się w razie wątpliwości za umocowaną do dokonywania czynności prawnych, które zazwyczaj bywają dokonywane z osobami korzystającymi z usług tego przedsiębiorstwa.

### Niezbędne pozwolenia

Jako zleceniodawca należy sprawdzić, czy przewoźnik ma zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz – jeżeli zlecamy przewóz zagraniczny – czy posiada on licencję wspólnotową na wykonywanie transportu międzynarodowego. Obie informacje można znaleźć na stronie Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego [www.gitd.gov.pl](http://www.gitd.gov.pl). W przypadku transportu przedmiotów, warto zweryfikować, czy spedytor posiada licencję na pośrednictwo przy przewozie rzeczy.

### Rzetelność i wypłacalność

Aby zorientować się, czy potencjalny partner w biznesie jest podmiotem godnym zaufania, wskazanym jest korzystanie też z innych narzędzi jakie daje nam nowoczesna technologia i rynek. Najczęściej wykorzystywanym do tego narzędziem jest niewątpliwie internetowy system Trans.eu, ułatwiający pracę firmom z branży transportowej i pozwalający na ocenę ich rzetelności oraz wypłacalności. Problemy z wypłacalnością kontrahenta zweryfikujemy także z pomocą kilku istniejących w Polsce biur informacji gospodarczej, Rejestru Dłużników Niewypłacalnych oraz profesjonalnych wywiadowni gospodarczych. Źródłem informacji o rzetelności potencjalnego partnera i jakości oferowanych przez niego usług będą natomiast opinie zadowolonych lub rozczarowanych współpracą z nim kontrahentów. ◀

KK



**Bartosz Jaskowiak**  
advokat w kancelarii  
JKP Advokaci we Wrocławiu



**Adam Puchacz**  
advokat w kancelarii  
JKP Advokaci we Wrocławiu

Platforma premium dla  
rozwiązań intralogistycznych



14. Międzynarodowe Targi  
Dystrybucji, Transportu Materiałów  
i Przepływu Informacji

**8 – 10 marca 2016**

Neue Messe Stuttgart, Niemcy

**Innowacyjne działanie –  
tworzenie zmian**



Znów w ramach targów LogiMAT



**TradeWorld 2016**  
PLATFORMA DLA NOWOCZESNYCH  
PROCESÓW HANDLOWYCH

**Rozwiązania w zakresie:**

- sprzedaż • marketing • dystrybucja
- obsługa płatności • dystrybucja
- zarządzanie zwrotami • obsługa
- posprzedażna • systemy ERP
- realizacja • doradztwo

dla handlu i przemysłu

[www.tradeworld.de](http://www.tradeworld.de)

**Informacje i zgłoszenia**



Chociaż ustawę uchwalono latem 2014 r. i w Niemczech już z końcem września było jasne, że zakresem jej stosowania zostaną objęte także polskie firmy przewozowe, w Polsce MiLoG zauważono dopiero w grudniu 2014 r., niemal jednogłośnie twierdząc, jakoby nie dotyczyła ona polskich przewoźników

## Rok z MiLoG-iem

O pierwszym roku funkcjonowania niemieckiej ustawy o płacy minimalnej rozmawiamy z mecenasem Martinem Pfnür, prawnikiem z Kancelarii Balduin Pfnür & Partner.

**Panie Mecenasie, już od roku obowiązuje niemiecka ustawa o płacy minimalnej. Poproszę o wstępny bilans.**

Ustawa, zanim jeszcze weszła w życie, budziła w Niemczech wiele kontrowersji. Obawiano się, że spowoduje likwidację do miliona miejsc pracy, krytykowano też obciążenia w postaci rozległych zobowiązań w zakresie prowadzenia dokumentacji. Głosy krytyki w międzyczasie niemal zupełnie umilkły, gdyż w roku 2015 ubyło, co prawda, niemal 200 tys. tzw. „minijobs”, czyli form zatrudnienia w niepełnym wy-

gatywnie skutki ustawy nie dały o sobie znać, a trwające obecnie dyskusje dotyczą raczej kwestii podniesienia płacy minimalnej z dniem 01 stycznia 2017 r. Aczkolwiek stosowanie ustawy zrodziło także w Niemczech szereg nie do końca jeszcze wyjaśnionych problemów natury prawnej, prowadzących do niepewności w tym zakresie.

**Jak odbierał Pan dyskusje w polskiej branży transportowej?**

Chociaż ustawę uchwalono latem 2014 r. i w Niemczech już z końcem września

jednogłośnie twierdząc, jakoby nie dotyczyła ona polskich przewoźników. Gdy już jednak okazało się, że tezy tej nie da się obronić, ruszyły masowe protesty przeciwko ustawie. Twierdzono, jakoby cała ustawa była niezgodna z prawem europejskim.



Martin Pfnür

**Wiosną 2015 wygłosił Pan na Spotkaniach Transportowych prelekcje poświęcone niemieckiej ustawie o płacy minimalnej. Jakie wrażenia zebrał Pan przy tej okazji?**

Choć zdawałem sobie sprawę, że posłańców złych wieści (np. Kasandra) już w starożytności nie darzono nazbyt wielkim poważaniem, z zaskoczeniem przyjąłem sposób, w jaki odebrano mój wykład na temat ustawy. Mam tu na myśli szczególnie pierwszą konferencję w Warszawie, gdzie rzucano mi wiele rozczarowanych, częściowo nawet nienawistnych spojrzeń. Także

**Spodziewane negatywne skutki ustawy nie dały o sobie znać, a trwające obecnie dyskusje dotyczą raczej kwestii podniesienia płacy minimalnej z dniem 01 stycznia 2017 r.**

miarze godzin nie objętych obowiązkiem ubezpieczeń społecznych, lecz powstało jednocześnie ok. 700 tys. nowych oskładkowanych miejsc pracy. Spodziewane ne-

było jasne, że zakresem jej stosowania zostaną objęte także polskie firmy przewozowe, w Polsce MiLoG zauważono dopiero w grudniu 2014 r., zrazu też zresztą niemal

podczas zadawania pytań nie sposób było nie usłyszeć przejawów niezadowolenia. Moją intencją było jedynie przekazanie informacji o ustawie. Tylko dlatego wskazywałem, że wprowadzenie kompleksowej płacy minimalnej jest, co do zasady, zgodne z literą prawa europejskiego. W kwestii przewozów tranzytowych oraz biurokratycznych obowiązków dodatkowych miałem i nadal mam wątpliwości, co do jej zgodności z prawem unijnym. Wszelkie obietnice polityków i przedstawicieli branżowych dotyczących obalenia ustawy MiLoG w całej jej rozciągłości uważałem za prawnie nieuzasadnione. Potwierdzenia moich poglądów upatruję chociażby w stanowisku Komisji Europejskiej z dnia 19.05.2015, jakkolwiek chciałbym móc przedstawić w moich prelekcjach odmienne treści. Nasza Kancelaria jest znana z aktywnego i skutecznego zaangażowania na rzecz polskich przedsiębiorców w Niemczech i właśnie dlatego nie chcemy budzić w naszych klientach nierealistycznych wyobrażeń. Staramy się objaśniać stan prawny w oparciu o naszą najlepszą wiedzę i zgodnie z naszym największym przekonaniem, nawet jeżeli nasz klient chętnie usłyszałby z naszych ust coś innego.

#### Czy zarzut neoprotekcyjizmu jest uzasadniony?

Wprowadzenie ogólnie obowiązującej płacy minimalnej także dla firm zagranicznych nie jest, moim zdaniem, zabiegiem, który nadawałby się do skutecznego odgródzenia niemieckiego rynku. Płaca minimalna już od dawna obowiązuje w branży budowlanej, co jednak nie zaszkodziło tamtejszej pozycji polskich firm budowlanych. Widać to też po udziale



*Wprowadzenie kompleksowej płacy minimalnej jest, co do zasady, zgodne z literą prawa europejskiego. W kwestii przewozów tranzytowych oraz biurokratycznych obowiązków dodatkowych miałem i nadal mam wątpliwości, co do jej zgodności z prawem unijnym*

rynkowym polskich przewoźników, który mimo wprowadzenia ustawy nie tylko nie zmalał, lecz nawet wzrósł. Uważam, że mylą się też niektórzy polscy przewoźnicy

cenom. Zdaje się, że o przedsiębiorczych zdolnościach polskich przewoźników i jakości ich usług jestem przekonany bardziej niż oni sami.

### Niejasne staje się, co należy rozumieć pod pojęciem czasu pracy, a także jakie składniki wynagrodzenia, w jakim kraju oraz w jaki sposób mogą być zaliczane na poczet płacy minimalnej.

twierdząc, jakoby mogli się utrzymać na rynku niemieckim tylko dzięki niższym

#### Czyżby zatem ustawa o płacy minimalnej nie stanowiła dla polskich przewoźników problemu?

Nie, tego bynajmniej nie powiedziałem. Nie stanowi jednak zagrożenia dla ich egzystencji. Za problematyczny uważam szereg aspektów ustawy. Niepewność prawna z uwagi na istniejące luki prawne dotyka w szczególnej mierze zagraniczne przedsiębiorstwa, gdyż te, przy rozliczaniu płac, poza niemieckim porządkiem prawnym muszą uwzględnić jeszcze dodatkowo postanowienia własnego prawa pracy i ubezpieczeń społecznych. Szczególnie w sytuacji, gdy – jak można obecnie zaobserwować – za niemieckim przykładem w zakresie ustawy o płacy minimalnej podążają także inne kraje. Tutaj niejasne staje się już, co należy rozumieć pod pojęciem czasu pracy, a także jakie składniki wynagrodzenia, w jakim kraju oraz w jaki sposób mogą być zaliczane na poczet płacy



*Wprowadzenie ogólnie obowiązującej płacy minimalnej także dla firm zagranicznych nie jest, moim zdaniem, zabiegiem, który nadawałby się do skutecznego odgródzenia niemieckiego rynku*



Informacje przekazane w dobrej wierze i zaufaniu wobec aktualnej interpretacji ustawy prezentowanej przez organy celne, mogą zostać użyte przez te organy przeciwko przedsiębiorcy w późniejszym czasie, gdy, być może, sądy dokonają prawnego wyjaśnienia kwestii ustawy na niekorzyść pracodawców, co może skutkować wysokimi karami

minimalnej. Podobnie nie wiadomo, jak pogodzić ze sobą poszczególne wytyczne krajowe. Pomocna byłaby tu z mojego punktu widzenia jednolita regulacja euro-

organów celnych, to jednak chodzi tu tylko o pojedyncze przypadki niepowodujące skutków wiążących dla pozostałych. W szczególności, żaden sędzia nie jest

### **Za częściowo dyskryminujące, kosztowne, niewspółmierne, a stąd niezgodne z prawem wspólnotowym, uważam obowiązki zgłoszeniowe oraz część obowiązków dotyczących dokumentacji.**

pejska. Ponadto, za częściowo dyskryminujące, kosztowne, niewspółmierne, a stąd niezgodne z prawem wspólnotowym, uważam obowiązki zgłoszeniowe oraz część obowiązków dotyczących dokumentacji. Nie pojmuję, dla przykładu, idei wywiadu informacyjnego prowadzonego przez administrację celną, a realizowanego za pośrednictwem obszernej rejestracji kierowców. W tym zakresie, z mojego punktu widzenia, wystarczyłoby w zupełności przewidzenie jednorazowego zgłoszenia zamiaru świadczenia usług transportowych w danym roku kalendarzowym na terenie Republiki Federalnej Niemiec.

**Pisano, że po pierwszych kontrolach polskich przedsiębiorców wszystkie kwestie zostały już wyjaśnione. Jest Pan tego samego zdania?**

Moim zdaniem to przedwczesna euforia. Choć cieszy fakt, że pierwsze kontrole przebiegały najwyraźniej bez zastrzeżeń

związany interpretacją ustawy o płacy minimalnej urzędu celnego. By uzyskać pewność prawną należy jeszcze poczekać na wyjaśnienia ze strony orzecznictwa.

**Czy nie uważa Pan za problematyczną sytuację, w której przedsiębiorcy – ufając rezultatom pierwszych kontroli – hojnie dzielą się z niemieckimi organami celnymi szerokim zakresem informacji?**

Rzeczywiście, ten rozwój wypadków napawa mnie niepokojem. Po okresie zupełnego ignorowania ustawy przez wielu

przedsiębiorców z początkiem ostatniego roku mamy obecnie do czynienia z wręcz nadgorliwym wypełnianiem wytycznych ustawowych i bezkrytyczną realizacją wszelkich zapytań organów celnych o informacje, które to zapytania po części daleko wykraczają poza zakres ustawowych uprawnień organów. Na pierwszy rzut oka nie stanowi to problemu, jednak tylko dopóty, dopóki kontrole będą kończyć się bez zastrzeżeń. Trzeba mieć na uwadze fakt, że informacje przekazane w dobrej wierze i zaufaniu wobec aktualnej interpretacji ustawy prezentowanej przez organy celne mogą zostać użyte przez te organy przeciwko przedsiębiorcy w późniejszym czasie, gdy, być może, sądy dokonają prawnego wyjaśnienia kwestii ustawy na niekorzyść pracodawców, co może skutkować wysokimi karami.

**Czy dotyczy to również kwestii zaliczania diet i ryczałtów za nocleg?**

Akurat tutaj widać to szczególnie wyraźnie. Od roku, w następstwie realizacji każdorazowego stanowiska prawnego organów celnych, mamy już czwarty wariant zaliczania diet i ryczałtów za nocleg do płacy minimalnej. Każdy z tych czterech wariantów daje bardzo rozbieżne rezultaty. Ujawnienie w trakcie kontroli własnego rozliczenia płac aż po ostatni szczegół i to w zakresie wykraczającym poza wymogi ustawy, rodzi obecnie ryzyko, że sami przedłożymy organom celnym jak na talerzu dowód naszego naruszenia ustawy o płacy minimalnej. Gdyby na przykład wskutek wyroku sądowego wydanego w późniejszym terminie okazało się, że zaliczanie diet i ryczałtów za nocleg do płacy minimalnej może odbywać się na poziomie o 0,50 euro niższym, niż zakładają to organy celne, wówczas, w przypadku firmy przewozowej liczącej 200 kierowców, już za sam rok 2015 będzie to skutkowało sumą niedopłaty w zakresie płacy minimalnej w wys. ok. 190 tys. euro. A to, przypuszczalnie, wystarczająco usprawiedliwi wymierzenie grzywny w wysokości kary maksymalnej 500 tys. euro. Biorąc pod uwagę dokonane wcześniej szczegółowe ujawnienie rozliczenia płac przedsiębiorca nie miałby tu wielu możliwości obrony.

**Żaden sędzia nie jest związany interpretacją ustawy o płacy minimalnej urzędu celnego. By uzyskać pewność prawną należy jeszcze poczekać na wyjaśnienia ze strony orzecznictwa.**

## Prezes Federalnego Sądu Pracy zapowiedziała w wywiadzie prasowym, iż miarodajne kwestie prawne ustawy o płacy minimalnej zostaną prawdopodobnie wyjaśnione do końca roku 2016.

### Co zatem, Pana zdaniem, powinien zrobić przewoźnik?

Powinien ujawnić jedynie informacje absolutnie konieczne, przekazując organom celnym możliwie jak najmniej szczegółów. Jeżeli organ zażąda więcej, istnieje szereg środków zaskarżenia umożliwiających sądowe zbadanie trwającego go głodu informacji. Powyższy zabieg ma poza tym tę zaletę, że sądy ustalają jasne wytyczne stwierdzające, których informacji organ celny może zażądać, a których nie. Korzystne byłoby również wyjaśnienie kwestii MiLoG-u przed niemieckimi sądami cywilnymi i sądami pracy w ramach odpowiednich powództw, także do celów pytania prejudycjalnego do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

### Czy polscy przewoźnicy sięgają w praktyce po to rozwiązanie?

Według moich obserwacji raczej nie. Ma to zapewne związek z wciąż niewielką jeszcze liczbą kontroli; z drugiej zaś strony wydaje mi się, że wielu polskich przewoźników pogodziło się już z istnieniem ustawy przejawiając teraz wyraźną gotowość do spełnienia wszystkich życzeń organów celnych zamiast walczyć o odczuwalne ułatwienia w realizacji ustawy.

### Dziwi to Pana?

Tak. Nie zawsze mogłem zrozumieć po części bardzo emocjonalnych polskich prote-

w międzyczasie pojawiło się wiele środków zaskarżenia umożliwiających efektywne atak na problematyczne elementy ustawy za pośrednictwem sądów niemieckich



*Należy ujawniać jedynie informacje absolutnie konieczne, przekazując organom celnym możliwie jak najmniej szczegółów. Jeżeli organ zażąda więcej, istnieje szereg środków zaskarżenia umożliwiających sądowe zbadanie trwającego go głodu informacji*

i europejskich – w szczególności w zakresie nałożenia na przedsiębiorców kosztownych, biurokratycznych zobowiązań. Ze strony polskich firm transportowych dochodzą

ustawie wywołana przez zreszlenia branżowe i polityków nie miała raczej na celu przywiązania przewoźników do zreszlenia tudzież własnej partii, aniżeli samą zmianę ustawy? Na pytanie to nie znam odpowiedzi.

### Czego spodziewa się Pan po roku 2016?

Prezes Federalnego Sądu Pracy zapowiedziała w wywiadzie prasowym, iż miarodajne kwestie prawne ustawy o płacy

minimalnej zostaną prawdopodobnie wyjaśnione do końca roku 2016, a to z uwagi na liczne rozstrzygnięcia zapadłe już w instancjach apelacyjnych, przykładowo w postępowaniu dotyczącym kwestii zaliczenia dodatku urlopowego do płacy minimalnej, które teraz czekają na rozstrzygnięcie przed najwyższym niemieckim sądem pracy. Ponieważ w kwestiach o decydującym znaczeniu dla polskich przewoźników (np. obowiązek zgłoszeniowy, zaliczanie diet i ryczałtów za nocleg) według mojej wiedzy nie toczą się żadne postępowania, niepewność prawna w tym zakresie pozostanie, o ile polscy przedsiębiorcy i zreszlenia branżowe z jednej strony a związki zawodowe z drugiej, nie uznają z czasem, że sądowe wyjaśnienie tych kwestii byłoby jednak korzystne. ◀

Dziękujemy za rozmowę

## Ujawnienie w trakcie kontroli własnego rozliczenia płac aż po ostatni szczegół i to w zakresie wykraczającym poza wymogi ustawy, rodzi obecnie ryzyko, że sami przedłożymy organom celnym, jak na talerzu, dowód naszego naruszenia ustawy o płacy minimalnej.

stów przeciwko ustawie. Nigdy na przykład nie pojąłem sensu chęci zorganizowania blokady granicznej, która i tak nie została zauważona przez niemiecką opinię publiczną. Tym bardziej zaskakuje mnie teraz fakt braku prawnego oporu przed ustawą, choć

mnie natomiast słuchy o braku gotowości do wywalczenia przed sądem czegokolwiek dla całej branży i że, poza tym, z ustawą w międzyczasie można całkiem dobrze żyć.

Dlatego czasami zadaję sobie pytanie, czy emocjonalna mobilizacja przeciwko

# Miejsce świadczenia usług TSL – zwiększone ryzyko kontroli podatkowej

Kluczowym dla prawidłowego rozliczenia podatku od towarów i usług (VAT) w przypadku usług jest ustalenie miejsca ich świadczenia. Szczególnie istotnego znaczenia kwestia miejsca świadczenia usług nabiera w przypadku branży TSL. W sytuacji zakwestionowania w toku kontroli podatkowej/skarbowej miejsca świadczenia usług podważona może zostać znaczna część rozliczeń podatkowych. Aby uniknąć takiej sytuacji lub ocenić ryzyko, konieczne jest skorzystanie z pomocy fachowego doradcy.



Patryk Abramowicz

Zgodnie z przepisem art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tekst jednolity z dnia 29 lipca 2011 r., Dz.U. Nr 177, poz. 1054 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą, opodatkowaniu tym podatkiem podlega odpłatna dostawa towarów i odpłatne świadczenie usług na terytorium kraju. Innymi słowy, od miejsca świadczenia zależy, czy dana usługa podlega opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług w Polsce, czy też nie. W konsekwencji, w przypadku świadczenia usług, dla prawidłowego rozliczenia podatku kapitalne znaczenie ma określenie miejsca świadczenia danej usługi. Co do zasady, przez świadczenie usług – w myśl art. 8 ust. 1 ustawy – rozumie się każde świadczenie na rzecz osoby fizycznej, osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej niemającej

osobowości prawnej, które nie stanowi dostawy towarów w rozumieniu art. 7.

## Na rzecz podatnika lub innych podmiotów

Na podstawie zasady ogólnej – znajdującej również zastosowanie do usług sektora TSL – w przypadku świadczenia usług na rzecz:

- ▶ podatnika miejscem świadczenia usług jest miejsce, w którym podatnik będący usługobiorcą posiada siedzibę działalności gospodarczej – art. 28b ust. 1 ustawy;
- ▶ podmiotów niebędących podatnikami miejscem świadczenia usług jest miejsce, w którym usługodawca posiada siedzibę działalności gospodarczej – art. 28c ust. 1 ustawy.

**Przez świadczenie usług – w myśl art. 8 ust. 1 ustawy – rozumie się każde świadczenie na rzecz osoby fizycznej, osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej niemającej osobowości prawnej, które nie stanowi dostawy towarów w rozumieniu art. 7.**



Co do zasady, miejsce świadczenia usług transportu towarów świadczonych na rzecz podatnika VAT ustala się zgodnie z ogólną regułą określoną w art. 28b ustawy – wg. miejsca siedziby działalności gospodarczej usługobiorcy (z uwzględnieniem art. 28b ust. 2 -4). Art. 28f ust. 1a przewiduje jednak dwa istotne wyjątki od tej zasady

Jak więc wyraźnie widać, zasady określania miejsca świadczenia usług zostały zróżnicowane w zależności od statusu usługobiorcy (nabywcy). A więc od tego, czy usługi świadczone są na rzecz podmiotów profesjonalnych, tj. podatników (tzw. B2B), czy też ogólnie rzecz biorąc konsumentów (tzw. B2C), a ściśle podmiotów nie będących podatnikami. Przy czym dla potrzeb ustalenia miejsca świadczenia usług z punktu widzenia charakteru nabywcy wprowadzona została specyficzna – w stosunku do normy podstawowej z art. 15 ustawy – definicja podatnika. Zgodnie z art. 28a ustawy: 1) ilekroć jest mowa o podatniku – rozumie się przez to:

- a. podmioty, które wykonują samodzielnie działalność gospodarczą, o której mowa w art. 15 ust. 2 lub działalność gospodarczą odpowiadającą tej działalności, bez względu na cel czy rezultat takiej działalności, z uwzględnieniem art. 15 ust. 6,

- b. osobę prawną niebędącą podatnikiem na podstawie lit., a która jest zidentyfikowana lub obowiązana do identyfikacji do celów podatku lub podatku od wartości dodanej;
- 2) podatnika, który prowadzi również działalność lub dokonuje transakcji niezwiązanych za podlegające opodatkowaniu dostawy towarów lub świadczenia usług zgodnie z art. 5 ust. 1. Uznaje się go za podatnika w odniesieniu do wszystkich świadczonych na jego rzecz usług.

## Zasady opodatkowania

W odniesieniu do pewnych kategorii usług przepisy ustawy wprowadzają szczególne regulacje dotyczące miejsca świadczenia, a więc i zasad opodatkowania. Dotyczy to m.in. usług transportu pasażerów lub towarów, w sytuacjach określonych w art. 28f ustawy.

W przypadku transportu pasażerów ustalenie miejsca świadczenia usług całkowicie oderwane zostało od kryterium statusu usługobiorcy (podatnik/konsument) – przewidzianego w regulacjach art. 28b oraz 28c ustawy. Jak wynika z art. 28f ust. 1 ustawy, miejscem świadczenia usług transportu pasażerów jest miejsce, gdzie odbywa się transport, z uwzględnieniem pokonanych odległości – a więc w miejscu faktycznego wykonania. Oznacza to, że na potrzeby określenia miejsca opodatkowania w przypadku międzynarodowego transportu osób, opodatkowaniu podlega tylko ta część usługi, która miała miejsce na terenie Polski. Przy tej okazji warto zaznaczyć, iż w przypadku usług pomocniczych w stosunku do usług transportowych osób oraz towarów, ale jedynie tych świadczonych na rzecz podmiotów niebędących podatnikami, miejsce świadczenia jest tam, gdzie usługi te są faktycznie wykonywane.

Co do zasady, miejsce świadczenia usług transportu towarów świadczonych na rzecz podatnika VAT ustala się zgodnie z ogólną regułą określoną w art. 28b ustawy – wg. miejsca siedziby działalności gospodarczej usługobiorcy (z uwzględnieniem art. 28b ust. 2 -4). Art. 28f ust. 1a



*Dla transportu towarów odbywającego się w całości poza terytorium UE (w wypadku usługobiorcy będącego podatnikiem z siedzibą krajową) oraz transportu odbywającego się na terytorium kraju (w wypadku usługobiorcy będącego podatnikiem z siedzibą w państwie trzecim) miejsce opodatkowania usługi transportu towarów uzależnione jest od tego, gdzie faktycznie wykonywana jest usługa transportowa*

przewiduje jednak dwa istotne wyjątki od tej zasady, przyjmując swoiste kryterium mieszane odnoszące się do miejsca wykonywania transportu oraz siedziby usługobiorcy będącego podatnikiem, a mianowicie:

- ▶ jeżeli transport jest wykonywany w całości na terytorium kraju miejscem świadczenia usług jest terytorium kraju (Polski), chociażby usługi wykonywane były na rzecz podatnika posiadającego siedzibę działalności gospodarczej (względnie

## W odniesieniu do pewnych kategorii usług przepisy ustawy wprowadzają szczególne regulacje dotyczące miejsca świadczenia, a więc i zasad opodatkowania. Dotyczy to m.in. usług transportu pasażerów lub towarów, w sytuacjach określonych w art. 28f ustawy.

- ▶ jeżeli transport jest wykonywany w całości poza terytorium Unii Europejskiej, miejscem świadczenia usług jest terytorium znajdujące się poza terytorium Unii Europejskiej, choćby usługa świadczona była na rzecz podatnika posiadającego na terytorium kraju siedzibę działalności gospodarczej (Względnie posiadającego na terenie kraju stałe miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania, lub zwykle miejsce pobytu.);

posiadającego na terenie państwa trzeciego stałe miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania, lub zwykle miejsce pobytu) na terytorium państwa trzeciego (poza UE).

Innymi słowy dla transportu odbywającego się w całości poza terytorium UE (w wypadku usługobiorcy będącego podatnikiem z siedzibą krajową) oraz transportu odbywającego się na terytorium kraju (w wypadku usługobiorcy będącego podatnikiem z siedzibą w państwie trzecim) miejsce opodatkowania usługi transportu towarów uzależnione jest od tego, gdzie faktycznie wykonywana jest usługa transportowa.

Natomiast w przypadku transportu towarów na rzecz podmiotów niebędących podatnikami (art. 28f ust. 2-5 ustawy) miejscem świadczenia jest miejsce, w którym odbywa się transport, z uwzględnieniem pokonanych odległości – a więc zasada tożsama jak w przypadku transportu osób. Przy czym, w przypadku transportu

**Zasady określania miejsca świadczenia usług zostały zróżnicowane w zależności od statusu usługobiorcy (nabywcy). A więc od tego, czy usługi świadczone są na rzecz podmiotów profesjonalnych, tj. podatników (tzw. B2B), czy też ogólnie rzecz biorąc konsumentów (tzw. B2C), a ściśle podmiotów nie będących podatnikami.**



*W przypadku transportu towarów na rzecz podmiotów niebędących podatnikami (art. 28f ust. 2-5 ustawy) miejscem świadczenia jest miejsce, w którym odbywa się transport, z uwzględnieniem pokonanych odległości – a więc zasada tożsama jak w przypadku transportu osób*

towarów na rzecz podmiotów niebędących podatnikami, którego rozpoczęcie i zakończenie ma miejsce odpowiednio na

1) miejsce rozpoczęcia transportu, oznaczające miejsce, w którym faktycznie rozpoczyna się transport towarów, niezależnie od

### Na potrzeby określenia miejsca opodatkowania w przypadku międzynarodowego transportu osób opodatkowaniu podlega tylko ta część usługi, która miała miejsce na terenie Polski.

terytorium dwóch różnych państw członkowskich UE, miejscem świadczenia usług jest miejsce, gdzie transport towarów się rozpoczyna. Jednocześnie, zgodnie z ustawową definicją:

1) miejsce rozpoczęcia transportu, oznaczające miejsce, w którym faktycznie rozpoczyna się transport towarów, niezależnie od pokonanych odległości do miejsca, gdzie znajdują się towary;

2) miejsce zakończenia transportu, oznaczające miejsce, w którym faktycznie kończy się transport towarów.



*W przypadku świadczenia, środkami transportu morskiego lub lotniczego, usług międzynarodowego transportu osób lub towarów na rzecz podmiotów niebędących podatnikami w rozumieniu art. 28a ustawy – miejscem świadczenia tych usług jest terytorium kraju*

### Kwestie sporne

W powyższym zakresie wskazać należy na § 3 Rozporządzenia wykonawczego – Rozporządzenie Ministra Finansów w sprawie miejsca świadczenia usług oraz zwrotu kwoty podatku naliczonego jednostce dokonującej nabycia (importu) towarów lub usług z dnia 16 grudnia 2013 r. (Dz.U. z 2013 r. poz. 1656) – który stanowi, że w przypadku świadczenia środkami transportu morskiego lub lotniczego usług międzynarodowego transportu osób lub towarów na rzecz podmiotów niebędących podatnikami w rozumieniu art. 28a ustawy – miejscem świadczenia tych usług jest terytorium kraju.

Sporne pozostaje nadal w jaki sposób ustalić miejsce świadczenia usług magazynowych, a więc czy odnosić się do reguł ogólnych (B2B, B2C) czy do miejsca świadczenia usług związanych z nieruchomością (magazynami) – tj. wg miejsca położenia nieruchomości (art. 28e ustawy). W tym miejscu warto wskazać na wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-155/12. TSUE orzekł, że art. 47 dyrektywy Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej, zmienionej dyrektywą Rady 2008/8/WE z dnia 12 lutego 2008 r. – należy interpretować w ten sposób, że kompleksowe usługi w zakresie magazynowania, obejmujące przyjmowanie towarów do magazynu, ich umieszczanie na odpowiednich półkach magazynowych, przechowywanie, pakowanie, wydawanie, rozładunek i załadunek są objęte tym artykułem jedynie wówczas, gdy magazynowanie stanowi świadczenie główne czynności jednolitej i usługobiorcom jest przyznane prawo używania całości lub części wyraźnie określonej nieruchomości. Wyrok ten nie rozstrzyga jednak wielu istotnych kwestii i stanowi stosunkowo nieostry wyznacznik oceny miejsca świadczenia usług magazynowych, zwłaszcza wchodzących w skład usług z sektora TSL.

W przypadku świadczenia usług, co do których występują wątpliwości co do miejsca świadczenia usług, należy konsultować się z fachowym doradcą. Kancelaria Transportowa LEGAL TRANS świadczy kompleksowe usługi w zakresie zarówno kontroli podatkowych/skarbowych, jak i skutków podatkowych zawieranych umów cywilnych. ◀



**radca prawny**  
**Patryk Abramowicz,**  
**Kancelaria**  
**Transportowa**  
**LEGALTRANS,**

[www.kt-legaltrans.pl](http://www.kt-legaltrans.pl)

# iuridica

kancelaria prawna

Kancelaria Prawna Iuridica  
ul. Czarnieckiego 8/4  
30-536 Kraków  
tel. 12 378 95 70

Kancelaria Prawna Iuridica  
– specjalistyczna obsługa prawna  
firm transportowych i spedycyjnych

[www.iuridica.com.pl](http://www.iuridica.com.pl)



## KOLPORTER

Oddział Logistyka Centralna

### Oferujemy:

- usługi całopojazdowe
- usługi magazynowe – m.in. składowanie, konfekcjonowanie, insertowanie itp.

05-080 Izabelin, Mościska, ul. Bakaliowa 3  
tel. 510 030 478 (transport), 510 030 465 (magazyn)  
[www.kolporter.com.pl](http://www.kolporter.com.pl)



## Trans-sab

Tomasz Wrzesniak

Koźmice Wielkie 662  
32-020 Wieliczka  
NIP 683-11-46-258  
fax: +48 39 139 66 73

Spedytor - Sabina Wrzesniak  
tel.: +48 793 093 432  
e-mail: [sab000@poczta.onet.pl](mailto:sab000@poczta.onet.pl)  
[www.trans-sab.pl](http://www.trans-sab.pl)



## oterys.net

oprogramowanie dla spedycji

- PLANOWANIE
- FAKTUROWANIE
- KOMUNIKACJA
- BAZY KONTRAHENTÓW
- FULL WEB 24h/24h
- STATYSTYKI

[www.oterys.com](http://www.oterys.com)

Sprzedaż i informacje :

[contact@oterys.com](mailto:contact@oterys.com)  
033 4 90 95 44 65

KINATRANS SAS  
400 chemin du Pont de la Sable  
84800 L'ISLE SUR LA SORGUE  
FRANCJA

[a.kochanska@kinatrans.fr](mailto:a.kochanska@kinatrans.fr)  
48 690 647 001  
POLSKA



**GLOB -TRANS** [www.glob-trans.pl](http://www.glob-trans.pl)  
+48 15 864 47 38; 864 36 13  
+48 509 860 388

Międzynarodowy transport drogowy  
35 zestawów 100 i 120 m<sup>3</sup>

DOŁĄCZ DO PONAD 1000 ZADOWOLONYCH KLIENTÓW!



## ASTERIX GROUP

Smart solutions for delivering to Eastern Europe & the CIS countries

tel: +48 570 386 329  
e-mail: [info@asterix-group.com](mailto:info@asterix-group.com)

**brugo**  
SPEDITION

**ZAWSZE  
NA CZAS  
ZAWSZE  
DO CELU**

[www.brugospedition.pl](http://www.brugospedition.pl)

**FIOLKA-TRANS**  
TRANSPORT I PRZEPROWADZKI!

tel. 72 7524050, 665 449 089  
[fiolkatrans@gmail.com](mailto:fiolkatrans@gmail.com)  
[WWW.FIOLKA-TRANS.PL](http://WWW.FIOLKA-TRANS.PL)

KRAJ+ ZAGRANICA , KOMPLEKSOWO I RZETELNIE  
OFERUJEMY TAKŻE MAGAZYNOWANIE MIENIA  
z PRZEPROWADZKI !

TRANSPORT EXPRESOWY 3.5t KRAJ 24H EUROPA 48H !

LAWETA !

WYBIERZ PROFESJONALISTÓW !

KORZYSTNE CENY!

FUTRYNY Z OPASKĄ  
REGULUJĄCĄ Z DREWNA  
LITEGO ! WYKONUJEMY  
OŚCIEŻNICE TYPOWE  
ORAZ NIETYPOWE DO  
WSZYSTKICH RODZAJÓW  
DRZWI

PARAPETY DREWNIANE !

CENY PRODUCENTA !

**GEREX**  
**Logistics**  
SPEDITION

[www.gerex2.pl](http://www.gerex2.pl)  
[spedycja@gerex2.pl](mailto:spedycja@gerex2.pl)

SAMOCHOĐOWY TRANSPORT Z WŁASNYM WÓZKIEM WIDŁOWYM  
Specjalistyczne zestawy przestrzenne 100 – 120 m<sup>3</sup> z monitoringiem GPS  
posiadające własne wózki widłowe do samodzielnego rozładunku towaru

TEL. +48 720 899 150

**NOWOŚĆ** – moduły reklamowe  
Najtańsza forma promocji w TSL Biznes

Szczegóły oferty na [www.kmg-media.pl/moduly\\_reklamowe](http://www.kmg-media.pl/moduly_reklamowe)

Już od 280 PLN  
za emisję

**NAJWIĘKSZE  
WYDARZENIE DROGOWNICTWA  
W EUROPIE**

**TargiKielce**  
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego  
\* Transportu Drogowego \* Infrastruktury \* Techniki Parkingowej

**31.05.-2.06.2016**

**WSPÓŁPRACA**



Instytut Badawczy  
Dróg i Mostów  
[www.ibdim.edu.pl](http://www.ibdim.edu.pl)

Targi Kielce SA,  
Kontakt: Dyrektor Grupy Projektów - Bogusława Grzechowska  
tel. 41 365 12 10, fax 365 14 26, e-mail: [autostrada@targikielce.pl](mailto:autostrada@targikielce.pl)

**Ceny promocyjne obowiązują do 31 stycznia 2016**

[www.autostrada-polska.pl](http://www.autostrada-polska.pl)