Programy ograniczania emisji CO_2 w transporcie to strategia CSR czy rzeczywisty wkład w środowisko naturalne?

Ekozadyma

Ogólnoświatowe trendy związane z ochroną środowiska nie pozostają bez wpływu na branżę logistyczną. To bowiem transport, zwłaszcza drogowy, generuje duże ilości szkodliwej emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Z „eko-podejściem" do biznesu transportowego bywa w Polsce różnie. Nie brakuje jednak systemowych projektów ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko wśród operatorów logistycznych.

Tekst: Michał Klecha

Praktyka rynkowa pokazuje, że pomimo wszechobecnych trendów związanych z ochroną środowiska i ograniczania szkodliwej emisji do atmosfery, nie wszędzie jest idealnie. Jak w każdej dziedzinie, to co „trendy", zazwyczaj wymaga dużo większych nakładów i nie każdy może sobie na to pozwolić. Jednocześnie chce trwać na rynku i usiłuje konkurować z większymi. Z różnym skutkiem.

– *Choć to mało popularne, a tym bardziej mało poprawne, to marksistowskie hasło „byt określa świadomość" pasuje w tym miejscu jak ulał. Należy to rozumieć wprost – mali przewoźnicy dysponujący leciwym taborem mają tendencję do ignorowania tej kwestii, gdyż stoi ona na dalekim, prawdopodobnie nieosiągalnym dla nich krańcu hierarchii celów* – mówi wprost Jerzy Gębski, Menadżer Projektów i PR w firmie Enterprise Logistics. – *Im większy operator, tym jego świadomość będzie bardziej rozwinięta. W którymś momencie zaczyna działać swoisty automat – firma na pewnym etapie rozwoju ilościowego floty przechodzi w stadium, w którym wymiana pojazdów po maksymalnie kilku latach implikuje ekologiczność taboru. W skrajnym przypadku, jakim jest zmiana modelu z własnościowego czy leasingowanego na wynajem długoterminowy, odnowa taboru będzie miała miejsce już po dwóch latach użytkowania* – dodaje nasz rozmówca. Do tego dochodzą kwestie związane z CSR, które także stają się tym bardziej istotne, z im większym operatorem mamy do czynienia. Mówiąc o rynku TSL, ekspert Enterprise Logistics wrzuca również delikatny kamyczek do ogródka klientów. Jego zdaniem również oni mogliby mieć swój wkład w redukcję ilości emitowanych spalin, gdyby poza ceną zwracali uwagę na tabor, jakim dysponuje firma transportowa i preferowali przewoźników z nowszymi samochodami, nawet jeżeli usługa byłaby minimalnie droższa. – *Przewoźnicy byliby bardziej skłonni do odnawiania taboru, jeżeli ich klienci częściowo partycypowaliby w tych kosztach. Podsumowując, świadomość rynku w zakresie przestrzegania norm emisji jest istotnie zróżnicowana* – przyznaje Jerzy Gębski.

Widać pozytywy

Pomimo wielu niedociągnięć prawda jest jednak taka, że generalnie świadomość potrzeb środowiska w branży TSL rośnie. Operatorzy logistyczni przywiązują coraz większą uwagę do kwestii emisji CO_2 i starają się wprowadzać realne działania mające na celu jej redukcję. Mniejsza ilość zużytego paliwa to mniej CO_2 w atmosferze. Zdają sobie sprawę z tego, jak ogromny wpływ na środowisko naturalne mają codzienne transporty towarów i jakie w dalszej perspektywie czasowej mogą być tego konsekwencje. – *Dlatego wiele firm mocno stawia w swojej działalności na politykę prośrodowiskową. Kupują nowe samochody odpowiadające wysokim standardom, optymalizują łańcuch dostaw i zarządzają transportami w taki sposób, by ograniczyć ilość pustych przejazdów. Ważną rolę odgrywa także edukacja ekologiczna pracowników* – przyznaje Jan Brachmann, Prezes Zarządu Seifert Polska. Podobne zdanie na ten temat wyraża Jakub Krzewina, Koordynator ds. CSR w Grupie Raben. Ekspert przyznaje, iż świadomość przestrzegania norm emisji CO_2 w Polsce jest coraz wyższa. – *Co prawda w przetargach pytania o poziom emisji CO_2 pojawiają się już od lat, ale dopiero od niedawna klienci wymagają takich informacji w samych kontraktach na świadczenie usług. Od swoich operatorów logistycznych oczekują także deklaracji konkretnych redukcji emisji spalin we wskazanym okresie* – mówi Jakub Krzewina. – *Z kolei, dla porównania, w Niemczech są klienci gotowi do płacenia wyższej stawki za usługę transportową z dodatkowym pomiarem emisji CO_2 – wówczas takie środki przeznaczane są na działania offsetowe (najczęściej przy współpracy z partnerem zewnętrznym)* – przyznaje nasz rozmówca.

Normy spalania dla silników samochodów ciężarowych to duży krok naprzód, jeżeli chodzi o redukcję emisji spalin. Przepisy te w jasny i precyzyjny sposób określają dopuszczalne normy, których przestrzeganie jest obowiązkiem operatorów logistycznych.

Przepisy wymuszają

Normy spalania dla silników samochodów ciężarowych to duży krok naprzód, jeżeli chodzi o redukcję emisji spalin. Przepisy te w jasny i precyzyjny sposób określają dopuszczalne normy, których przestrzeganie jest obowiązkiem operatorów logistycznych. Rozwiązania prawne z pewnością w dużym stopniu przyczyniają się do redukcji emisji szkodliwych substancji, ale nie rozwiązują problemu. – *W tym zakresie jest jeszcze wiele do zrobienia. Duża odpowiedzialność za środowisko spoczywa na samych firmach logistycznych. To kwestia odpowiedniego ukierunkowania polityki przedsiębiorstwa. Wewnętrzne zapisy, wypracowane zwyczaje, realizowane programy mogą w znaczący sposób przyczynić się do niwelowania negatywnych skutków ich działalności dla środowiska* – przyznaje Jan Brachmann z Seifert Polska.

Jak polscy przewoźnicy radzą sobie w praktyce z przepisami o płacy minimalnej?

Parasole

Dwa lata temu wprowadzono MiLoG, niemiecką ustawę o płacy minimalnej. Sporo mówiło się wówczas o obawach polskich przewoźników dotyczących utraty konkurencyjności. Jak z dzisiejszej perspektywy wygląda wpływ uregulowań MiLoG na polskie firmy, czy obawy dotyczące konsekwencji wprowadzonych zmian potwierdziły się?

Tekst: Michał Jurczak

Przypomnijmy, polskie przedsiębiorstwa transportowe muszą stosować niemieckie wynagrodzenie minimalne w trakcie przewozu przez terytorium Niemiec. Dotyczy to wynagrodzenia za każdy rodzaj świadczonej na terytorium Niemiec pracy, niezależnie od formuły (praca stała, oddelegowanie, użyczenie pracownika, podróż służbowa). Wymóg dotyczy przewozu (nawet tranzytem) towaru własnymi środkami transportu producenta (eksportera), podobnie traktowany jest przejazd samochodu zastępczego w przypadku awarii. Nie odnosi się natomiast do świadczenia usługi transportowej przez jednoosobowe firmy własnym środkiem transportu. Strona niemiecka zaznacza jednak, że w związku ze stwierdzonymi już wcześniej licznymi przypadkami tzw. fikcyjnego samozatrudnienia jako formy obejścia niemieckich przepisów prawa pracy, tacy przewoźnicy będą również podlegać kontroli sprawdzającej faktyczny stan prawny.

MiLoG obowiązuje już dwa lata, ale w tym czasie doszło w nim do kilku istotnych zmian. Od początku 2017 r. zgłoszenia należy dokonywać za pomocą serwisu internetowego (od stycznia br. osoby, które delegują swoich pracowników do Niemiec, mają możliwość powiadomienia niemieckich organów za pomocą portalu meldunkowego Meldeportal-Mindestlohn), a z końcem czerwca br. zaprzestano przyjmowania zgłoszeń delegowania pracowników w formie faksowej.

Były obawy, a co teraz?

Przed wprowadzeniem MiLoG nie tylko sporo mówiło się o obawach, ale też wręcz określano mianem absurdu chęć zastosowania niemieckiej płacy minimalnej dla zagranicznych (w tym polskich) kierowców. Obawy dalej są, wielu przedsiębiorców liczyło na to, że w związku z wszczęciem procedury tzw. „EU Pilot", która ma wyjaśnić zgodność wprowadzonych w Niemczech przepisów z przepisami UE, kierowcy nie będą traktowani jako pracownicy delegowani. Zdaniem Mateusza Włocha, Eksperta ds. rozwoju i szkoleń, INELO, okazało się zupełnie odwrotnie. – *Komisja Europejska podczas ogłaszania planowanych zmian w przepisach (tzw. „pakiet mobilności") zajęła jasne stanowisko, że płaca minimalna bezwzględnie powinna być stosowana w transporcie już teraz. Podczas przemówienia, Komisarz ds. Zatrudnienia i Spraw Społecznych Marianne Thyssen podkreśliła, że obecnie tylko niektóre kraje w pełni zastosowały dyrektywę o delegowaniu pracowników dla kierowców (w szczególności Niemcy, Francja i Austria). Jednocześnie zapowiedziała zmiany zmierzające w kierunku wprowadzenia takich przepisów przez wszystkie kraje. Wiele mówiło się też o sposobie ściągania ewentualnych kar. Wszystkie wątpliwości rozwiało jednak wprowadzenie w Polsce Ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, która zawiera szczegółowy opis współpracy odpowiednich służb kontrolnych z różnych krajów, jak również sposobów egzekwowania kar administracyjnych* – przypomina nasz rozmówca.

Przewoźnicy polscy uważają, że MiLoG to prawna praktyka protekcjonistyczna, która dodatkowo dała podstawę do upowszechnienia się tego rodzaju rozwiązań, jakie po Niemczech zaczęły wprowadzać niektóre inne państwa dawnej Piętnastki.

Jerzy Gębski, Menedżer Projektów i PR, Enterprise Logistics, podkreśla, że firmy nie miały innego wyjścia, jąk dostosować się. Po początkowym szoku, przewoźnikom udało się z czasem wypracować rutynowe procedury, które są obecnie stosowane przez dużych operatorów, jak również małych przewoźników. – *Nie oznacza to, że należy przejść nad tym do porządku dziennego. MiLoG to prawna praktyka protekcjonistyczna, która dodatkowo dała asumpt do upowszechnienia się tego rodzaju rozwiązań, jakie po Niemczech zaczęły wprowadzać niektóre inne państwa dawnej Piętnastki. Należy się temu stanowczo przeciwstawiać, bowiem tego typu praktyki stanowią zaprzeczenie idei wspólnego rynku, który jest ważnym etapem europejskiej integracji* – uważa J. Gębski.

Problem ciągle istnieje

Dwa lata funkcjonowania systemu nie sprawiły, że wszyscy świetnie sobie z nim radzą. Kacper Gołubowski, Kierownik Działu Rozliczeń, SRW, podkreśla, że największym problemem jest prawidłowe prowadzenie ewidencji czasu pracy w języku niemieckim wraz z uwzględnieniem niemieckiej płacy minimalnej. – *Często firmy muszą w tym celu korzystać z firm zewnętrznych zajmujących się rozliczaniem czasu pracy kierowców. Kolejnym problemem może okazać się system elektronicznego zgłaszania kierowców. Z doświadczenia związanego z francuskim systemem wiemy, że nie zawsze działa prawidłowo i często występują różnego rodzaju problemy* – mówi K. Gołubowski.

M. Włoch (INELO) uważa, iż w stosunku do „kwestii płac minimalnych" w innych krajach, tj. we Francji i w Austrii, MiLoG jest najmniej problematyczny. Jego zdaniem, wynika to z wprowadzonych bardzo szczegółowych wytycznych oraz z praktyk kontrolnych, które wskazują korzystny dla polskich przedsiębiorców sposób zalicza-

© Fotolia

nia do płacy minimalnej dodatków związanych z podróżą służbową. Zdaniem rozmówcy, postępując zgodnie z tymi wytycznymi, często okazuje się, że polscy pracodawcy wypłacają więcej niż wymagane 8,84 euro za godzinę. – *Uważam, że w tej chwili dużym problemem firm transportowych związanych z MiLoG jest fakt, że kierowcy nadużywają tzw. „młotków" (wybierają na tachografie inne prace, kiedy faktycznie pracy nie wykonują), gdy są na terenie Niemiec. Powoduje to oczywiście wzrost wymaganego wynagrodzenia, a tym samym zwiększa koszty działalności. Problematyczne jest też rejestrowanie przekroczeń granic – zdarza się, że jeśli zapisuje je kierowca, finalnie okazuje się, że zapisany czas przebywania na terytorium Niemiec jest dłuższy niż czas faktyczny* – mówi M. Włoch.

Co narzuca MiLoG?

Zgłaszanie kierowców do systemu elektronicznego oraz obowiązek prowadzenia ewidencji uwzględniającej niemiecką płacę minimalną w języku niemieckim to obecnie główne wymagania, jakie narzuca na polskich przewoźników MiLoG. Mateusz Włoch (INELO) przypomina, że przepisy niemieckie nakładają szereg obowiązków, na które pozwala dyrektywa 2014/67/UE. W skrócie, są to: obowiązek zgłaszania kierowców raz na pół roku, obowiązek ewidencjonowania czasu pracy i wysyłania takiej ewidencji wraz z dokumentami potwierdzającymi zapłatę w razie kontroli i oczywiście obowiązek wypłaty wynagrodzenia w minimalnej wysokości.

– *W przypadku obowiązków administracyjnych przepisy niemieckie są łagodniejsze od tożsamych przepisów w innych krajach, ponieważ nie wymagają powołania przedstawiciela na terytorium Niemiec oraz nie nakładają konieczności przechowywania jakiejkolwiek dokumentacji w pojeździe* – mówi M. Włoch.

Pomoc się przyda

Ofert pomocy przewoźnikom w rozliczaniu jest sporo. SRW kompleksowo zajmuje się rozliczaniem nie tylko MiLoG-u, ale wszystkich krajów, w których obowiązuje płaca minimalna. – *W ramach rozliczenia przygotowujemy wszystkie niezbędne dokumenty. Pomagamy klientom przygotować się do ewentualnej kontroli, mamy duże doświadczenie w tej materii* – tłumaczy K. Gołubowski.

M. Włoch podkreśla też rolę szkoleń szczegółowo zapoznających właścicieli firm transportowych i osoby rozliczające czas pracy kierowców z obowiązkami administracyjnymi, wytycznymi i zasadami rozliczania płacy minimalnej. – *Dzięki nim wysyłając kierowcę na terytorium Niemiec, pracodawca nie ma wątpliwości, jak takiego pracownika zgłosić oraz jak uzupełnić powiadomienie* – wyjaśnia M. Włoch, zaznaczając, iż dzięki najnowszej usłudze wsparcia, INELO pomaga firmom transportowym uporać się z płacą minimalną od A do Z (od stworzenia niezbędnej dokumentacji, przez wprowadzenie korzystnych zasad rozliczania, aż po reprezentację w razie ewentualnej kontroli).

– *Enterprise Logistics, prócz taboru własnego, świadczy swoje usługi przy użyciu taboru kontraktowego. W momencie wprowadzenia protekcjonistycznego ustawodawstwa niemieckiego objęliśmy parasolem ochronnym naszych podwykonawców kontraktowych, zapewniając im niezbędne know-how i pomagając przebrnąć przez procedurę rejestracji kierowców w MiLoG-u* – mówi J. Gębski.

Sposób Rossmanna na oszczędności w logistyce

25 procent **szybciej**

Sieć Rossmann wdrożyła etykietę logistyczną GS1. Po zakończeniu projektu czas przyjęcia dostaw skrócił się o 25 proc., zmniejszyła się także liczba błędów przy wprowadzaniu danych w trakcie dostawy.

© iStock

Etykieta logistyczna GS1 umożliwia automatyczny odczyt danych zakodowanych w kodzie kreskowym i tym samym przekazanie jednoznacznych i bezbłędnych informacji na temat dostarczanych towarów.

Przed rozpoczęciem projektu przyjęcie dostaw do centrów dystrybucyjnych sieci Rossmann składało się z pięciu etapów:

1. rozładunku
2. rozpakowania palety i skanowania kodu towaru detalicznego
3. liczenia
4. wprowadzania danych do systemu IT
5. wydruku etykiety

Wdrożenie etykiety logistycznej GS1 skróciło je do zaledwie dwóch etapów:

1. przyjęcia towaru,
2. skanowania etykiety wygenerowanej przez dostawcę i wydruku etykiety.

– *Skrócenie czasu przyjęcia dostaw jest ważną korzyścią wprowadzenia etykiety logistycznej GS1. Wyeliminowaliśmy również błędy powstające przy wprowadzaniu danych podczas przyjęcia towaru. Projekt wpływa pozytywnie także na szkolenie nowych pracowników, którzy znacznie szybciej usamodzielniają się* – podsumowuje wdrożenie Dominik Pająk, Zastępca Dyrektora Logistyki w firmie Rossmann.

Dostawcy firmy Rossmann, którzy oznakowali palety etykietą logistyczną GS1, przekonali się o tym, że zastosowanie etykiety logistycznej GS1 skróciło czas przestoju samochodów dostawczych podczas rozładunku. Projekt uświadomił im także, że te same etykiety mogą wykorzystywać zarówno we współpracy z firmą Rossmann, jak i we własnych procesach magazynowych – przyjęciu z produkcji, składowaniu, kompletacji i wydaniu.

– *Efekty wdrożenia projektu potwierdzają, że wprowadzenie etykiety logistycznej GS1 zdecydowanie zwiększa liczbę wykonywanych operacji przyjęcia dostaw przy zaangażowaniu podobnej liczby osób, skracając czas realizacji. Cieszymy się, że mogliśmy pomóc sieci Rossmann zoptymalizować ich procesy logistyczne, korzystając z naszego doświadczenia pochodzącego ze 112 krajów, w których działa organizacja GS1* – komentuje Elżbieta Hałas, CEO GS1 Polska.

O GS1 Polska

GS1 Polska – Zarządza Systemem GS1 w Polsce. Jako jedyna upoważniona instytucja przyjmuje firmy i instytucje do Systemu GS1 i nadaje im uprawnienia do stosowania kodów kreskowych GS1. Wspiera uczestników systemu w efektywnym wdrażaniu standardów GS1, stanowiących zbiór wielobranżowych rozwiązań i narzędzi identyfikacyjnych oraz komunikacyjnych. Opracowuje rozwiązania krajowe oraz bierze aktywny udział w rozwijaniu globalnych standardów i nowych zastosowań.

Więcej informacji **www.gs1pl.org**