



GOODMAN OTWORZYŁ DRUGI MAGAZYN W POMORSKIM CENTRUM LOGISTYCZNYM S. 44

**LOGISTYCZNE
WYZWANIA RYNKU
E-COMMERCE**

S. 10

**JAK FIRMY LOGISTYCZNE
OGRAŃCZAJĄ EMISJĘ CO₂
W TRANSPORCIE?**

S. 24

**DRÖBNIŁA
KRAJOWA
W TRYBIE 24 H**

S. 60

Programy ograniczania emisji CO₂ w transporcie to strategia CSR
czy rzeczywisty wkład w środowisko naturalne?

Ekoadyma

Ogólnosiwiatowe 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 rozwinię-*

ta. 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 minimal-

nie droższa. – Przewoźnicy byłiby 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 CO₂ i starają się wprowadzać realne działania mające na celu jej redukcję. Mniejsza ilość zużytego paliwa to mniej CO₂ 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 prośrod-



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.

wiskową. 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 CO₂ w Polsce jest coraz wyższa. – Co prawda w przetargach pytania o poziom emisji CO₂ 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 CO₂ – wówczas takie środki przeznaczane są na działania offsetowe (najczęściej przy współpracy z partnerem zewnętrznym) – przyznaje nasz rozmówca.

Przepisy wymuszają

Normy spalania dla silników samochodów ciężarowych to duży krok naprzód, jeżeli chodzi o redukcję emisji spalin. Przepisy te w jasny i precy-

zyjny 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. Dużą 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.

Obowiązująca norma EURO 6 zapewnia redukcję emisji zanieczyszczeń do atmosfery w stopniu niewyobrażalnym jeszcze przed kilkunastoma laty. Do tego, nowo produkowane ciężarówki zadowolają się znacznie skromniejszymi ilościami paliwa, niż miało to miejsce w pojazdach użytkowanych jeszcze stosunkowo niedawno. – To samo przez się wpływa na redukcję emisji szkodliwych substancji. Dla przykładu, gdy 15 lat temu zaczynałem karierę w branży TSL, bywało, że ciągnik holujący załadowaną naczepę potrafił skosztować nawet 40 l oleju napędowego na 100 km. Nowe pojazdy, które obecnie zasilają flotę Enterprise Logistics, bez problemu osiągają wyniki na poziomie 27 l na 100 km. To ogromna różnica – obrazuje Jerzy Gębski z Enterprise Logistics. W opinii eksperta same przepisy wymuszające spełnienie rygorystycznych norm w momencie opuszczenia przez pojazd bramy fabryki to jednak nie wszystko. Potrzebna jest kontrola spełniania norm przez użytkowany pojazd, uwzględniająca spotykane praktyki stosowania różnego rodzaju przeróbek i „ulepszeń” mających na celu ominięcie niewygodnych urządzeń służących oczyszczaniu spalin.

Zdaniem Jakuba Krzewiny z Grupy Raben, regulacje prawne w Polsce mogłyby być lepsze, aby przedsiębiorcy dostrzegli w tym bezpośrednie korzyści finansowe. Te bowiem stanowią największą zachętę do działań proekologicznych. – Biorąc pod uwagę fakt, że paliwo stanowi ponad 30 proc. kosztów transportu w Polsce (Raport Komisji Europejskiej), można sporo zaoszczędzić, posiadając niskoemisyjną flotę. Szkoda jednak, że system viaTOLL nie wynagradza dodatkowo użytkowników ciągników z normą EURO 6, a jest jedynie zapis „min. EURO 5”. „6” stanowi bowiem największy skok jakościowy w historii norm EURO – twierdzi nasz rozmówca.

Unijne regulacje prawne w znacznym stopniu rozwiązują kwestię emisji szkodliwych substancji do atmosfery poprzez wprowadzanie coraz to ostrzejszych wymogów określonych normami spalania EURO. Dodatkowo Marcin Balmas, Koordynator ds. środowiska w DHL Parcel, zauważa, iż przepisy w pewnym sensie pobudzają konkurencję pomiędzy producentami samochodów dostawczych, w szukaniu rozwiązań dalszego jej ograniczenia (zautomatyzowane skrzynie biegów, systemy katalizatorów przypominające małe fabryki mające na celu neutralizację szkodliwych substancji czy też rozwój technologii hybrydowej), co oczywiście przekłada się także na zmniejszenie zużycia paliwa, a tym samym obniżenie kosztów użytkowania pojazdów. – Jedynie, nad czym możemy się w chwili obecnej pochylać w przypadku wymagań prawnych regulujących kwestię szkodliwej emisji, to skuteczność weryfikacji spełnienia określonej normy EURO przez producenta samochodów. W dobie ostatnich zdarzeń związanych z zaniżaniem wyników testów emisji spalin przez producentów pojazdów, należałoby zweryfikować sposób ich przeprowadzania – mówi Marcin Balmas. – Chodzi o to, aby warunki testów zbliżyły jak najbardziej do warunków realnych niż laboratoryjnych, co w znacznym stopniu



realni wyniki emisji szkodliwych substancji do powietrza oraz zbliżył wyniki średniego zużycia paliwa do wartości rzeczywistych – dodaje.

Eko-projekty

Firmy logistyczne w zakresie ochrony środowiska i ograniczania szkodliwej emisji działają na różne sposoby, realizując projekty z zakresu CSR, wdrażając nowoczesne floty czy projekty eco-drivingu.

Firma Enterprise Logistics działa w tej materii dwutorowo. Po pierwsze, dba o to, żeby flota była sukcesywnie wymieniana na nową, a w toku eksploatacji zapewnia odpowiedni serwis dla utrzymania parametrów pojazdów. Po drugie – kładzie szczególny nacisk na eco-driving. – Tutaj w sukurs przychodzi nam telematyka. W naszej firmie bazujemy na rozwiązaniu Transics (z modulem ECO), którego komputery pokładowe umieszczone są we wszystkich pojazdach i pozwalają nam monitorować kwestie ekologii oraz ekonomiki eksploatacji samochodów – mówi Jerzy Gębski. Jednocześnie podkreśla, że sam nowoczesny sprzęt i rozwiązania telematyczne to dopiero połowa sukcesu. – Najlepsze efekty osiągniemy wówczas, gdy będziemy stale pracować nad krzewieniem dobrych nawyków wśród kierowców. Telematyka daje nam do tego narzędzia, lecz wciąż ogromną pracę musimy wykonać sami. Konieczne jest odpowiednie motywowanie kierowców, tak aby wykazywali oni zrozumienie tych kwestii i przejawiali inicjatywę w dążeniu do doskonalenia własnej techniki



Stabilny rozwój

– Zanieczyszczenie powietrza i walka o poprawę jego jakości z całą pewnością jest zagadnieniem, które przewija się w świadomości społecznej z coraz większą intensywnością. Nie są w tym zakresie wyjątkiem osoby związane z branżą TSL.

Powszechnie przyjmuje się, że emisja spalin idzie w parze z rokiem produkcji danego środka transportu. Im młodszy pojazd, tym wyższa norma emisji i niższy poziom generowanych zanieczyszczeń. Jednak młodszy pojazd to również wyższa cena zakupu, z wyższą ceną wiąże się też wyższe koszty usług, przekraczające obowiązujący na rynku poziom cen. Takie zdefiniowanie zagadnienia powoduje, iż mówiąc o przestrzeganiu norm emisji należy się zastanowić, czy podmioty funkcjonujące na rynku polskim stać na inwestowanie w nowoczesny tabor, spełniający najwyższe w tym względzie regulacje.

Grupa Geis, jako podmiot podchodzący z najwyższą atencją do kwestii dotyczących zanieczyszczeń środowiska, dba o to, aby przewoźnicy z nią współpracujący mogli stabilnie patrzeć w przyszłość poprzez maksymalizację przebiegów, jak również regularność generowanych połączeń. Zapewnienie możliwie największych obrotów na dany środek transportu zachęca przewoźników do inwestowania w nowy tabor, gwarantujący bezproblemową obsługę połączeń w dłuższym przedziale czasu.

Stawomir Augustyniak
Manager ds. Transportu Linowego i FTL
Geis PL

reklama

Przetadunek materiałów w następujących sektorach:



Zywność



Drenaż napojowa



Substancje chemiczne i niebezpieczne



Produkcja



Sprzedaż detaliczna



Klucz do wydajności w przystępnej cenie.



Nowa gama wózków widłowych z przeciwwagą z serii Yale® MX o udźwigu od 1 do 3 ton gwarantuje oferowaną przez Yale wysoką wydajność produkcyjną w przystępnej cenie.

Aby dowiedzieć się więcej, skontaktuj się z naszym wyłącznym dystrybutorem, firmą Emtor Sp. z o.o. 56 654 89 35 lub odwiedź stronę internetową www.yale.emtor.pl

EMTOR

Yale®

INNOWACJE, ZARZĄDZANIE, WIEDZA

Unijne regulacje prawne w znacznym stopniu rozwiązują kwestię emisji szkodliwych substancji do powietrza poprzez wprowadzanie coraz to ostrzejszych wymogów określonych normami spalania EURO.

prowadzenia pojazdu – podsumowuje Jerzy Gębski.

W firmie Raben Logistics Polska (naszej największej polskiej spółce operacyjnej) postawiono sobie cel, aby do końca 2017 r. 50 proc. floty będącej w dyspozycji firmy (ok. 1400 ciężarówek) stanowiły pojazdy z normą EURO 5 i 6. Obecnie cała Grupa Raben w Polsce wysyła na drogi codziennie ok. 4000 pojazdów, z czego 40 proc. stanowią te spełniające dwie najwyższe obecnie normy EURO. Firma inwestuje również w inne rozwiązania, sprzyjające minimalizacji pustych przebiegów, a co za tym idzie – ograniczeniu emisji. – *Tylko w 2016 r. kupiliśmy ponad 100 naczepe typu double deck. Dysponujemy też specjalnymi naczepami z przegrodami (ściany grodziowe), które pozwalają na wydzielenie kilku autonomicznych przestrzeni ładunkowych w jednej naczepie, np. z różną temperaturą. Wprowadzamy także tandemy i testujemy pociągi drogowo – te drugie na stałych trasach wahałowych pozwalają znacznie ograniczyć spalanie paliwa i emisję CO₂ – mówi Jakub Krzewina. Do dnia dzisiejszego, we współpracy z fundacją Aeuris Futuro, w ramach tego projektu posadzono 7500 drzew.*

Zrównoważony rozwój i ekologia to bardzo ważne obszary w działalności Seifert Polska. – *Staramy się ograniczać ryzyko zanieczyszczenia środowiska, podejmując konkretne działania. Wprowadzamy rozwiązania, które minimalizują liczbę pustych transportów, co przekłada się na mniejszą ilość spalin w atmosferze. Duży nacisk kładziemy również na rozwój połączeń intermodalnych – wymienia Jan Brachmann. Flota należąca do Seifert Polska to najnowocześniejsze pojazdy odpowiadające międzynarodowym regulacjom, speł-*

niają m.in. normę EURO 6. Pojazdy te mają zdecydowanie niższe zużycie paliwa, dzięki czemu redukuje emisję CO₂. To klasa samochodów przyjaznych środowisku naturalnemu. – *Dużą wagę przywiązujemy do kształtowania w naszych pracownikach świadomości ekologicznej – dodaje Prezes Zarządu spółki.*

Ze względu na fakt, że UPS operuje dużą flotą powietrzną i samochodową, kierownictwo firmy dokłada wszelkich starań, aby wdrażać innowacyjne technologie mające na celu ograniczenie emisji CO₂ i ochronę środowiska. Jedynym z rozwiązań, które ma znaczący wpływ na działania operacyjne w UPS, jest System Optymalizacji i Nawigacji Drogowej (On-Road Integrated Optimization and Navigation - ORION), który wykorzystuje ekspansywną telematykę floty i zaawansowane algorytmy gromadzenia i obliczania ogromnych ilości danych, aby zapewnić optymalne trasy kierowcom UPS. System opiera się na danych map internetowych, które zostały dostosowane do potrzeb UPS, tak by obliczyć odległości i czas dojazdu oraz zaplanować najbardziej opłacalne trasy. – *Dzięki 10 000 tras zoptymalizowanych przez ORION, UPS oszczędza ponad 1,5 mln l paliwa i zmniejsza emisję dwutlenku węgla o 14 000 t. Co więcej, flota UPS jest jedną z największych flot zasilanych paliwami alternatywnymi lub energią elektryczną. Warto również wspomnieć, że podczas lądowania nasze samoloty przyjmują rozwiązania zwane „Continuous Descent Arrivals” – CDA. Podczas podchodzenia do lądowania nasze samoloty pracują na biegu jałowym, co zmniejsza hałas, pozwala spalać mniej paliwa i powoduje mniejsze emisje – mówi Norbert Kręciński, Dyrektor Marketingu w UPS Polska.*

Grupa DHL, w zakresie ochrony klimatu, postawiła sobie za cel wdrożenie usług logistycznych o zerowym poziomie emisji dwutlenku węgla do 2050 r. Ogłoszona w tym roku przez DHL strategia GoGreen Mission 2050 odnosi się zarówno do własnej działalności firmy, jak i jej podwykonawców usług transportowych. Misją wdrożenia usług logistycznych o zerowym poziomie emisji dwutlenku węgla opiera się na czterech celach przejściowych, które mają być osiągnięte do 2025 r. i stanowią część programu ochrony środowiska GoGreen realizowanego przez Grupę. Pierwszy z nich na poziomie globalnym dotyczy ograniczenia poziomu emisji dwutlenku węgla z działalności własnej i podwykonawców usług transportowych o 50 proc. w porównaniu z poziomem osiągniętym w 2007 r. – *Na poziomie lokalnym Grupa stawia sobie za cel poprawę jakości życia ludzi w miejscu ich zamieszkania i pracy poprzez zastosowanie ekologicznych rozwiązań transportowych. 70 proc. usług pierwszej i ostatniej mili w zakresie odbioru i doręczenia przesyłek DHL będzie świadczyć z użyciem ekologicznych rozwiązań, np. rowerów i pojazdów elektrycznych – mówi Paweł Strzelczyk z DHL Express. Trzeci cel DHL zakłada, że zielone rozwiązania obejmą ponad 50 proc. usług sprzedażowych, sprawiając, że łańcuchy dostaw klientów staną się bardziej przyjazne dla środowiska. Jednocześnie do 2025 r. Grupa przekształci 80 proc. swoich pracowników jako specjalistów GoGreen i wyda im certyfikaty oraz zaangażuje ich w działania na rzecz ochrony środowiska i klimatu. Firma planuje także połączyć siły z partnerami i co roku zasadzić milion drzew.*

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, odelegowanie, 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, okaza-

ło 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 protekcyjna, 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, jak 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 protekcyjna, 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 roz-*

liczaniem 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-



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 tożsamyh przepisów w innych krajach, ponieważ nie wymagają powołania przedstawiciela na terytorium Niemiec oraz nie nakładają konieczności przechowywania jakiegokolwiek 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 protekcyjnego 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.