

**Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego Ogólnopolskiego Związku
Pracodawców Transportu Drogowego w 2019 roku.**

*Szanowne Koleżanki, Szanowni Koledzy Delegaci i członkowie
OZPTD;*

W dniu dzisiejszym spotykamy się na Walnym Zgromadzeniu Delegatów OZPTD, żeby dokonać podsumowania i rozliczenia minionego 2019 roku.

Rok 2019 zakończył się, co prawda 6 miesięcy temu jedna sytuacja ogólna w kraju i na świecie, wprowadzony stan epidemii uniemożliwił nam wcześniejsze spotkanie i przeprowadzenie Zgromadzenia tak jak planowaliśmy w miesiącu kwietniu.

Kolejny rok pracy Zarządu Głównego jest za nami, nowe wydarzenia 2020 roku załamanie gospodarcze w wyniku pandemii koronawirusa i ekstremalnie trudna sytuacja, w jakiej znalazły się firmy transportowe zdecydowanie szybciej przeniosły tamten rok do historii. Natomiast sięgając pamięcią do tej niedalekiej historii to należy uznać, że 2019 to rok trudny przynoszący tylko złe wiadomości:

- Brak strategicznego myślenia i planowania dla branży w skali kraju i Unii Europejskiej;
- Legislacja tworząca nowe bariery i przeszkody administracyjne w wykonywaniu działalności przewozowej;
- Słabnąca koniunktura oraz znacząca nadpodaż usług transportowych;
- Agresywna konkurencja przewoźników zza wschodniej granicy i kwitnąca szara strefa transportowa na rynku krajowym;
- Kontynuacja prac nad przyjęciem i wprowadzeniem „Pakietu Mobilności” zbioru wyjątkowo niekorzystnych przepisów dla polskich przewoźników na terytorium Unii europejskiej;
- Utrudnienia w wykonywaniu przewozów do Wielkiej Brytanii w związku z realizacją procesu Brexitu.

Dzisiaj mamy nowe problemy, które czynią tamte trudności tylko tłem w walce o przetrwanie, utrzymanie firm na rynku, ochronę miejsc pracy o coraz trudniejszy do

pozyskania kapitał obrotowy na bieżące płatności i utrzymanie w gotowości do pozyskiwania kontraktów i pojedynczych zleceń.

Jednak dzisiaj na Walnym Zgromadzeniu Delegatów OZPTD musimy cofnąć się do tej trudnej zeszłorocznej historii i dokonać podsumowania i oceny naszej działalności.

Jeżeli chcąc w krótkich słowach określić tamten rok - „był to najcięższy od kilku minionych lat z wieloma zwrotami dającymi chwilowe nadzieje, że może będzie lepiej, po których następowały kolejne okresy walki i przekonywania, że jesteśmy Unią wszystkich narodów, unia przedsiębiorców, którzy konkurują, jakością i ceną usług nie chowając się za administracyjne narodowe interesy, gdzie polityczne decyzje oraz tworzenie prawa dzieli nas na lepszą i gorszą unię. Gdzie narodowe interesy i zmowa „bogaty państw” mają decydować o wypchnięciu nas z tamtych rynków.

Był to rok ciężkiej aktywnej pracy władz Związku oraz członków, dla których trwała walka o utrzymanie pozycji rynkowej oraz stabilnych przejrzystych warunków wykonywania działalności transportowej. Zapewnienie równej i uczciwej konkurencji jest najwyższą wartością i wyzwaniem w realizacji misji oraz jednym z celów Związku.

Związek był obecny i widoczny we wszystkich decyzyjnych i opiniotwórczych gremiach reprezentując swoich członków oraz interesy całej branży transportu drogowego. Nasze działania ugruntowały pozycję Związku oraz utrwaliły dobry wizerunek naszej organizacji w kontaktach z przedstawicielami władz centralnych.

Niestety trudna sytuacja rynkowa coraz bardziej uwidacznia się w różnicy zdań pomiędzy organizacjami zrzeszającymi przewoźników, która często uniemożliwia konstruktywny dialog i wypracowanie jednego spójnego stanowiska branży w rozmowach ze strona rządową.

Praktycznie nie obraduje Forum Transportu Drogowego, próba zawładnięcia tych obrad przez wyłącznie jedną z organizacji (ZMPD) jest przeszkodą w dialogu, równym traktowaniu podmiotów zrzeszających przewoźników i w wielu sytuacjach jest także okolicznością stawiającą w złym świetle branżę transportu. W ramach organizacji reprezentatywnych Rady Dialogu Społecznego trwa często walka – niestety nie o interesy branży, tylko, kto ważniejszy, kto co załatwił, kto ma lepsze kontakty,

a trwające spory i dyskusje pogłębiają nikomu niesłużący rozdźwięk oraz rozgrywanie nas przez Rządzących.

Wszyscy widzimy i doświadczamy jak coraz trudniejszy jest dialog i konsensus w rozmowach z Ministerstwem czy w Parlamencie. Jak przegrywamy nasze sprawy tu w kraju i na forum Unii Europejskiej.

Niestety często przyczyną takiego działania jest brak strategicznego myślenia i planowania, krótkowzroczności i małe partykularne interesy rozdrobnionego i podzielonego środowiska.

Wszystko to jest wykorzystywane przez naszych międzynarodowych przeciwników, zwanych partnerami biznesowymi oraz niestety Rządzących, którzy albo nie mogą nic więcej uzyskać w negocjacjach albo po prostu wykorzystując taką sytuację realizują własną politykę i cele innych gałęzi gospodarki.

Konsekwentne działania Zarządu i walka np. o ograniczenie do 200 litrów wwozu paliwa zza wschodniej granicy spowodowały głęboki konflikt pokazujący jak różne są interesy przewoźników jeżdżących na wschód i zachód. Brak jakiegokolwiek refleksji po wykluczeniu z szeregów ZMPD członków Zarządu Głównego OZPTD tylko za posiadanie innego poglądu w tej sprawie rodzi skutki do dzisiaj a linie podziału są coraz wyraźniejsze. Obrona interesów wąskiej grupy przewoźników (około 3%) obsługującej kierunek wschodni stała się ważniejsza niż interes całej branży transportowej. Nikt nie patrzy na to, że otwarta jest wschodnia granica i ponad 1,5 miliona przewozów wykonują przewoźnicy zza wschodniej granicy posiadając nie tylko tańsze paliwo, niższe koszty osobowe, ale także zamykając swój rynek kontrolami granicznymi, nadzorem w czasie przejazdu, ograniczeniami w zakresie wwozu towarów. Przegrywamy tą walkę i to wcale nie w relacjach zagranicznych, przegrywamy ją tutaj w kraju, niestety między sobą. Ale problem ilości wwożonego paliwa to tylko jedno z krytycznych uwarunkowań. Poważnym problemem są wjazdy z terenu Unii do Polski przewoźników zza wschodniej granicy w celu odbioru długiego odpoczynku w kabinie kierowcy. W Polsce przepis w tej sprawie w ogóle nie są egzekwowane, więc śpi się spokojnie, a następnie za pół ceny zabiera się towar na zachód i „dzika konkurencja kwitnie”.

Nasze opinie i stanowiska nie zawsze spotykają się ze zrozumieniem, a różnice w stanowiskach poszczególnych organizacji przekładają się na brak decyzji ze strony Ministerstwa lub Rządu. W tej sytuacji jest dla nas szczególnie niezrozumiałe, że w tak trudnych dla branży czasach niektóre organizacje mając na uwadze wyłącznie „swój” interes popierają rozwiązania dające przywileje wybranej grupie często zagranicznej konkurencji. Należy dodać, że wprowadzone ograniczenia w transporcie do Federacji Rosyjskiej (embargo) spowodowały przesunięcie naszych „wschodnich” przewoźników na rynki unijne i całkowite ich zrujnowanie. Konkurencja polsko-polska doprowadziła do załamania obowiązujących frachtów, natomiast rzesze koczujących w pojazdach kierowców oczekujących na ładunki stworzyły negatywny obraz polskiego przewoźnika w Unii Europejskiej. W następstwie tej sytuacji państwa „starej Unii” podjęły działania o charakterze „odwetowym” (Pakiet Mobilności) ograniczających dostęp do ich rynku.

Zarząd Główny oraz Władze Regionów w tych trudnych warunkach zmierzyły się ze wszystkimi bieżącymi problemami, których jednak nie ubywa natomiast powstają nowe, w wyniku działań legislacyjnych w prawie krajowym i unijnym.

Rok 2019 to walka o zaprzestanie prac na zbiorze przepisów unijnych zawartych w Pakiecie Mobilności lub uzyskanie jak najlepszych i korzystnych rozwiązań w przepisach o delegowaniu pracowników, wykonywaniu kabotażu, płacy minimalnej kierowców, dostępie do zawodu i rynku, zasadach prowadzenia działalności transportowej, odpowiedzialności i sankcjonowania naruszeń. Nasze stanowisko prezentowaliśmy także przy zmianach przepisów dotyczących przewozów monitorowanych z wykorzystaniem systemu SENT, tworzeniu zasad rejestracji firm oraz zgłaszania przewozu odpadów oraz monitorowanie procesu legislacyjnego zmieniającego system poboru opłat i kolejnych operatorów w tym obszarze, zasad prowadzenia stacji kontroli pojazdów, szkolenia i doskonalenia zawodowego kierowców.

Jesteśmy aktywni we wszystkich obszarach prac legislacyjnych i decyzyjnych mających wpływ na działalność transportową. Niestety chcę tutaj podkreślić, że Rządzący coraz bardziej ograniczają dialog i konsultacje społeczne w sprawie przyjmowanych rozwiązań. Zbyt wiele decyzji zapada bez nas bez naszego głosu krytyka jest odbierana,

jako zamach na wspaniałe pomysły Ministrów, Dyrektorów czy nawet szeregowych pracowników nieposiadających często dostatecznej wiedzy do promowania swoich pomysłów.

Nie poddajemy się szukamy wsparcia u Premiera, Wicepremiera w Radzie Dialogu Społecznego, u Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców, w Społeczna Rada Konsultacyjna przy GITD oraz w Zespole ds. Transportu Międzynarodowego przy GITD.

Zarząd Główny odbył 9 posiedzeń w tym 2 wspólne posiedzenia z pozostałymi organami władzy OZPTD. W toku prac Zarząd Główny podjął 21 uchwał regulujących bieżące działania Związku. Członkowie Zarządu Głównego, w szczególności Przewodniczący oraz Wiceprzewodniczący uczestniczyli w ponad pięćdziesięciu spotkaniach i naradach w Ministerstwie Infrastruktury, Ministerstwie Rozwoju i Przedsiębiorczości, Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego oraz komisjach sejmowych i senackich. Jako przedstawiciele Naszego Związku aktywnie biorą udział w posiedzenia Rady Przedsiębiorców, Zespołu ds. transportu przy Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców, Społecznej Radzie przy Głównym Inspektorze oraz comiesięcznych posiedzeniach komisji społecznej do spraw podziału zezwoleń zagranicznych. Nasi przedstawiciele uczestniczyli w posiedzeniach komisji mieszanych do spraw transportu drogowego z Ukrainą, Białorusią i Rosją. Należy przypomnieć o bezprecedensowych i brutalnych atakach na naszych przedstawicieli w tych gremiach przez reprezentantów „wschodnich przewoźników”, którzy robili wszystko, żeby ich odwołać z tych gremiów.

Reprezentanci OZPTD na spotkaniach i naradach w swoich wystąpieniach podejmowali działania mające na celu realizację postulatów Związku dla rozwiązywania strategicznych oraz bieżących problemów branży i członków Związku.

Sprawy statutowe i członkowskie:

Rok sprawozdawczy 2019 to stabilna ogólna sytuacja w kwestii ilości członków Związku. Niestety są regiony, w których ilość członków powoli systematycznie spada

tak jak w regionie warmińsko-mazurskim, lubuskim w przeciwieństwie do takich regionów jak dolnośląski i podkarpacki, które odnotowują systematycznie nowe przyjęcia. Liczba członków OZPTD na dzień 01 stycznia 2019 r wynosiła 467 członków. W 2019 roku przyjęto do Związku 38 nowych członków natomiast skreślono na wniosek przede wszystkim z powodu zaprzestania działalności 17 członków.

Tym samym na koniec roku w dniu 31 grudnia 2019 roku Związek liczył 488 członków. OZPTD cały czas zachowuje charakter masowy jest największym Związkiem Pracodawców w branży transportu drogowego. Aktywność władz w regionach oraz dobra frekwencja na zebraniach regionalnych potwierdzają, że działamy w słusznej sprawie a cele stawiane przed organizacją i jej władzami są ważne dla członków i całej branży transportowej. Wzorem do naśladowania są regiony dolnośląski, podkarpacki oraz wielkopolski.

Dziękujemy Zarządom i kolegom z tych regionów za ich aktywność i proszę o większą aktywność pozostałych przewodniczących regionów.

Przynależność do Związku to jednak nie tylko postulaty i oczekiwanie ich realizacji na poziomie Ministrów i Parlamentu. Członkowie władz regionalnych także powinni włączać się aktywnie w działania Związku. Kontakty na poziomie WRDS, Władz samorządowych w szczególności gminnych muszą wykazywać większe zaangażowanie w staraniach o realizację naszych statutowych celów oraz rozwiązywanie lokalnych problemów. Aktywność Zarządu Głównego i Przewodniczącego Rady Regionów to zdecydowanie za mało w tych trudnych czasach.

Przynależność do Związku to także opłacanie składek członkowskich. W 2019 roku uzyskaliśmy ściągalność na poziomie 79,10 % wpłaconych składek. W żadnym regionie nie udało się osiągnąć 100% ściągalność składek. Dobrą ściągalność składek odnotowaliśmy w regionach: Śląski – 90%, Zachodniopomorski - 88,8%, Dolnośląski – 87,7%. Dziękujemy wszystkim kolegom za ich postawę i aktywność w tym obszarze działalności.

Szanowni koledzy Delegaci i członkowie OZPTD obowiązek wpłacania składek buduje siłę organizacji identyfikuje jej członków oraz umożliwia realizację misji

i celów. Składki dają możliwość prowadzenia aktywnej działalności statutowej, dlatego powinniśmy zastanowić się czy obecna ich wysokość daje faktyczną możliwość działania organom Związku. Z roku na rok spadają przychody z działalności szkoleniowej Związku, co jest efektem trudnego rynku szkoleniowego oraz rosnącymi kosztami szkolenia, dlatego składki członkowskie, które stanowią około 10 - 15 % przychodów Związku są tak ważnym składnikiem budżetu naszej organizacji. Wiemy, że inne organizacje rezygnują ze zbierania składek członkowskich, co powoduje także zwiększanie liczby członków w tych organizacjach zwłaszcza w stowarzyszeniach, my nie możemy sobie na to pozwolić składki pokazują skalę zaangażowania członków w sprawę Związku oraz dbałość o jego kondycję finansową.

W najbliższych miesiącach prowadzone będą Zebrania sprawozdawczo – wyborcze w regionach będziemy podsumowywać pracę Związku na wszystkich szczeblach działania. Rok obecny zakończymy w grudniu WZD OZPTD wyborczym, ponieważ kończymy kadencję obecnych władz. Już dzisiaj warto na przykładzie 2019 roku dokonać oceny, co zrobiliśmy i co jeszcze przed nami. Musimy także przeprowadzić bardzo poważną debatę na temat finansowania działalności Związku. Przychody ze szkoleń spadają z uwagi na całkowicie niestabilną sytuację na rynku szkolenia kierowców. Członkowie Związku nie kierują na szkolenie swoich kierowców w ośrodkach OZPTD brak jest także zainteresowania otwieraniem sal szkoleniowych w swoich firmach dla zaspokojenia przede wszystkim swoich potrzeb szkoleniowych. Niestety wszechobecna fikcja szkoleniowa powoduje, że zainteresowanie rzetelnym szkoleniem prowadzonym przez Związek jest praktycznie zerowe. Po raz kolejny, jak co roku na WZD zwracam się z apelem do wszystkich członków Związku o korzystanie z Naszej oferty szkoleniowej. Gwarantujemy, jakość i dobre ceny. „Niestety” nie wystawiamy zaświadczeń bez szkolenia. Jako organizacja przewoźników uważamy, że obecność na zajęciach oraz odpowiednia, jakość szkolenia są ważniejsze niż formalny wymóg uzyskania przez kierowców Świadectwa Kwalifikacji Zawodowej.

Zarząd dokłada wszelkich starań w zaangażowanie wszystkich członków do działania przy realizacji przedsięwzięć decydujących o pozycji Związku na tle innych organizacji zrzeszających przewoźników drogowych. Najlepszym przykładem są organizowane przez nas spotkania i konferencje. W 2019 roku jako szczególnie udane należy wskazać

konferencje we Kołobrzegu, Tęgoborzu i Dolsku, na których gościliśmy posłów, ministrów, przedstawicieli centralnych i lokalnych organów władzy oraz służb kontrolnych krajowych i zagranicznych. Jako szczególnie ważne były spotkania podsumowujące pracę w zakończonym 2019 roku w Tęgoborzu i w Sobótce.

Organizatorzy tych przedsięwzięć najlepiej wiedzą, ile trzeba włożyć pracy w celu pozyskania partnerów do współpracy i wsparcia finansowego dla przedsięwzięcia i działalności statutowej Związku. Dziękuję wszystkim kolegom, którzy zaangażowali się w to trudne zadanie. Aktywność w regionach przy organizacji konferencji pozwala nadać im odpowiednią rangę oraz możliwość zapraszania ważnych dla realizacji naszych celów gości. Duże podziękowania dla kolegów Piotra Kuklinowskiego, Włodzimierza Balcerka, Mariana Myćka oraz na ręce delegatów i członków Regionu Wielkopolskiego dla Śp. Benedykta Strzelca, którego zawsze wspieraliście w organizacji spotkań i konferencji oraz codziennej pracy Regionu.

Sprawy finansowe Związku.

Z końcem 2019 roku zakończyliśmy współpracę z firmą IVECO. Dwa i pół roku wspólnego działania przyniosło Związkowi znaczące wsparcie finansowe. Niestety warunki dyktowane przez tego partnera były coraz trudniejsze do akceptacji, a niezłatwiona sprawa rozliczeń finansowych za zakupione przez członków OZPTD pojazdy IVECO przesądziła o nieprzedłużaniu umowy o współpracy. Obecnie prowadzimy rozmowy z kolejnymi firmami o partnerstwie strategicznym, jednak epidemia i kryzys gospodarczy w Europie i globalny na Świecie nie sprzyja nowym kontraktom, dlatego tak ważną sprawą dla budżetu organizacji są składki członkowskie.

Wprowadzone w ostatnich latach zmiany w organizacji i bieżącej działalności poprawiły sytuację finansową Związku jednak jak wskazuje sprawozdanie finansowe nie jesteśmy w stanie drugi rok z rzędu uzyskać dodatniego salda.

Zakupiony lokal biurowy w Warszawie przy ul. Żelaznej 59 na siedzibę Związku podnosi prestiż naszej organizacji oraz co jest ważne wynajęta część lokalu zarabia na utrzymanie całości biura. W 2019 roku wysiłkiem finansowym zmieniliśmy lokal ośrodka szkolenia OZPTD w Pile. Większy lokal dwie sale wykładowe oraz

odpowiednia powierzchnia do pracy i przyjmowania interesantów podniosły warunki pracy personelu oraz jakość obsługi i szkolenia interesantów. Wysiłek finansowy się na pewno opłacał, ponieważ ośrodek w Pile zwiększył ilość szkolonych osób, co przełożyło się na zwiększoną o 49,75 % sprzedaż kwotowa szkoleń w ośrodku.

W 2019 roku uzyskaliśmy przychody ze sprzedaży netto w wysokości 2287750,60 złotych – spadek w stosunku do 2018 roku o 17,7 % oraz ponieśliśmy koszty w wysokości 2532143,39 złotych spadek kosztów o około 13%. Niestety tym samym odnotowaliśmy stratę w postaci ujemnego salda w wysokości 78461,42 zł. Gospodarowaliśmy bardzo oszczędnie i racjonalnie wydawaliśmy zarobione i zebrane od członków pieniądze. Warto wskazać, że przy tej niekorzystnej tendencji ujemne saldo w wysokości 78,5 tys. dla porównania 2018 zamknął się stratą w wysokości 117699,87 zł. jest efektem utrzymania dyscypliny finansowej i kontynuowanie rozpoczętych programów oszczędnościowych.

Podsumowując ten fragment działalności Związku mogę stwierdzić, że pomimo wszystkich trudności ugruntowaliśmy statutowa normalność w działaniu oraz posiadamy pełną kontrolę procesu decyzyjnego w obszarze wydatków i kosztów. Jest to niewątpliwie sukces Władz Związku oraz Nas wszystkich tutaj zebranych.

Zróbmy wszystko, żeby taką sytuację utrzymać, jako stałą tendencję w polityce finansowej Związku. Trzeba jednak zdecydowanie stwierdzić, że konieczne jest aktywne poszukiwanie źródeł finansowania działań Związku. Jesteśmy otwarci na wszelkie propozycje naszych członków oraz działania pozwalające zwiększyć nasze przychody i oczekujemy na aktywność w tym zakresie całego naszego środowiska.

Wiem, że obecny rok 2020 przyniesie nieprzewidywalne jeszcze, co do rozmiaru skutki może upaść lub już upadło wiele firm nie tylko naszej branży, ale także nasi partnerzy, co będzie skutkowało dla nas problemami w firmach i Związku. Jedną prośbę i apeluję jednoczmy siły werbujemy nowych członków tylko silna przedstawicielska posiadająca wspólne cele można wywalczyć prawie każdą decyzję dotyczącą warunków prowadzenia działalności transportowej w Polsce i Unii Europejskiej oraz bronić swoich członków.

Działalność szkoleniowa

Działalność gospodarcza w zakresie szkolenia kierowców jest cały czas podstawowym źródłem przychodów Związku. Ośrodek Szkolenia OZPTD działając w Pile współpracuje z kilkudziesięcioma ośrodkami w kraju, które szkolą pod naszą marką, jako OZPTD. Niezależnie od szkolenia kierowców zawodowych coraz większy wolumen szkoleń to kursy na prawo jazdy zakresie prawa jazdy kategorii C, CE od 2019 roku także w kategorii B.

W 2019 roku zakupiliśmy w tym celu, ze środków własnych, nowy samochód marki FIAT 500, który spełnia najnowsze wymagania pojazdu szkoleniowego w zakresie prawa jazdy kategorii B.

Posiadamy również uprawnienia ośrodka doskonalenia techniki jazdy. Pojazdy Związku wykorzystywane są do prowadzenia egzaminów w WORD Piła oraz możemy prowadzić zajęcia doskonalące z jazdy samochodem ciężarowym. Wszystkie te działania przynoszą dodatni efekt finansowe prowadzonej działalności gospodarczej.

W 2019 roku Ośrodek Szkolenia OZPTD w Pile pozytywnie - „bez zastrzeżeń” - przeszedł coroczną kontrolę Starostwa Powiatowego w Pile z działalności, jako Ośrodek Szkolenia Kierowców oraz doraźną zewnętrzną kontrolę w zakresie prowadzonych kursów z dofinansowaniem w ramach projektu UE z Bazy Usług Rozwojowych.

Działalność ośrodka to przede wszystkim wysiłek Kierownika Pani Anny Frankowskiej oraz całego zespołu. To nie tylko pozytywny wynik wszystkich kontroli, utrzymanie certyfikatu, jakości ISO, akredytacji Kuratorium Oświaty oraz Certyfikatu Zaufanego Wykonawcy Zamówień Publicznych, ale wymierny efekt finansowy pozwalający na funkcjonowanie całej naszej organizacji.

Rozwój ośrodka szkolenia mógłby być jeszcze bardziej dynamiczny, jeżeli członkowie Związku korzystaliby z oferty szkoleniowej OZPTD. Jesteśmy w stanie zorganizować każde szkolenie branżowe przydatne dla członków Związku lub waszego personelu. W 2019 roku nowością było szkolenie z przepisów podatkowych z sukcesem zakończyły się kursy dla diagnostów oraz szkolenie dla personelu kierowniczego

w centrach logistycznych. Serdecznie zapraszam wszystkich Kolegów do korzystania z szerokiej oferty szkoleniowej naszych ośrodków.

Działania strategiczne na rzecz branży transportu drogowego

Działalność Zarządu Głównego to przede wszystkim nieustające starania i walka o lepsze warunki prowadzenia działalności transportowej oraz pozycję polskich przewoźników drogowych na europejskim rynku transportowym. Przez cały rok udawało się blokować postęp prac legislacyjnych przy niekorzystnych dla branży regulacjach wynikających z Pakietu Mobilności. Proceduralne i polityczne przepychanki w sprawie Brexitu doprowadziły do sytuacji, że stał on się faktem. Branża nie odczuwa jeszcze dotkliwych skutków tej decyzji, ponieważ cały 2020 rok jest rokiem przejściowym przeznaczonym na podpisanie nowych umów regulujących także wzajemne relacje w dziedzinie transportu. Niestety pandemia opóźnia postęp prac w tym zakresie i z coraz większym niepokojem będziemy przyglądać się rozwojowi sytuacji oraz zmieniającym się warunkom wykonywania transportu.

Należy stwierdzić, że w obszarze negocjacyjnym zarówno na forum Unii Europejskiej jak i w relacjach dwustronnych z Wielką Brytanią skuteczność Rządu RP pozostawia wiele do życzenia. Rozumiemy, że rozmowy na wszystkich szczeblach nie były łatwe, a w decydujących momentach negocjacji zawodzili nawet najbardziej zaangażowani koalicjanci i sojusznicy, jednak w wielu przypadkach nasz głos nie był słyszalny a wewnętrzne zaangażowanie władz związane z rokiem wyborczym zdominowały wiele obszarów bardziej w wymiarze społecznym niż w trosce o rodzimą gospodarkę i biznes nie tylko transportowy.

W ubiegłego roku występowaliśmy wiele razy do Władz centralnych w tym także wszyscy osobiście do Pana Wicepremiera Jarosława Gowina przekazując nasz postulaty wnioski i prośby o wsparcie branży.

We wrześniu 2019 roku w Tęgoborzu na dorocznej konferencji przewoźników drogowych w czasie spotkania z Wicepremierem Gowinem wskazaliśmy na następujące problemy negatywnie wpływające na działalność transportową:

- Nadmiar polskich zezwoleń zagranicznych, jakie posiadają przewoźnicy innych państw;
- Niższe koszty w tym niższe koszty pracy po stronie przewoźników z Federacji Rosyjskiej, Białorusi i Ukrainy;
- Dostęp do zdecydowanie tańszego paliwa oraz brak ograniczenia ilości wwożonego przez wschodnią granicę paliwa (do 200 litrów bez opłaty VAT i Akcyzy);
- Niską skuteczność kontroli ilości paliwa wwożonego w zbiornikach pojazdów wykonujących przejazdy ze wschodu;
- Selektywne stosowanie embarga na wwóz niektórych towarów przez rosyjskie i białoruskie służby kontrolne;
- Czasochłonne odprawy wjazdowe i wyjazdowe przez wschodnią granicę;
- Ograniczenia przejazdów tranzytowych przez terytorium Federacji Rosyjskiej;
- Brak ciągłości szlaków komunikacyjnych w relacji Polska/Słowacja – niedostosowanie dróg do wykonywania przewozów towarowych - inwestycje po stronie polskiej często pozostają bez działania i poprawy dróg po stronie słowackiej.

Na podstawie omawianych problemów zostały sformułowane i przekazano do władz centralnych pisma i petycje.

W rozmowach i spotkaniach wnioskowaliśmy ponadto o rozwiązanie następujących problemów:

- Zmiana systemu szkolenia okresowego osób wykonujących zawód kierowcy przez wprowadzenie realnego nadzoru nad prowadzonymi szkoleniami oraz wprowadzenie odpowiedzialności podmiotów szkolących za właściwe prowadzenie szkolenia.
- Wprowadzenie ułatwień w przyjmowaniu obcokrajowców do wykonywania zawodu kierowcy w polskich firmach – uproszczenie i skrócenie procedur, które obecnie trwają nawet do kilka miesięcy.

- Udostępnienie całej sieci dróg (krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne) dla pojazdów o nacisku 11,5 tony dla dojazdu do miejsc załadunku i rozładunku oraz baz eksploatacyjnych.
- Wprowadzenie przepisów umożliwiających zwrot części podatku akcyzowego od paliwa zakupionego na potrzeby wykonywanego transportu oraz ograniczenie wwozu paliwa na terytorium Polski przez przewoźników drogowych w zbiornikach pojazdów do ilości 200 litrów bez opłaty akcyzy i podatku Vat.
- Zmiana zasad pobierania podatku od środków transportu poprzez wprowadzenie podatku wyłącznie od pojazdu ciągnącego.
- Budowanie rozwiązań systemowych ograniczających działanie nieuczciwej konkurencji krajowej i zagranicznej oraz likwidacja szarej strefy w transporcie drogowym w szczególności zmiana zasad dopuszczenia do wykonywania transportu pojazdami o dopuszczalnej masie do 3,5 tony oraz objęcie takiego transportu pełną kontrolą Inspekcji Transportu Drogowego.
- Wprowadzenie obowiązku wymagania przez załadowcę w Polsce od przewoźników zagranicznych odpowiednich zezwoleń na przewóz ładunków do kraju trzeciego oraz kontrola zezwoleń zagranicznych i systemu dystrybucji zezwoleń poprzez organizacje zrzeszające przewoźników drogowych. Wprowadzenie personalizacji wszystkich wydawanych przez GITD zezwoleń zagranicznych.
- Rozwój i udrożnienie dla pojazdów ciężkich szlaków komunikacyjnych przez południową granicę Polski w szczególności przez przejście graniczne w Muszynie.
- Wprowadzenie sankcjonowania odbioru odpoczynków długich tygodniowych w kabinie kierowcy w szczególności wobec przewoźników zagranicznych wjeżdżających na terytorium RP tylko w celu odbioru odpoczynku.
- Uporządkowanie działalności firm spedycyjnych w szczególności w zakresie posiadania odpowiednio wysokich gwarancji finansowych i terminowych regulacji zobowiązań stosowania dumpingu oraz stosowanych w zleceniach transportowych warunków niezgodnych z Konwencją CMR.

Prowadzimy na bieżąco działania oraz rozmowy w celu zrealizowania wszystkich naszych postulatów. Jako jeden z największych problemów ostatnich lat należy jednak wskazać ograniczanie dostępu do rynku transportowego przez inne państwa Unii Europejskiej. Sprawa ta jest niezwykle ważna dla utrzymania kondycji i rozwoju naszych przedsiębiorstw. Stałe uczestnictwo władz OZPTD w pracach legislacyjnych prowadzonych w Parlamencie oraz Ministerstwie Infrastruktury umożliwia nam zgłaszanie wniosków i propozycji. Często bardzo trudno uzyskać zrozumienie dla Naszych postulatów, jednak wykorzystujemy wszystkie kontakty i możliwości do rozwiązywania problemów naszego środowiska.

W 2019 roku prowadziliśmy aktywną działalność także w relacji z Związkiem Przedsiębiorców i Pracodawców. Jako członek ZPP jesteśmy reprezentowani w Radzie Dialogu Społecznego. OZPTD reprezentuje ZPP w zespole trójstronnym ds. transportu drogowego, w którym posiadamy trzech przedstawicieli. Nasi przedstawiciele zasiadają w Wojewódzkich RDS w województwie: małopolskim, podkarpackim i kujawsko-pomorskim.

Rok 2019 to także rok aktywnej pracy w Radzie Przedsiębiorców przy Rzeczniku MiŚP. Dyrektor Generalny OZPTD jest przewodniczącym zespołu ds. transportu, co pozwoliło naszej organizacji na przedstawienie na tym forum (oraz do wiadomości i działania Rzecznika) wiele naszych spraw i problemów w tym sprawę ograniczenia ilości wwożonego paliwa do 200 litrów. Przedstawiciele Związku działają ponadto w zespole ds. rynku motoryzacyjnego, ds. szkolenia zawodowego kierowców, zespole ds. zatrudnienia cudzoziemców. Otwartość Rzecznika na nasze postulaty pozwala coraz bardziej skutecznie realizować nasze cele.

W imieniu Zarządu Głównego **Dziękuję** wszystkim członkom i pracownikom Związku za zaangażowaną pracę i aktywność w 2019 roku, dziękuję za wszystkie działania, jakie prowadzili dla budowania pozytywnego wizerunku Związku oraz poprawy warunków wykonywania działalności transportowej. Niech podziękowaniem za ciężką pracę i właściwe postawy będą także odznaczenia, jakimi zostali uhonorowani nasi członkowie. Na wniosek ZG OZPTD w 2019 roku zostało odznaczonych:

Złotym Krzyżem Zasługi – 3 kolegów – Nowrotek Andrzej, Wiktorowicz Marek, Ozimek Piotr,

Srebrnym Krzyżem Zasługi – 2 kolegów – Jamróz Dariusz, Przywara Jan

Brazowym Krzyżem Zasługi – 1 kolega - Lorenc Stanisław.

Złotym Medalem za Długoletnią Służbę – 3 kolegów - Chorzępa Piotr, Kościelny Adam, Selwa Zbigniew.

Odznaką Zasłużony dla Transportu RP – 17 kolegów – Agaś Stanisław, Borkowski Jerzy, Borysiuk Marek, Drzyzga Bogusław, Ginalski Stefan, Kaczmarek Krzysztof, Łobaza Adam, Ługowski Zbigniew, Ołpiński Wiesław, Rawski Marek, Stępniewski Bogdan, Szybiak Adam, Woźniak Paweł, Szkółka Grzegorz, Toczek Franciszek, Wikar Grzegorz, Długopolski Roman

„Medalem 100 – lecia Odzyskania Niepodległości” – 2 kolegów – Litwiński Piotr, Olechnicki Andrzej

Wszystkim odznaczonym jeszcze raz serdecznie gratuluję i życzę dalszych sukcesów.

Zarząd Główny przedkładając niniejsze sprawozdanie Walnemu Zgromadzeniu Delegatów OZPTD wnioskuje o akceptację podjętych działań i udzielenie skwitowania Członkom Zarządu za rok 2019.

Podpisy członków Zarządu:

