

# Polski **Traker**

prezentacja



# X-Way

## IVECO

GROTRANS

# Lekcja ADR

# Atlanta Show

## Czy zakładać firmę transportową?



12



9 771508 763704

Cena 10 zł w tym 5% VAT



**Rozmowa  
„Polskiego Trakera”  
z Marią Nicopulos,  
prezesem Stowarzyszenia  
Doradców ds. Transportu  
Towarów Niebezpiecznych  
DGSA**

**J**est Pani Prezesem stowarzyszenia, którego osobom ze środowiska związanego z tematyką ADR specjalnie nie trzeba przedstawiać...

– Tak. Jest to już moja druga kadencja, a funkcję prezesa objęłam przed pięcioma laty, zastępując na tym stanowisku Norberta Świderka. Samo stowarzyszenie działa natomiast od 15 lat i zrzesza doradców DGSA, chociaż mamy też w swych szeregach członków honorowych i wspomagających.

**Kim wobec tego są doradcy DGSA?**

– Z założenia są to osoby, które mają pomóc w działalności przedsiębiorstw związanych z przewozem towarów niebezpiecznych i dążyć do ułatwienia prowadzenia tej działalności zgodnie z odpowiednimi wymaganiami oraz w możliwie najbezpieczniejszy sposób. Doradcą może zostać osoba, która posiada wykształcenie wyższe, ukończyła odpowiedni kurs, jest niekarana i zdała z wynikiem pozytywnym egzamin organizowany przez dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

# Nie tylko na papierze

**Jaki cel przyświecał powołaniu stowarzyszenia i na czym polega jego obecna działalność?**

– Skupiliśmy się przede wszystkim po to, by wzajemnie się wspomagać i doradzać sobie w pewnym zakresie choćby przy interpretacji przepisów, ich stosowania i wprowadzania w życie. Organizujemy konferencje, mamy swoje strony internetowe. Z jednej strony wspomagamy doradców, a z drugiej współpracujemy m.in. z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa, Transportowym Dozorem Technicznym i Inspekcją Transportu Drogowego.

**Ilu macie członków?**

– Obecnie zrzeszamy 110 doradców, co przy ogólnej ich liczbie, czyli ok. 1000-1100 osób, uważam za całkiem dobry wynik.

**Biorąc pod uwagę fakt, jak wielu jest w Polsce przewoźników, którzy w większym lub mniejszym stopniu zajmują się transportem towarów niebezpiecznych, czy 1100 fachowców jest w stanie w pełni pokryć zapotrzebowanie w tej materii?**

– Tak na dobrą sprawę trudno jest jednoznacznie stwierdzić, ilu rzeczywiście w Polsce działa doradców DGSA, gdyż od kilku lat obserwujemy trend, że stosowne uprawnienia zdobywają oni za granicą – głównie w Austrii. W przypadku brania odpowiedzialności za przewóz towarów niebezpiecznych nie można iść na skróty, zdobyta wiedza powinna być rzetelna a nie jedynie wystarczająca do otrzymania stosownego certyfikatu. Zwróćmy bowiem uwagę na zakres obowiązków doradcy, który jest wyraźnie określony w Umowie ADR przepis 1.8.3. Doradca nie tylko przygotowuje roczne sprawozdania z działalności obejmującej przewóz towarów niebezpiecznych czy też sporządza raport z poważnego wypadku lub awarii. Głównym zadaniem doradcy jest dążenie, poprzez zastosowanie wszystkich

niezbędnych środków i działań, do ułatwienia prowadzenia tej działalności przedsiębiorstwa zgodnie z odpowiednimi wymaganiami i w możliwie najbezpieczniejszy sposób. Związane jest to zazwyczaj z koniecznością opracowania (a nie tylko sprawdzenia) odpowiednich procedur, instrukcji, list kontrolnych, wzoru zapisów do umów z podwykonawcami itd., itp.

W przedsiębiorstwach, w których pracownicy dokonują załadunku lub rozładunku, w firmach spedycyjnych czy wysyłkowych lub w przypadku kierowców nieposiadających zaświadczenia ADR i wożących towary niebezpieczne tylko w ramach tzw. wyłączeń może i zazwyczaj doradca DGSA przeprowadza odpowiednie szkolenie personelu. Tak że odpowiedzialność za ich działania jest naprawdę duża.

**Czyli rozumiem, że w Polsce egzaminy są zdecydowanie trudniejsze niż choćby w Austrii?**

– Ja ujęłabym to w inny sposób: w Austrii są one chyba zbyt łatwe, skoro w ciągu ostatnich pięciu lat egzamin ten zdaje 100% osób do niego podchodzących. Natomiast w Polsce jeszcze 3-4 lata temu zdawalność była na poziomie ok. 20% i wówczas zwróciliśmy uwagę, że również coś w tym przypadku nie jest w porządku. Zaczęliśmy prowadzić stosowne rozmowy z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa oraz z Transportowym Dozorem Technicznym. I właśnie trzy lata temu udało się zorganizować zespół, który zweryfikował pytania egzaminacyjne, ponieważ w niektórych były błędy, a niektóre z nich nie do końca były jasne i jednoznaczne. Władze też przychyliły się do naszego postulatu o zmianę zasad obowiązujących podczas egzaminu. Zmniejszono ilość pytań o 1/3 i obecnie zdawalność wynosi ok. 80%, więc jest na normalnym poziomie. Czyli można powiedzieć, że rzeczywiście źle się działo, ale dzięki współpracy naszego stowarzyszenia

z właściwymi organami udało się nam tę sytuację uzdrowić i obecnie wygląda ona tak, jak wyglądać powinna.

**Nie jest tajemnicą, że zdarza się, iż wzajemne relacje przewoźnik – doradca nie układają się najlepiej, gdyż ten drugi traktowany jest jako zło konieczne, by nie rzec piąte koło u wozu.**

– Nie zapominajmy, że wyznaczenie doradcy, zgodnie z Ustawą o przewozie towarów niebezpiecznych oraz Umową europejską ADR, jest obowiązkowe w przedsiębiorstwach, których działalność obejmuje przewóz towarów niebezpiecznych. Ale pragnę zaznaczyć, że mowa tu nie tylko o samych przewoźnikach, gdyż zgodnie z przytoczonymi przepisami pod pojęciem przewozu rozumiane są również czynności pakowania, napełniania, załadunku oraz rozładunku towarów niebezpiecznych. Jak wspomniałam, w przepisie 1.8.3 jest 13 punktów wyraźnie precyzujących zadania doradcy, ale chyba mało kto o nich chce pamiętać i rzeczywiście czasami zdarza się, że doradca jedynie figuruje na liście płac danego przedsiębiorstwa i tylko w minimalny sposób wspomaga przedsiębiorcę, czyli ogranicza się do złożenia rocznego sprawozdania. My ze swojej strony staramy się świadczyć usługi na najwyższym poziomie i dlatego dążymy do tego, by przekonać przewoźników, iż doradca nie jest kolejną osobą, która ustawia się po jego pieniądze, ale jest mu rzeczywiście potrzebny. Powoli zwiększa się pod tym względem świadomość przedsiębiorców, ale jeszcze długa droga przed nami... Trzeba więc zintensyfikować nasze działania edukacyjne, które wcześniej czy później powinny jednak przynieść zamierzony skutek.

**Czy doradca ma jakies ustawowe ograniczenia jeżeli chodzi o ilość podmiotów lub wielkość taboru, nad którymi może sprawować pieczę?**

– Nie ma żadnego przepisu, który by to w jakiś sposób ograniczał. Tutaj liczy się bardziej zdrowy rozsądek doradcy, bo skoro chce on aktywnie doradzać, to ilość pojazdów czy firm musi być w pewien sposób ograniczona. Ale uważam, że sytuację tę reguluje sam rynek. Jeżeli doradca się nie sprawdza i nie ma z nim kontaktu wtedy, kiedy przedsiębiorca potrzebuje fachowej pomocy, np. w czasie kontroli pojazdu na drodze, to wówczas najczęściej

kończy się to rozwiązaniem z nim umowy. Świadomy przewoźnik oczekuje bowiem od doradcy czegoś zdecydowanie więcej niż jedynie jego podpisu na stosownym dokumencie.

**Wspomniała Pani o kontrolach na drodze. Czy wówczas doradca DGSA rzeczywiście jest w stanie pomóc kierowcy, przewoźnikowi?**

– To zależy od sytuacji. Najczęściej jednak sama rozmowa z inspektorem nie wystarczy, by odstąpił on od wymierzenia kary i konieczne jest złożenie oficjalnych wyjaśnień. Ja również jestem czynnym doradcą DGSA i zdarzyły mi się takie przypadki, że rzeczywiście funkcjonariusz ITD nie nałożył kary na przedsiębiorcę, ponieważ meilowo otrzymał dodatkowe wyjaśnienia. My jednak generalnie staramy się współpracować z inspekcją, bo to właśnie dzięki ITD my, doradcy, mamy pracę. Gdyby nie ich działania i kontrole, z całą pewnością nie wszyscy przedsiębiorcy tak chętnie chcieliby te wymagania prawne spełnić. Wiadomo, że bezpieczeństwo jest najważniejsze, ale czasami koszty, które muszą ponieść, wygrywiają ze zdrowym rozsądkiem.

**Nie wszystkie jednak przepisy są jednoznaczne i bywają różnie interpretowane. Niektórzy przewoźnicy skarżyli się, że zostali ukarani za niedostosowanie się do Prawa energetycznego, a konkretnie chodzi o to, że nie umieszcili na dokumentach przewozowych nazwy i adresu podmiotu, którego towar jest własnością...**

– Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa wystosowało tak naprawdę nie tyle polecenie, co uprzejmą prośbę do Inspekcji Transportu Drogowego o niekaranie przedsiębiorców w tym zakresie. My natomiast jako stowarzyszenie wystąpiliśmy do ministerstwa z wnioskiem o usunięcie tego zapisu z ustawy. Póki co naszym klientom zalecamy jednak, by, jeżeli jest taka możliwość, wpisywali w dokumentach dane właściciela towaru. Osobiście jednak jeszcze nie słyszałam o przypadku, by właśnie z tego powodu na kogoś nałożono karę. A mówimy tu o kwotach niebagatelnych, bo w Ministerstwie Finansów poinformowano nas, że mandat może wynieść od 300 zł do 20 tys. zł, a dodatkowo trzeba się liczyć z dwoma latami pozbawienia wolności za utajnienie bardzo

ważnej informacji podatkowej. Bo w tym wypadku w grę wchodzi kodeks karnoskarbowy a nie Ustawa o transporcie drogowym towarów niebezpiecznych.

**Z racji tego, że na co dzień współpracujecie z różnymi instytucjami i organami rządowymi, można stwierdzić, że macie informacje z pierwszej ręki. Rezerwujecie je tylko dla swoich członków czy dzielicie się nimi również z doradcami, którzy nie należą do Waszego stowarzyszenia?**

– Większość z nich publikujemy na naszej stronie internetowej w dziale Aktualności, są więc one ogólnodostępne. Najczęściej są to pisma, które sami wysłałyśmy do ministerstwa, wszelkie nasze interpretacje, wnioski i opinie, które wystosowaliśmy do konkretnych instytucji. Są jednak i takie informacje, które drogą mailową rozsyłałyśmy wyłącznie do naszych członków. Ale to chyba zrozumiałe, bo skoro ktoś wstąpił w nasze szeregi i płaci składki, powinien być przez nas traktowany priorytetowo. Dlatego też dla naszych członków staramy się dwa razy w roku organizować szkolenia jednolub dwudniowe, na których poruszamy i przybliżamy najważniejsze zmiany, jakie miały miejsce w ADR-ach, otrzymując też oni preferencyjne ceny uczestnictwa w tych spotkaniach. Tak było choćby ostatnio, gdy weszła Ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, tzw. SENT, czy też nowa wersja Umowy ADR 2017-2019. Jest to doskonała okazja, by w ramach szkolenia o tej tematyce poruszyć inne zagadnienia, bo doradcy muszą być ze wszystkimi zmianami w przepisach na bieżąco. Z tego, co zresztą widać, tak chyba jest w istocie, bo jeżeli spojrzymy na statystyki, to kar nakładanych za wykryte nieprawidłowości przy przewozach towarów niebezpiecznych jest z roku na rok coraz mniej.

**Czy wobec tego nadejdą czasy, że przewóz towarów niebezpiecznych będzie niebezpieczny jedynie z nazwy?**

– Cały czas do tego dążymy i wyraźnie widać, że duża w tym zasługa zarówno doradców DGSA, jak i odpowiednich służb, które mają wyćwiczone procedury postępowania, w razie gdyby jednak do jakiegoś zdarzenia drogowego przy tego rodzaju przewozach doszło.

**Dziękuję za rozmowę.**

*Rozmawiał Grzegorz Ramza*