

Chcemy cywilizowanych warunków prawnych

data aktualizacji: 2022.01.10



Mirosław Zawadzki prezes Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa, współwłaściciel firmy Transdźwig Zawadzcy

Odbywające się 27-29 października 2021 r. w Kielcach III Targi Polska Pomoc Drogowa Hol-Expo były jednocześnie miejscem walnego zgromadzenia członków Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa. Była to także świetna okazja do rozmowy na temat sukcesów i celów SPPD, którą przeprowadziliśmy z jego prezesem Mirosławem Zawadzkiem, na co dzień współwłaścicielem Transdźwig Zawadzcy z Augustowa - cenionej firmy profesjonalnej pomocy drogowej.

- Od kiedy istnieje Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa?

Stowarzyszenie funkcjonuje blisko 12 lat i zrzesza niespełna 100 firm świadczących usługi pomocy drogowej. Wcześniej była to nieformalna grupa, ale spotykaliśmy się od wielu lat. Historia integrowania się firm pomocy drogowej to tak naprawdę odległy czas.

- Czy na przestrzeni tych kilkunastu lat cel stowarzyszenia uległ zmianie?

Nie. Od lat chcemy wypracować pewne standardy, próbujemy pokazać rozwiązania, także naszym kolegom – członkom stowarzyszenia, np. jak należy prowadzić firmę pomocy drogowej. Nasza branża oceniana jest bardzo negatywnie, jesteśmy postrzegani jako tak zwani laweciarze, z którymi nie mamy nic wspólnego. Laweciarze byli, są i podejrzewam, że nadal będą. My, jako profesjonalne pomoce drogowe, chcemy się od nich różnić. Często można obserwować taki oto obrazek: widzimy na ulicy pojazd nieopisany, bez numeru telefonu, świadczący podobne usługi do naszych. I nie wiemy, czy pracująca tam osoba jest zatrudniona w tej firmie, czy firma jest zarejestrowana, czy nie działa w „szarej strefie”. My natomiast chcemy działać legalnie, odpowiedzialnie, w granicach

obowiązującego prawa. Posiadamy zezwolenia, licencje, mamy legalnie zatrudnionych pracowników, mamy pojazdy o legalnej ładowności. Staramy się też kreować bardzo negatywny wizerunek pojazdów przeładowanych, zwłaszcza tych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t.

- Czy aby dołączyć do stowarzyszenia, prowadzona jest weryfikacja kandydatów?

Tak, nie przyjmujemy „hurtem” każdego chętnego. To wiąże się i z czasem, i z pewnymi zależnościami. Po pierwsze, zarząd sprawdza firmę aplikującą pod kątem legalności prowadzenia działalności. Jest też weryfikacja pod kątem wzajemnych relacji z konkurencją. Aby do nas dołączyć, kandydat musi przejść pozytywną weryfikację innego członka operującego z nim po sąsiedzku. Oceniane jest to, jakie opinie wystawiają mu klienci, czy jest skonfliktowany z innymi firmami PPD. Mamy liczne przykłady, że ta metoda sprawdziła się, a w efekcie spowodowała nawet nawiązanie współpracy biznesowej pomiędzy członkami. Od razu zaznaczam, że to nie jest żadna zmowa cenowa czy kreowanie rynku, ale wzajemne uzupełnianie się, na przykład pod względem sprzętowym czy ofertowym. Nasi członkowie mogą też lepiej zaplanować wolny czas, przemiennie pełniąc dyżury.

- To prawda. Zgoda buduje, a niezgoda rujnuje - mówi stare porzekadło. Jaki jest zatem największy problem branży, wymagający szczególnie pilnego rozwiązania? Często słychać głosy, że to brak unormowań prawnych.

Chcemy, aby rządzący pochylili się nad potrzebami naszej branży w ustawie o pomocy drogowej. Takie rozwiązanie miało miejsce w 2002 r., gdy powstała ustawa o transporcie drogowym, regulująca wszelkie aspekty tego sektora. Widzimy, jakie korzyści to przyniosło tej branży, też chcemy pracować w cywilizowanych warunkach prawnych – bezpieczny dla innych użytkowników ruchu.

- Bieżące problemy branży to także kwestie współpracy z firmami ubezpieczeniowymi. Czy tu coś zmieniło się na plus?

Z początkiem lata 2021 r. zaczęły do nas spływać bardzo niepokojące informacje z firm pomocy drogowej, a dotyczące tego, że rynek usług assistance staje się nierentowny, że zderzamy się z coraz wyższymi kosztami, a stawki od wielu lat stoją w miejscu. Dobre stawki były 20 lat temu i na tamten czas budowały one priorytet obsługi zleceń z tego tytułu. Latem ubiegłego roku nie wyglądało to już tak optymistycznie. Dlatego jako stowarzyszenie wystosowaliśmy do większości firm asystorskich pismo z pytaniami na temat stawek, genezy ich kreowania – niestety nie otrzymaliśmy odpowiedzi na pytanie, czy podczas ich kalkulacji brano pod uwagę głosy firm pomocy drogowych. Jesteśmy przekonani, że cenniki zostały stworzone przez matematyków, analityków finansowych, ale nie przez nasze środowisko – nawet w zakresie konsultacji branżowych.

Stale rosnące koszty w końcu przekonały nas, aby podnieść głowę i domagać się podniesienia stawek. Co ciekawe, PZU 4 lata temu odbiegła znacząco od niskich stawek swojej konkurencji i stała się wiodącą firmą w zakresie realnych cen usług. Uznaliśmy więc, że opór innych asystorów wymaga podjęcia działań oddolnych w postaci akcji protestacyjnej środowiska. W wakacje 2021 r. odbyły się trzy takie akcje, które przyniosły pewien efekt. O ile wcześniej nikt nie chciał z nami rozmawiać, o tyle po protestach stawki zaczęły się normalizować i wzrosły – w granicach średnio 30%. Niestety, na 9 firm asystorskich tylko 5 zechciało z nami rozmawiać i zmienić stawki. Docelowo wszystkie firmy asystorskie podniosły ceny za wykonywane im usługi pomocy drogowej. 4 podmioty asystorskie nie widzą potrzeby dialogu z SPPD i pominęły nasz głos, a ich podwyżki były czysto kosmetyczne. Mam nadzieję, że wkrótce przyjdzie czas na kolejne czynne działania.

- Mimo wszystko gratuluję sukcesu, w grupie siła. Co jeszcze utrudnia funkcjonowanie firm w branży?

O ile w wielu miejscach bardzo dobrze, a wręcz doskonale współpracuje się nam z Państwową Strażą Pożarną, o tyle nie rozumiemy pewnych patologicznych zachowań, które występują w niektórych miejscach. Polega to na tym, że straż powoli wchodzi w usługi holownicze. Mamy to udokumentowane, zgłosiliśmy to do Komendy Głównej PSP, prowadziliśmy też rozmowy, było kilka spotkań, ale wciąż widzimy swego rodzaju zagrożenie. PSP od pewnego czasu dostaje pojazdy

holownicze, które nazywane są pojazdami ratowniczymi. Zgoda, jeżeli służą one do działań ratowniczych, wydobywania ludzi. Jednak jeżeli pojazdy te ograniczają dostęp do rynku i wypierają komercyjne firmy pomocy drogowej, to nie zgadzam się na to, żeby z naszych podatków pokrywać bezpłatne usługi pomocy drogowej dla firm transportowych. To budzi nasz niepokój, a sami strażacy wiedzą, że to obowiązki, których nie powinni pełnić. Naszym zdaniem temu procederowi powinny się przyjrzeć państwowe służby kontrolne.

- Bardzo dziękuję za rozmowę i życzę kolejnych sukcesów w cywilizowaniu usług profesjonalnej pomocy drogowej w naszym kraju.

Rozmawiał
Grzegorz Teperek

Źródło: