

Rok założenia – 2009

BIURO POSELSKIE
POSŁA JERZEGO POLACZKA
41-940 Piekary Śląskie, ul. Bytomska 156
tel. 32 287-15-08

odebr. 25.07.16 G. Pruszyński



Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych

Łódź dnia 25.07.2016 r.

Jerzy Polaczek
Posel na Sejm RP
ul. Bytomska 156
Piekary Śląskie

Szanowny Panie Pośle,

działając w imieniu Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Kierowców i Motorniczych, niniejszym informujemy o zaistniałych, niezwykle poważnych, problemach, dotyczących pracy kierowców i motorniczych w lokalnym transporcie zbiorowym oraz przedstawimy nasze propozycje w celu poprawy warunków pracy naszego środowiska.

Problemy te dotyczą czasu pracy kierowców i motorniczych, warunków sanitarno – socjalnych, panujących w ich miejscach pracy oraz dopuszczenia w przewozu rowerów w autobusach i tramwajach komunikacji miejskiej.

Uprzejmie prosimy o zaangażowanie Pana Posła w rozwiązanie przedmiotowych problemów oraz wyjaśnienie pojawiających się wątpliwości.

I.

/czas pracy/

W 2007 roku dokonano zmiany przepisów ustawy o z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 oraz z 2005 r. Nr 180, poz. 1497). Podstawowym celem tychże zmian była poprawa warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Jednakże cel ten nie został zrealizowany.

W związku z powyższym poniżej przedstawiamy propozycje zmian w treści Rozdziału 4a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2004 r., Nr 92, poz. 879 z późn. zm.), które to zmiany z całą pewnością pozwoliłyby na osiągnięcie wskazanego powyżej celu.

1). Proponuje się dodanie po art. 31a ust. 1 ustawy z z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2004 r., Nr 92, poz. 879 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, ust. 1¹ o następującej treści:

„1¹. Dzienny czas pracy kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, nie może przekroczyć 9 godzin.”

Uzasadnienie:

Podstawowym celem dotychczasowych nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców (w tym w szczególności noweli wprowadzonej ustawą z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw) była poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz poprawa warunków pracy kierowców, którą zamierzano osiągnąć poprzez stosowne zmiany przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców. Ze wstępu uzasadnienia projektu ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw z 12 stycznia 2007 r. wynika jednoznacznie, że podstawowym celem tego projektu było wypełnienie obowiązków państwa członkowskiego określonych wprost oraz uregulowanie kwestii pozostawionych do jego uznania wynikających z rozporządzenia WE nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r, w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

Cel wydania wyżej powołanego rozporządzenia Unii Europejskiej sprecyzowano w treści art. 1 ww. rozporządzenia, w którym stwierdzono, że akt ten „ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresu odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednoczenia warunków konkurencji między poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Niniejsze rozporządzenie ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym.”

W tym miejscu stwierdzić należy, że dotychczasowe brzmienie art. 31a ust. 1 ustawy nie zapewnia w praktyce należytej realizacji podstawowych celów dotychczasowych nowelizacji, jakimi były: poprawa warunków pracy kierowców w transporcie drogowym oraz poprawa bezpieczeństwa drogowego. Przepis ten nie zapewnia bowiem realnej ochrony w zakresie deklarowanym przez pkt 24 Preambuły oraz art. 15 rozporządzenia.

W praktyce pracodawcy (dotyczy to zwłaszcza sektora publicznej komunikacji miejskiej) wykorzystują fakt użycia w art. 31a ust. 1 ustawy określenia „dzienny czas prowadzenia pojazdu”, którego zakres znaczeniowy znacząco odbiega od wyrażenia „dzienny czas pracy kierowców”. Prowadzi to do nagminnych praktyk obchodzenia przez pracodawców obowiązujących przepisów i wydłużania przez nich faktycznego dziennego czasu pracy kierowców, którzy – przykładowo rozpoczynają pracę o godz. 04.00 rano, 3 godziny oczekują w rezerwie na rozpoczęcie prowadzenia pojazdu, następnie od godziny 07.00 prowadzą pojazd przez kolejnych 10 godzin (do godz. 17.00). W ten sposób łącznie pracują 13 godzin w miejscu deklarowanych 10-ciu, co w praktyce prowadzi do zbyt dużego obciążenia organizmu oraz zmęczenia kierowcy,

skutkujących licznymi zagrożeniami bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w postaci zdarzeń drogowych z udziałem przemęczonych kierowców autobusów komunikacji miejskiej oraz motorniczych tramwajów.

W związku z powyższym, w ocenie opiniujących zasadnym jest wprowadzenie do treści ustawy zapisu art. 31 ust. 1¹, zgodnie z którym dzienny czas pracy (a nie tylko „dzienny czas prowadzenia pojazdu”) kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, nie przekraczałaby 9 godzin.

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, iż zasadność wprowadzenia postulowanej zmiany potwierdzają wyniki badań przeprowadzonych przez Państwową Inspekcję Pracy, Inspekcję Transportu Drogowego oraz Wydział Profilaktyki i Analiz BRD Komendy Głównej Policji. Wynika z nich jasno, że tzw. czynnik ludzki jest jedną z podstawowych przyczyn wypadków komunikacyjnych, do których najczęściej dochodzi wskutek: zaskoczenia niespodziewanym zdarzeniem, niedostatecznej koncentracji uwagi na wykonywanej czynności, czy na skutek zaśnięcia (tj. ogólnie rzecz ujmując z powodu nadmiernego zmęczenia kierowców). Także autorzy opracowań dotyczących komunikacji miejskiej oraz lekarze zajmujący się problematyką pracy i zdrowia kierowców zgodnie wskazują, że praca kierowcy autobusu miejskiego oraz motorniczego tramwaju jest pracą o szczególnym charakterze, m. in. z uwagi na wysoką odpowiedzialność związaną z jej wykonywaniem oraz szczególnie dużą ilość, tzw. stresorów, związanych z prowadzeniem pojazdu w ruchu miejskim, cechującym się dużym natężeniem. Z danych specjalistów w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym wynika, że osoby wykonujące zawód kierowcy i motorniczego znajdują się przeciętnie od 3 do 15 razy dziennie w sytuacjach krytycznych grożących kolizją, czy wypadkiem drogowym.

Z uwagi na powyższe od osób wykonujących ten rodzaj pracy wymaga się szczególnej sprawności w zakresie: szybkiego reagowania na złożone sytuacji bodźcowe, dobrej koordynacji wzrokowo-ruchowej, koncentracji i podzielności uwagi, sprawności narządów zmysłów, odporności emocjonalnej oraz sprawności ruchowej. Jednocześnie wiele czynników środowiska pracy niekorzystnie wpływa na zdrowie i sprawność psychofizyczną kierujących. Należy tu wymienić czynniki fizyczne (jak: wibracje, hałas, mikroklimat), chemiczne (tlenek węgla, tlenki azotu, tlenki siarki, związki ołowiu, węglowodory oraz pyły nieorganiczne i organiczne), ergonomiczne i organizacyjne (długotrwała pozycja siedząca – duże obciążenia statyczne, czas pracy w różnych porach doby, monotonia pracy, duże napięcie emocjonalne przy niskim poziomie kontaktu ze współpracownikami i niskim wsparciu społecznym, presja czasu wynikająca z konieczności dotrzymania grafiku, stan techniczny pojazdu, jakość drogi, zmienne warunki atmosferyczne i wiele innych).

Jednym z najgroźniejszych skutków oddziaływania czynników o charakterze społecznym (w tym stresu) jest zmęczenie prowadzącego pojazd. Ze względu na złożoność sytuacji w jakiej wykonywana jest praca kierującego pojazdem, lekarze wskazują nie tylko na objawy zmęczenia fizycznego (w tym zmęczenie mięśniowe, wywołane obciążeniami statycznymi związanymi z pozycją ciała podczas jazdy), ale

także zmęczenia sensorycznego (powodującego obniżoną reaktywność narządów zmysłów) oraz zmęczenia psychicznego (w tym zmęczenia umysłowego, polegającego na pogorszeniu funkcji poznawczych, na skutek konieczności stałego skupienia uwagi oraz monotonii).

W ocenie opiniujących szczególnie ciężki charakter pracy kierowców i motorniczych, prowadzących pojazdy w ruchu miejskim, uzasadnia wprowadzenie postulowanej zmiany w przepisach ustawy, poprzez wprowadzenie w art. 31 nowego ust. 1¹, zgodnie z którym dzienny czas pracy (a nie tylko „dzienny czas prowadzenia pojazdu”) kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, nie przekraczałaby 9 godzin.

Proponowana zmiana pozwoli w rzeczywisty sposób osiągnąć podstawowe cele wprowadzenia przepisów ustawy o czasie kierowców oraz jej kolejnych nowelizacji, tj. zapewni poprawę warunków pracy w transporcie drogowym a nade wszystko w istotny sposób wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

2). Proponuje się zmianę art. 31b ust. 1 ustawy, który otrzymałby następujące brzmienie:

„ 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta przysługuje kierowcy pomiędzy 2 a 6 godziną łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu.”

Uzasadnienie:

Należy wskazać, że przerwa przewidziana w wyżej powołanym przepisie ustawy, służyć ma (jak wskazuje już sama jej nazwa) odpoczynkowi kierowcy i motorniczego, a w konsekwencji poprawie warunków ich pracy, a przede wszystkim – podniesieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W praktyce jednak, wbrew jednoznaczному *ratio legis* wyżej powołanego przepisu oraz całej omawianej ustawy, pracodawcy udzielają przerw przeznaczonych na odpoczynek na samym początku wykonywania pracy (tj. zaraz po opuszczeniu zajezdni, jeszcze przed rozpoczęciem realizacji rozkładu jazdy). Powyższa praktyka w oczywisty sposób stoi w sprzeczności z intencją ustawodawcy, przerwa udzielona bowiem w ten sposób jest przeznaczona na odpoczynek jedynie z nazwy. Skutkuje to w późniejszych godzinach prowadzenia pojazdu nadmiernym zmęczeniem kierującego oraz wszystkimi negatywnymi tego konsekwencjami, opisanymi w punkcie 1 niniejszej propozycji, wśród których na pierwszym miejscu wymienić należy znaczny spadek bezpieczeństwa w ruchu drogowym (tj. istotne zwiększenie ryzyka wystąpienia wypadku drogowego).

Proponowana zmiana pozwoli na ukrócenie wyżej opisanych praktyk pracodawców, w sposób jednoznacznie pozytywny wpływając na poprawę bezpieczeństwa drogowego oraz warunków świadczenia pracy przez kierowców i motorniczych.

3). Proponuje się zmianę art. 31b ust. 2 ustawy, który otrzymałby następujące brzmienie:

„ 2. Przerwy, o których mowa w ust. 1 mogą być dzielone na okresy krótsze trwające co najmniej 15 minut każdy, które są wykorzystywane w czasie prowadzenia pojazdu zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy.”

Uzasadnienie:

Propozycja powyższej zmiany w sposób logiczny uzupełnia zmianę postulowaną w punkcie 2). Dotychczasowy zapis nie realizuje w sposób należyty celu, jakim było zapewnienie kierowcom przerwy na odpoczynek, z uwagi na to, że tylko jedna z nich ma być nie krótsza niż 15 min. Należy podkreślić, że choć są to normy minimalne, to jednak w praktyce pracodawcy nie stosują innych (dłuższych - co ustawa dopuszcza). Pozostałe przerwy - krótsze niż 15 min. nie gwarantują w praktyce dostatecznego odpoczynku kierowcy, zwłaszcza prowadzącemu pojazd w ruchu miejskim (cechującym się znacznie wyższym natężeniem niż ruch poza obszarem zabudowanym).

Postulowana zmiana pozwoli także usunąć wewnętrzną niekonsekwencję w ustawie, jaka widoczna jest w treści przepisów art. 13 ust. 1 oraz dotychczasowego art. 31b ust. 2 ustawy. Przepis art. 13 ust. 1 gwarantuje bowiem kierowcom (innym niż wykonujący przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km), przerwę, które wprawdzie może być dzielona na okresy krótsze, ale trwające co najmniej 15 min. każdy.

Analogicznej gwarancji brak w dotychczasowej treści art. 31b ust. 2 ustawy (dotyczącej kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km). Taka ustawowa niekonsekwencja, prowadząca do faktycznego pokrzywdzenia tej kategorii kierowców, jest tym bardziej niezrozumiała, gdy uwzględni się wyniki badań powołanych w punkcie 1) niniejszych propozycji zmian (wskazujących na znacznie wyższe zagrożenie zmęczeniem i stresem kierowców prowadzących pojazdy w ruchu miejskim).

W związku z powyższym, proponowana zmiana jest – w ocenie postulujących – pożądana, szczególnie z punktu widzenia zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu miejskim (w którym dochodzi do największej liczby wypadków).

4). Proponuje się dodanie po art. 31e ustawy nowego art. 31 f, o treści następującej:

„ Warunki wynagradzania kierowców, wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, nie mogą przewidywać składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów lub ilości przewiezionych osób, jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.”

Uzasadnienie:

Zgodnie z powszechnie stosowaną praktyką organizatorzy komunikacji miejskiej płacą operatorom za przejechany kilometr, co prowadzi do wywierania przez

pracodawców presji na kierujących pojazdy (najczęściej w postaci premii uzależnionej od liczby zrealizowanych kilometrów). Powyższe skutkuje znaczącym nasileniem się wśród kierowców i motorniczych niepożądanych zachowań w ruchu drogowym w postaci: prowadzenia z nadmierną prędkością, gwałtownego przyspieszania (a następnie wymuszonego gwałtownego hamowania), wymuszania pierwszeństwa przejazdu, wjeżdżania na skrzyżowania na pomarańczowym i czerwonym świetle, itp. Powyższe potwierdza zwiększająca się liczba wypadków w ruchu miejskim, a także fakt, że 4 najczęstsze ich przyczyny stanowią (wg Wydziału Profilaktyki i Analiz BRD Komendy Głównej Policji): niedostosowanie prędkości do warunków jazdy, nie udzielenie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe wyprzedzanie oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami.

Należy stwierdzić, że aktualny stan prawny skłania kierowców do zachowań powodujących zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz naruszających przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Kierowcy i motorniczowie coraz częściej łamią przepisy, gdyż nie chcą się spóźnić, za co karani są przez pracodawców umniejszaniem premii.

W związku z powyższym prawnie zasadnym (a jednocześnie społecznie pożądanym) jest wprowadzenie do Rozdziału 4a ustawy przepisu analogicznego do zapisu art. 26 tejże ustawy, który przywróciłby normalną sytuację na drogach (tj. sytuację, w której głównym priorytetem kierującego będzie bezpieczeństwo pasażerów oraz innych uczestników ruchu, a nie możliwie najkrótszy czas przejazdu zadanej trasy).

5). Niezależnie od powyższych propozycji postuluje się wprowadzenie obowiązkowych tachografów w pojazdach komunikacji miejskiej.

Uzasadnienie:

W aktualnym stanie prawnym brak bowiem faktycznej możliwości kontroli przestrzegania określonych w ustawie: dopuszczalnego czasu pracy, dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz wykonywania obowiązkowych przerw w prowadzeniu.

Sytuacja taka jest wysoce niepożądana ze społecznego punktu widzenia, uniemożliwia bowiem kontrolę i eliminację wypadków naruszania przepisów, których podstawowym celem jest poprawa bezpieczeństwa na drogach. Innymi słowy - istnieją przepisy nakładające na pracodawcę pewne obowiązki, brak jednak narzędzi służących kontroli ich wykonywania.

II.

/warunki sanitarno – socjalne/

Kolejnym problemem kierowców i motorniczych jest niezapewnienie im odpowiednich warunków sanitarno – socjalnych w ich miejscach pracy.

Problem ten dotyczy przede wszystkim braku odpowiednich pomieszczeń zarówno sanitarnych, jak i socjalnych, na pętlach i końcówkach linii autobusowych i tramwajowych. Pracownicy w tych miejscach są w zasadzie pozbawieni możliwości zrealizowania podstawowych potrzeb fizjologicznych i higienicznych. Brak jest tam

bowiem toalet, wyposażonych w regularny ustęp oraz mających dostęp do bieżącej (i ciepłej) wody.

Zdarza się, że na pętli czy końcówce posadowiony jest tzw. toi-toi, jednakże trudno uznać, aby spełniał on podstawowe warunki higieniczne w XXI wieku. Opisywany problem jest szczególnie dotkliwy w okresie zimowym, a dla kobiet (których zatrudnienie w komunikacji miejskiej jest coraz większe) przez cały rok. Wskazać jednak należy, że żenującą sytuacją jest fakt, iż pracownicy są zmuszeni realizować swoje potrzeby fizjologiczne „na dworze” z powodu braku ubikacji.

Innym przejawem opisywanego problemu jest brak pomieszczeń socjalnych, w których pracownicy mogli spędzać przerwy w czasie pracy. Powinni oni mieć zapewnione miejsca socjalne, w których mogliby odpocząć, przygotować sobie ciepły napój, czy też odgrzać i spożyć własny posiłek. Aktualnie mogą oni co najwyżej zjeść kanapkę w autobusie lub tramwaju, co ani nie jest higieniczne (choćby z powodu niemożności umycia rąk przed posiłkiem), ani też nie pozwala na właściwy odpoczynek, który jest niezbędny w przypadku wykonywanej przez nich trudnej i niezwykle odpowiedzialnej pracy.

W załączeniu pozwalam sobie przesłać pisma, jakie zostały wystosowane przez Związek do Zastępcy Głównego Inspektora Pracy. W pismach tych zostały opisane wskazane powyżej problemy oraz przedstawiona propozycja ich rozwiązania.

Wskazać również należy, że wydaje się, iż kwestie sanitarno – socjalne winny zostać scedowane na organizatorów transportu miejskiego, a nie obciążać bezpośrednio przewoźników.

III.

/przewóz rowerów/

Odnosnie problemu związanego z przewozem rowerów w pierwszej kolejności wskazać należy, że Regulaminy przewozów narzucane przewoźnikom przez samorządy, pod pewnymi warunkami, dopuszcza przewóz rowerów w autobusach i tramwajach komunikacji miejskiej. Przewóz ten w świetle obowiązujących przepisów prawa uznać jednak należy za niedopuszczalny.

Autobusy i tramwaje przewoźników nie są bowiem przystosowane do przewozu rowerów. Nie są one bowiem wyposażone w odpowiednie zabezpieczenia, które pozwoliłyby pasażerowi na pełne unieruchomienie roweru, w taki sposób, aby rower nie stanowił żadnego zagrożenia dla innych pasażerów, jego samego czy też autobusu lub tramwaju. W razie skrętu czy hamowania rower może przemieścić się po autobusie i wyrządzić szkodę i krzywdę osobom bądź mieniu. Ponadto nawet w przypadku braku ruchu autobusu czy tramwaju na znajdujący się w nim rower może wpaść pasażer, który np. się potknął i również doznać poważnej szkody na osobie.

Strona związkowa wielokrotnie zwracała uwagę na wskazany powyżej problem oraz występowała do kompetentnych organów, celem zajęcia przez nich stanowiska w tej sprawie, jednakże do dzisiaj przewóz ten nie został zabroniony.

Podnieść należy, że organy Policji jednoznacznie wskazały, że rower należy traktować jako ładunek. Natomiast za sposób załadowania pojazdu odpowiada kierowca. W przypadku naruszenia zasad przewożenia ładunku (a takim naruszeniem jest przewożenie roweru bez jego należytego zabezpieczenia) kierowca może zostać

pociągnięty do odpowiedzialności za wykroczenie. Ponadto Policja jednoznacznie wskazała, że w razie wyrządzenia szkody na osobie lub w mieniu przez przewożony rower odpowiedzialność za tę szkodę zawsze będzie ponosił kierowca (niezależnie od zapisów Regulaminu przewozów).

W ocenie strony związkowej na przewóz rowerów w autobusach i tramwajach nie pozwala również ich homologacja, zgodnie z którą pojazdy te przeznaczone są do przewozu osób i ewentualnie ich bagażu (rzeczy ruchomych). Rower natomiast w świetle obowiązujących przepisów prawa sam jest pojazdem.

Strona związkowa stoi na stanowisku, że z uwagi na aktualny stan i wyposażenie pojazdów komunikacji miejskiej oraz brzmienie ustawy prawo przewozowe, przewóz rowerów w tramwajach i autobusach komunikacji miejskiej winien być zabroniony. Nie jest bowiem możliwe dokonanie takiego przewozu zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz Regulaminu przewozów.

W związku z powyższym jeszcze raz uprzejmie prosimy Pana Posła o zaangażowanie w rozwiązanie opisanych problemów i wyjaśnienie przedstawionych wątpliwości.

Załączniki:

Pisma dotyczące przewozu rowerów
w transporcie zbiorowym.
Pisma dotyczące warunków
sanitarno-higienicznych

Z poważaniem,

Ogólnopolski Związek Zawodowy
Kierowców i Motorniczych
ZARZĄD GŁÓWNY
PRZEWODNICZĄCY
Dariusz Brzezowski

Ogólnopolski Związek
Zawodowy Kierowców i Motorniczych
ZARZĄD GŁÓWNY
WICEPRZEWODNICZĄCY
STANISŁAW DRZEWIECKI

ADRES:

Ogólnopolski Związek
Zawodowy Kierowców
i Motorniczych
ul. Lenartowicza 73
41-219 Sosnowiec

TELEFONY:

502550252
(32)2635016 w.223
(32) 2927445 (fax)

NIP:

729-26-65-565
REGON
100715204

KONTO:

BPH S.A.
08 1060 0076 0000 3380 0006 5036

E-MAIL:

ozzkimsosnowiec@interia.pl
www.ozzkim.lodz.pl