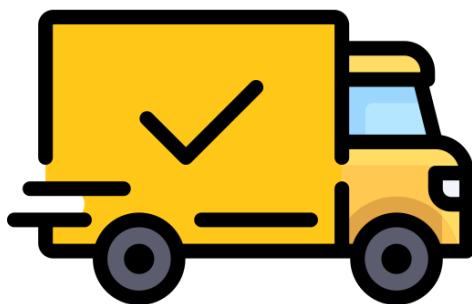


PORADNIK



PAKIET MOBILNOŚCI
W PIGUŁCE

Pierwsze zmiany dotyczące funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego zapoczątkowali Niemcy, wprowadzając **MiLoG**. Kolejna była francuska ustawa **Loi Macron**.

Od 2017 roku trwają dyskusje na temat proponowanego przez Komisję Europejską **Pakietu Mobilności**. Zdaniem Komisji Europejskiej celem zmian w międzynarodowym prawie transportowym jest zachowanie balansu pomiędzy bezpieczeństwem kierowców, sprawiedliwością społeczną, a zrównoważoną gospodarką, przy jednoczesnej dbałości o potrzeby rynkowe i gospodarcze krajów UE.

U dużym skrócie celem Pakietu Mobilności jest poprawa warunków pracy kierowców we wszystkich krajach Wspólnoty. Wiadomo już, że nowa dyrektywa obejmie trzy płaszczyzny transportu i zmiany będą dotyczyły:

- ✓ wykonywania zawodu przewoźnika i dostępu do rynków międzynarodowych
- ✓ maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnego czasu przerw oraz dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku, a także przepisów dotyczących tachografów
- ✓ delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego i kontroli drogowych

Co dokładnie zmieni się w międzynarodowym prawie transportowym i kiedy zaczną obowiązywać nowe przepisy?



Ograniczenia dostępu do rynku w zakresie kabotażu w tym samym państwie członkowskim oraz wprowadzenie ratingu przedsiębiorstwa.

Pakiet Mobilności, wprowadza zmiany w dotychczasowych regulacjach zapisanych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady. Zmianie ulega rozporządzenie **(WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012.**

Zmiany dotyczą ograniczenia kabotażu (usługi transportowe świadczone w danym kraju przez pojazdy z firm mających siedzibę w innym państwie UE) w tym samym kraju, wykonywanego tym samym pojazdem.

Art. 8 Rozporządzenia WE 1072/2009 pierwotnie dopuszczał trzy operacje kabotażowe w obcym kraju w ciągu siedmiu dni. Po wejściu w życie Pakietu Mobilności przewoźnik będzie mógł wykonywać maksymalnie 3 kabotaże w kolejne siedem dni kalendarzowych, jednak kierowca nie będzie mógł wykonać kolejnego kabotażu na terytorium tego samego kraju, jeżeli nie miną przynajmniej cztery dni od ostatniego (czterodniowa przerwa to cooling off). Oznacza to, że pojazd będzie zamrożony na okres co najmniej 4 dni po odbyciu kabotażu np. na terenie Niemiec.

Wprowadzenie ratingu przedsiębiorstwa

Pakiet Mobilności wprowadza tzw. rating przedsiębiorstw (narzędzie do oceny wykroczeń przewoźnika). Będzie on określał współczynnik popełnionych przez przedsiębiorcę transportowego naruszeń w rejestrach ERRU (European Register of Road Transport Undertakings) i KREPTD (Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego)

Zmiana dotyczy Rozporządzenia **(WE) nr 1072/2009**. Wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, natomiast stosuje się je 18 miesięcy po wejściu w życie.

Licencja przewoźnika i zabezpieczenie finansowe dla przedsiębiorstw transportowych z flotą do 3,5 ton.

Najważniejszą zmianą dla przewoźników zarządzających flotą poniżej 3,5 tony jest wprowadzenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Obecnie wykonywanie działalności transportowej busami do 3,5 tony nie wymaga od przewoźników posiadania zezwoleń i licencji..

Po wejściu w życie zmiany w Rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012, na przedsiębiorców wykonujących przewozy samochodami o dopuszczalnej masie całkowitej 2,5 - 3,5 tony zostaną nałożone nowe obowiązki:

- ✓ uzyskanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika
- ✓ uzyskanie licencji wspólnotowej
- ✓ wykazanie zdolności finansowej na wymaganym poziomie

WAŻNE!

Komisja Europejska ustaliła poziom wymaganego zabezpieczenia finansowego na 1.800 euro na pierwszy pojazd we flocie oraz po 900 euro na każdy kolejny.

Wpis kraju po przekroczeniu granicy przez kierowcę.

Pakiet mobilności nakłada nowy obowiązek, jakim jest wprowadzenie przez kierowcę na tachografie symbolu kraju, którego granicę przekroczył. Obecnie kierowcy mają obowiązek wpisania państwa, w którym rozpoczynają i kończą dzienny okres pracy. Po wejściu w życie Pakietu Mobilności, kierowca będzie wpisywał symbol państwa członkowskiego na pierwszym postoju po przekroczeniu granicy.

Uwaga! Wpis powinien odbyć się na pierwszym możliwym postoju na granicy lub po jej przekroczeniu. Obowiązek postoju nie będzie dotyczył kierowców pojazdów, w których zamontowano inteligentny tachograf rejestrujący automatycznie dane o lokalizacji. Przepis został ustalony w Rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 art. 34 ust. 6f, zgodnie z którym:

“Każdy kierowca pojazdu wyposażonego w analogowy tachograf nanosi na swoją wykresówkę następujące informacje: symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy. Na początku pierwszego postoju kierowcy w tym państwie członkowskim kierowca wprowadza również symbol państwa, do którego wjechał, po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego. Ten pierwszy postój odbywa się w najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu”.

Nowe zasady otrzymania dobrej reputacji

Pakiet Mobilności wprowadza zmiany dotyczące wymogu dobrej reputacji.

Rozporządzenie o wymogu posiadania dobrej reputacji precyzuje, że przewoźnik nie może być skazany za poważne przestępstwa, ani nie mogą na nim ciążyć sankcje za poważne naruszenie. W szczególności dotyczy to przepisów wspólnotowych w dziedzinie transportu drogowego.

Rozporządzenie zmieniające nakłada na przewoźników i zarządzających transportem dodatkowe kryteria, od których będzie zależało posiadanie dobrej reputacji. Ze względu na znaczący wpływ na rynek transportu drogowego oraz ochronę socjalną pracowników zostały dodane dwa punkty:

- ✓ poważne naruszenia krajowych przepisów podatkowych
- ✓ naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników w transporcie drogowym, kabotażu i prawa właściwego

Aby otrzymać i zachować dobrą reputację przewoźnik i zarządzający transportem nie będą mogli popełnić w jednym lub kilku państwach członkowskich poważnego przestępstwa, a także poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych dotyczących w szczególności delegowania pracowników w transporcie drogowym, prawa właściwego dla zobowiązań umownych i kabotażu.

Reguluje to art. 6 Rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Zmianie ulegnie także art. 6 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Zostanie w nim uregulowana kwestia przeprowadzania postępowania administracyjnego w przypadku popełnienia poważnego przestępstwa lub naruszenia przepisów wspólnotowych na przewoźnika. W toku postępowania administracyjnego zarządzający transportem lub inni przedstawiciele prawni przedsiębiorcy transportowego, będą mieć prawo do złożenia uwag i wyjaśnień.

W Rozporządzeniu znajdzie się także informacja, co bierze pod uwagę organ oceniający w ramach takiego postępowania.

Maksymalny dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu. Minimalne przerwy orazienne i tygodniowe okresy odpoczynku. Nowe zasady dotyczące tachografów.

Pakiet mobilności wprowadza nowe przepisy dotyczące czasu pracy kierowców i odpoczynków. Celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zapobieganie zakłóceniom konkurencji wynikającym z nieprzestrzegania przepisów przez niektórych przewoźników. Ważna jest także ochrona warunków pracy kierowców i ich bezpieczeństwo. Rozszerzone zostaną kontrole przedsiębiorstw transportowych pod kątem przestrzegania tych przepisów (dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady). Kierowcy będą musieli posiadać pełną wiedzę w zakresie czasu prowadzenia pojazdu, odpoczynków, a także zagrożeń wynikających ze zmęczenia.

Zakaz dotyczący odbierania regularnych tygodniowych odpoczynków w kabinie.

Zgodnie z nowymi przepisami każdy odpoczynek trwający dłużej niż 45 godzin, kierowca będzie musiał odbyć poza kabiną, w miejscu posiadającym odpowiednie zaplecze sanitarne. Do takich odpoczynków zaliczają się regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dłuższe. Muszą być one spędzone w miejscu zakwaterowania posiadającym odpowiednią infrastrukturę. Może ono sąsiadować z parkingiem. Konieczne jest zapewnienie kierowcom możliwości korzystania z bezpiecznych, chronionych miejsc.

WAŻNE!

Bezpieczne i chronione parkingi powinny być audytowane i certyfikowane zgodnie z normami unijnymi. Procedury audytu powinny zapewniać również, by parkingi stałe spełniały te normy. Spełnianie obowiązków w zakresie opłacania zakwaterowania będzie spoczywało na przedsiębiorstwie transportowym.

Przewoźnicy i kierowcy będą mieli dostęp do informacji na temat dostępnych miejsc odpoczynku o wymaganych standardach. Będzie można je zdobyć poprzez specjalną stronę internetową, na której będą one na bieżąco aktualizowane. Komisja Europejska opublikuje wykaz wszystkich parkingów objętych certyfikatem.

Takie parkingi zagwarantują odpowiednie:

- ✓ wykrywanie wtargnięć i zapobieganie im
- ✓ oświetlenie i widoczność
- ✓ awaryjny punkt kontaktowy i procedury awaryjne
- ✓ infrastrukturę sanitarną odpowiednią dla każdej płci
- ✓ możliwości zakupu żywności i napojów
- ✓ łączność umożliwiającą komunikację
- ✓ zasilanie elektryczne

W sieci TEN-T (Transeuropejska sieć transportowa) ma powstać więcej bezpiecznych parkingów, tak by znajdowały się one co 100 km.

WAŻNE!

W przypadku pracy w załodze kilkuosobowej kierowca może wykorzystać przerwę trwającą 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę, pod warunkiem że podczas tej przerwy nie będzie zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.

Zasady dotyczące przerw

Czas pracy kierowcy, a przede wszystkim przerwy i okresy odpoczynku są ustalone tak, by zminimalizować zagrożenie dla ruchu drogowego. Obecnie obowiązująienne dniowe okresy odpoczynku - regularny (11 godzin) i skrócony (minimum 9 godzin). Kolejne są tygodniowe okresy odpoczynku - regularny (45 godzin) i skrócony (co najmniej 24 godziny). Obecnie Kierowca w ciągu dwóch tygodni pracy wykorzystuje co najmniej dwa regularne tygodniowe odpoczynki i jeden skrócony tygodniowy odpoczynek. Pakiet Mobilności zmienia jednak zasadę dotyczącą odpoczynków tygodniowych. Od momentu obowiązywania nowych przepisów, kierowca w ciągu dwóch tygodni pracy będzie musiał wykorzystać dwa regularnie okresy odpoczynku lub jeden regularny skrócony okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny.

Zasady odbierania skróconego tygodniowego okresu odpoczynku

Można go odebrać najpóźniej po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych. Liczy się je od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

Kierowcy wykonujący transporty międzynarodowe mogą wykorzystać dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku pod rząd, pod warunkiem, że w ciągu następujących po nich 4 tygodni pracy wykorzystają tygodniowe okresy odpoczynku. W tym przypadku przynajmniej dwa z nich muszą być regularnymi tygodniowymi okresami odpoczynku.

Nowe zasady odbierania odpoczynków tygodniowych skróconych

Po wykorzystaniu przez kierowcę dwóch tygodniowych skróconych odpoczynków pod rząd kolejny będzie odpoczynek tygodniowy regularny wraz z należnymi rekompensatami. Taki odpoczynek będzie musiał odbyć się obowiązkowo w bazie - w kraju siedziby firmy lub w miejscu zamieszkania kierowcy. W tym przypadku będzie wymagane udokumentowanie powrotu kierowcy do kraju.

Czym jest należna rekompensata?

Kierowca musi jednorazowo odebrać pozostałą część skróconego tygodniowego okresu odpoczynku. Rekompensata jest odbierana przed upływem trzeciego tygodnia pracy, następującego bezpośrednio po tygodniu w którym odbył się skrócony tygodniowy odpoczynek. Natomiast jeżeli kierowca wykorzysta dwa takie odpoczynki pod rząd, następny okres tygodniowego odpoczynku musi zostać poprzedzony rekompensatą za nie.

Okresy odpoczynku odbierane jako rekompensata, trwające ponad 45 godzin nie mogą być spędzane w kabinie. Podobnie jak każdy odpoczynek trwający ponad 45 godzin powinny odbyć się w stosownych warunkach - miejscu wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną, dostosowaną do każdej płci. Koszty takich przerw ponosi pracodawca.

Obowiązkowy powrót kierowcy do kraju

Pakiet Mobilności nakłada na przewoźnika obowiązek organizowania pracy kierowców w taki sposób, aby mieli oni możliwość powrotu do centrum operacyjnego (bazy) w celu wykorzystania wymaganych przerw. Przynajmniej jednego regularnego tygodniowego odpoczynku lub tygodniowego odpoczynku trwającego ponad 45 godzin stanowiącego rekompensatę za skrócony tygodniowy odpoczynek.

Istotne jest aby kierowca nie spędzał zbyt wiele czasu poza domem i aby mógł korzystać z długich okresów odpoczynku w miejscu zamieszkania. Powrót kierowcy do domu powinien być zorganizowany tak, by pozwolił na dojazd do bazy lub miejsca zamieszkania kierowcy. Kierowca sam decyduje gdzie odbywa odpoczynek.

Takie działania muszą być udokumentowane w postaci zapisów tachografów, planów pracy kierowców lub innych dokumentów. Będą one dostępne w lokalu przedsiębiorstwa transportowego i okazywane na żądanie organom kontroli.

Przerywanie odpoczynków na promie

Kierowca wykonujący transport znajdujący się na promie lub w pociągu i wykorzystuje regularny dzienny lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku może przerwać te przerwy dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas takiego odpoczynku musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.

WAŻNE!

Regularne tygodniowe okresy odpoczynku mogą odbywać się w kabinie wyłącznie w sytuacji gdy podróż odbywa się promem lub pociągiem, w sytuacji gdy:

- ✓ podróż jest zaplanowana na co najmniej 8h
- ✓ kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną

Przedłużenie jazdy dziennej oraz tygodniowej o 2 godziny

Kierowca będzie mógł przekroczyć dzienny lub tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie godzinę aby dotrzeć do bazy lub miejsca zamieszkania, aby wykorzystać tygodniowy okres odpoczynku. Warunek jest jednak taki, że dodatkowa godzina jazdy nie może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego.

W analogicznej sytuacji kierowca będzie miał także drugą opcję. Możliwe będzie wydłużenie jazdy o dwie godziny, pod warunkiem, że bezpośrednio przed dodatkowym czasem jazdy wykorzysta 30 minut przerwy.

Ponadwymiarowe godziny pracy będą wpisywane odręcznie na wykresówce urzędnika rejestrującego, na wydruku z urzędnika rejestrującego lub na planie pracy najpóźniej po dotarciu do miejsca docelowego.

Każdy wydłużony czas pracy będzie wymagał rekompensaty równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia pracy następującego po tygodniu, w którym miało miejsce nadgodziny prowadzenie pojazdu.

Cykliczny powrót kierowcy do centrum operacyjnego firmy

Rozporządzenie zmieniające nakłada na przewoźników obowiązek dopilnowania, aby każdy kierowca wracał do kraju siedziby firmy lub miejsca zamieszkania co cztery tygodnie. Powinien wtedy odbyć odpoczynek trwający przynajmniej 45 godzin. Regulacja dotyczy także obowiązkowego powrotu auta do kraju siedziby firmy raz na co najmniej 8 tygodni.

Obowiązek rejestrowania czasu jazdy dla przewoźników dysponujących busami.

Do tej pory kierowcy floty lekkiej nie musieli używać tachografów rejestrujących czas pracy. Pakiet Mobilności wprowadza taki obowiązek. Od lipca 2026 roku przewoźnicy z autami do 3,5 tony będą musieli mieć zainstalowane tachografy.

Tachografy nowej generacji.

Po wejściu w życie Pakietu Mobilności przewoźnicy będą mieli obowiązek wymiany tachografów na kolejną generację.

- analogowe i cyfrowe do trzech lat od wejścia w życie przepisów technicznych
- inteligentne pierwszej generacji do czterech lat od wejścia w życie przepisów technicznych.

Nowe tachografy zapisują automatycznie położenie pojazdu w następujących punktach lub w punkcie położonym najbliżej tych miejsc, w którym dostępny jest sygnał satelitarny:

- ✓ punkt początkowy dziennego okresu pracy
- ✓ każdorazowe przekroczenie granicy państwa członkowskiego
- ✓ każdy wykonywany załadunek lub rozładunek pojazdu
- ✓ trzy godziny skumulowany czas prowadzenia pojazdu
- ✓ punkt końcowy dziennego okresu pracy.

Ponadto dla ułatwienia ustalenia zgodności przez organy ścigania tachograf rejestruje informacje o tym do jakiego celu wykorzystany był pojazd - przewozy rzeczy lub osób.

Właśnie dlatego pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy po upływie 36 miesięcy od wejścia w życie szczegółowych przepisów, będą wyposażone w tachografy podłączone do systemu nawigacji satelitarnej.

Automatyczne zapisywanie przekroczenia granicy będzie dotyczyło pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w którymś z państw członkowskich w ciągu dwóch lat od wejścia w życie szczegółowych przepisów.

Kierowcy niezmiennie, tak jak odbywało się to do tej pory, będą musieli rejestrować kraj rozpoczęcia i zakończenia dziennego czasu pracy, poprzez wprowadzenie odpowiedniego symbolu na tachografie.

Każdorazowe przekroczenie granicy będzie rejestrowane poprzez wprowadzenie przez kierowcę symbolu kraju, do którego wjechał. Musi się to odbyć bezpośrednio po wjeździe do kraju, na najbliższym możliwym postoju. W przypadku inteligentnych tachografów kraj będzie rejestrowany automatycznie.

Korzystanie z pełnych układów zbiorowych przy rozliczaniu płac minimalnych oraz brak możliwości zaliczania diet i ryczałtów.

Na wszystkie państwa członkowskie został nałożony obowiązek zadbania o warunki zatrudnienia. Krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, umowy zbiorowe oraz orzeczenia arbitrażowe muszą być przystępne i zrozumiałe dla innych państwach członkowskich oraz delegowanych kierowców. Chodzi przede wszystkim o warunki wynagrodzenia.

56 dni wstecz, czyli nowy okres kontroli drogowej.

Obecnie przewoźnicy mają obowiązek przechowywania i udostępniania do kontroli zapisu z tachografów sprzed 28 dni. To także ulega zmianie. Pakiet mobilności ustala nowy okres kontroli czyli 56 dni. Będzie on obowiązywał od końca 2024 roku.

Ponadto zakres kontroli drogowych uzależniony jest od opracowania i wprowadzenia technologii umożliwiających objęcie wystarczających okresów. Kontrole drogowe będą ograniczone do kontroli realizowanej przy pomocy tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego znajdującego się w pojeździe, a kompleksowe kontrole będą przeprowadzane wyłącznie na terenie przedsiębiorstw.

Pakiet Mobilności kładzie nacisk na czas przeprowadzania takich kontroli. Muszą one przebiegać szybko i sprawnie, przy możliwie najkrótszym zaangażowaniu czasowym i przy minimalnym opóźnieniu dla kierowcy.