



GROUPE ESPRO

Pakiet Mobilności

Przewodnik po nowych przepisach transportu drogowego



Wstęp

Parlament Europejski zatwierdził Pakiet Mobilności 8 lipca 2020 r. Trzy tygodnie później - 31 lipca - pakiet nowych przepisów został oficjalnie opublikowany w Dzienniku Ustaw Unii Europejskiej. Zapisy zbioru nowych regulacji wejdą w życie w kilku etapach na przestrzeni 6 lat. Najbliższe, które zaczną obowiązywać w sierpniu 2020 r., dotyczą obowiązkowego odpoczynku kierowców ciężarówek, powrotu kierowców do bazy firmy oraz wydłużenia czasu jazdy. Najbardziej oddalone w czasie zmiany, które będą wchodzić w życie etapami w latach 2024-2026, dotyczą obowiązkowej wymiany tachografów.

W tym poradniku skupiamy się na treści samych zmian. Pokazujemy praktyczny aspekt nowych przepisów, czego dotyczą regulacje Pakietu Mobilności i jak zmieniają pracę przewoźników i ich kierowców. Najważniejsze bowiem jest uświadomienie sobie całokształtu zmian oraz należyte przygotowanie przedsiębiorstwa do ich wdrożenia i dostosowania funkcjonowania firmy transportowej do nowych realiów w sektorze transportu Unii Europejskiej.

2020

2027

SIERPIEŃ 2020

PIERWSZA FALA ZMIAN





Obowiązkowe odpoczynki kierowców zawodowych

Rozporządzenie (WE) 561/2006

Kierowcy wykonujący transport międzynarodowy będą mogli - poza państwem członkowskim siedziby firmy przewoźnika - odebrać 2 skrócone odpoczynki tygodniowe po 24 godzin pod rząd. Pod warunkiem jednak, że:

➔ w ciągu kolejnych czterech tygodni kierowca zawodowy wykorzysta przynajmniej cztery tygodniowe okresy odpoczynku, w tym przynajmniej dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku.

Rekompensata za skrócone odpoczynki tygodniowe:

➔ równoważny okres odpoczynku, wykorzystywany jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia,

➔ musi poprzedzać regularny odpoczynek tygodniowy,

➔ może być dołączona do odpoczynku trwającego co najmniej 9 godz.

Uwaga! Trzeci odpoczynek tygodniowy musi się rozpocząć wcześniej niż po sześciu okresach 24-godzinnych.

Odpoczynki kierowców poza kabiną pojazdu

Zgodnie z zasadami Pakietu Mobilności, kierowcy nie będą mogli odbierać regularnych odpoczynków tygodniowych i odpoczynków trwających ponad 45 godzin w kabinie ciężarówki. Zamiast tego, odpoczynki dłuższe niż 45 godzin kierowcy będą musieli odebrać w miejscu zakwaterowania z odpowiednim sanitariatem.

Wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem będzie musiał pracodawca.

W przypadku promów lub pociągów, kiedy kierowca wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy, okres ten można przerwać nie więcej niż dwa razy takimi czynnościami, które trwają łącznie nie dłużej niż godzinę.

Pod warunkiem jednak, że kierowca będzie miał do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuzetkę.





Powrót kierowców do bazy firmy

Rozporządzenie (WE) 561/2006

Nowe prawo transportowe wymaga od przewoźnika organizacji tras w taki sposób, aby kierowca mógł wrócić do bazy co 4 tygodnie. Kierowca w tym czasie musi odebrać regularny odpoczynek tygodniowy, trwający ponad 45 godzin, wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku. Miejscem powrotu kierowcy powinien być kraj siedziby przewoźnika lub miejsce zamieszkania kierowcy.

W tych sytuacjach, kiedy kierowca będzie obierać pod rząd dwa skrócone odpoczynki, może wrócić przed rozpoczęciem regularnego odpoczynku tygodniowego, trwającego ponad 45 godzin.

Do obowiązków przewoźnika należy dokumentowanie, w jaki sposób spełnia dany obowiązek (np. w postaci zapisów tachografów lub planów pracy kierowców firmy). Dowody należy przechowywać w siedzibie firmy i okazać na żądanie organów kontrolnych.

Załoga kilkuosobowa

Rozporządzenie (WE) 561/2006

W przypadku pracy w załodze dwu- lub kilkuosobowej kierowca może wykorzystać 45-minutową przerwę w ciężarówce, którą kieruje inny kierowca. Warunkiem tego jest jednak to, że kierowca, który ma przerwę, nie jest zaangażowany do pomocy prowadzącemu pojazd.

Wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu maksymalnie o dwie godziny

Rozporządzenie (WE) 561/2006

Pakiet Mobilności wprowadza możliwość wydłużenia dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o 2 godziny (pod warunkiem, że odbył on przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut) w celu dotarcia do bazy lub miejsca swojego zamieszkania, aby odebrać regularny odpoczynek tygodniowy (45 godzin).

Uwaga! Każdy okres wydłużenia czasu jazdy należy zrekompensować równoważnym okresem odpoczynku, wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia, następującego po tygodniu, w którym nastąpiło wydłużenie godzin jazdy.

Warto zapamiętać, że należy podać powód wykorzystania dodatkowych godzin jazdy (odręcznie na wykresówce lub na wydruku tachografu). Powód należy podać najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju.



2020

2027



MARZEC 2022

DRUGA FALA ZMIAN





Obowiązkowe powroty ciężarówek do kraju siedziby firmy

Rozporządzenie (WE) 1071/2009

Jednym z najbardziej kontrowersyjnych zapisów Pakietu Mobilności jest obowiązek przewoźnika, który musi tak zorganizować przewozy, aby pojazdy w ruchu międzynarodowym wracały do jednej z baz firmy transportowej w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu 8 tygodni od chwili jego opuszczenia.

Kabotaż

Rozporządzenie (WE) 1072/2009

Kwestie związane z kabotażem, czyli możliwość wykonania 3 przewozów kabotażowych w ciągu 7 dni, pozostaje bez zmian. Zostanie wprowadzony natomiast obowiązkowy, 4-dniowy okres karencji (cooling off period), liczony od zakończenia ostatniej operacji kabotażowej.

Oznacza to, że kierowca nie będzie mógł wykonać kolejnego kabotażu na terenie tego samego kraju, jeśli nie miną przynajmniej 4 dni od ostatniego wyjazdu. Dla przewoźnika oznacza to również fakt, że pojazd ciężarowy będzie "zamrożony" na okres co najmniej 4 dni po odbyciu kabotażu.

Przewozy kombinowane

Rozporządzenie (WE) 1072/2009

Zostanie wdrożona możliwość objęcia zasadami, dotyczącymi kabotażu, także przewozów kombinowanych. Pod warunkiem jednak, że cała trasa takiego przewozu odbywa się w jednym państwie UE. Decyzje o tym państwa członkowskie będą podejmować indywidualnie.

Zasady delegowania kierowców zawodowych

Lex specialis

Zgodnie z zapisami Pakietu Mobilności, w UE zostanie wprowadzone zwolnienie z zasad delegowania dla kierowców przy wykonywaniu:

- ➔ przewozów bilateralnych,
- ➔ przewozów tranzytowych,
- ➔ w przewozach kombinowanych, jeśli wykonywane są w ramach transportu bilateralnego,
- ➔ przewozów typu cross trade, (zwolnienie obejmuje 1 operację doładunku/rozładunku lub 2 operacje doładunku/rozładunku w drodze powrotnej, pod warunkiem jednak, że odbywają się one w trakcie trwania przewozu bilateralnego. Zwolnienie obowiązuje przy obowiązku ręcznego notowania momentu przekraczania granicy).



Zgłoszenie delegowania i rozliczania płacy zagranicznej

Lex specialis

W marcu 2022 r. zostaną uproszczone zasady zgłaszania i rozliczania płacy kierowców delegowanych, zostaną także ograniczone wymogi administracyjne i kontrolne do:

- ➔ obowiązku wystania przez przewoźnika zgłoszenia delegowania, elektronicznie za pomocą systemu IMI, przy użyciu wielojęzycznego, standardowego formularza i najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania,
- ➔ obowiązku posiadania w ciężarówce i okazywania do

kontroli w formie papierowej lub elektronicznej kopii zgłoszenia do delegowania i listów przewozowych, zapisów tachografu z wpisanymi symbolami państw, których granicę się przekracza,

- ➔ obowiązku wysyłania na żądanie organu kontrolnego, elektronicznie za pomocą systemu IMI, dokumentacji związanej z delegowaniem kierowcy (w tym umowy o pracę, ewidencji czasu pracy i potwierdzenia wypłaty wynagrodzenia, zapisów tachografu i listów przewozowych oraz kopii zgłoszenia do delegowania).



2020

2027

CZERWIEC 2022
TRZECIA FALA ZMIAN



Licencje i tachografy dla międzynarodowych przewoźników z flotą od 2,5 do 3,5 t

Rozporządzenia: (WE) 1071/2009, (WE) 1072/2009,
(WE) 561/2006, (WE) 165/2014

Dla przewoźników z flotą o dmc od 2,5 do 3,5 t najważniejszą zmianą jest wprowadzenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Transportowcy zostaną objęci następującymi obowiązkami:

- ➔ uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego,
- ➔ uzyskania licencji wspólnotowej,
- ➔ posiadania gwarancji finansowej w wysokości 1800 euro na pierwszy pojazd i 900 euro na każdy następny,
- ➔ spełnienia wymogu dobrej reputacji.

Uwaga! Przewozy pojazdami do 3,5 t zostaną objęte regulacjami w zakresie kabotażu oraz czasu jazdy i odpoczynku kierowców. Ponadto pojazdy te będą musiały zostać wyposażone w tachograf.



2020

2027

GRUDZIEŃ 2024

CZWARTA FALA ZMIAN





Dane z tachografów i inteligentne tachografy

Rozporządzenie (WE) 561/2006

Rozporządzenie (WE) 165/2014

W życie wejdą przepisy związane z danymi z tachografu, czyli obowiązek przechowywania i okazywania do kontroli danych z tachografu z danego dnia i poprzedzających go 56 dni. Oznacza to, że kontrole drogowe będą możliwe do 56 dni wstecz.

Dodatkowo od tego czasu będzie obowiązkowa wymiana tachografów na smart tachografy II generacji.

Obowiązek ten będzie dotyczyć:

- ➔ pojazdów wyposażonych w tachograf analogowy,
- ➔ pojazdów wyposażonych w tachograf cyfrowy I, II i III generacji (ale nie smart).

Inteligentne tachografy II generacji



Nowe tachografy zapisują położenie pojazdów automatycznie. Zapis będzie następować w kilku punktach lub w punkcie położonym najbliższej tych miejsc, w którym dostępny jest sygnał satelitarny. Są to:

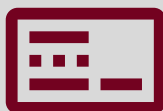
- ➔ punkt początkowy dziennego okresu pracy,
- ➔ za każdym razem, kiedy ciężarówka przekracza granicę państwa, należącego do UE,
- ➔ za każdym razem, kiedy w pojeździe wykonywany jest załadunek/rozładunek,
- ➔ co trzy godziny skumulowanego czasu jazdy,
- ➔ punkt końcowy dziennego okresu pracy.

Dla ułatwienia ustalenia zgodności przez organy kontrolne, tachograf rejestruje informacje o rodzaju przewozu - rzeczy lub osób. Z tego powodu ciężarówki zarejestrowane po raz pierwszy po upływie 3 lat od wejścia w życie szczegółowych przepisów Pakietu Mobilności, będą wyposażone w tachografy podłączone do systemu nawigacji satelitarnej.

2020

2027

GRUDZIEŃ 2024



Wymiana tachografów analogowych i cyfrowych na inteligentne tachografy II generacji



Wchodzi obowiązek przechowywania i okazywania do kontroli danych z tachografu z danego dnia i poprzedzających go 56 dni

WRZESIEŃ 2025



Wymiana inteligentnych tachografów I generacji na tachografy II generacji

LIPIEC 2026



Start stosowania tachografów, rejestracja czasu pracy oraz odpoczynków kierowców pojazdów do 3,5 t w transporcie międzynarodowym

Wymiana tachografów

Kalendarium

O NAS



Joanna Pasterzak
Dyrektor działu strategii i doradztwa



Artur Jarosz
Dyrektor działu projektów

Groupe Espro to francusko-polska grupa doradcza, skupiająca niezależnych ekspertów. Funkcjonujemy na rynku francuskim i polskim już od ponad 10 lat. Obecnie posiadamy swoje biura w Nicei i Tuluzie, a siedzibę główną – w Warszawie.

Specjalizujemy się m.in. w obszarze delegowania pracowników i prawie pracy w sektorze transportu drogowego; oferujemy także usługi związane z reprezentantem przewoźnika we Francji, Niemczech, Austrii, Belgii i Szwajcarii.

ul. Grzybowska 87
00-844 Warszawa
+ 48 728 889 237
www.groupeespro.com