

Kolejne decyzje w sprawie pracy kierowców ciężarówek

data aktualizacji: 2019.01.04



Aby zapewnić odpowiednie warunki pracy dla kierowców, regularny tygodniowy odpoczynek (co najmniej 45 godzin) musi być spędzony poza kabiną tira.

W Brukseli przyjęto stanowisko dotyczące pracowników delegowanych, czyli jednego z najważniejszych elementów Pakietu Mobilności. Do poprzedniej propozycji w PE zgłoszono aż 300 poprawek. Rada Europejska zajęła nowe stanowisko. Co może to oznaczać dla polskich przewoźników?

- Prace nad Pakietem Mobilności nabierają tempa. Rada Unii Europejskiej przyjęła porozumienie polityczne nazwane podejściem ogólnym. Stanowisko to zdecydowanie nie jest korzystne dla polskich przewoźników. Jest jeszcze bardziej restrykcyjne od wcześniejszych propozycji, które były poddawane pod dyskusję w PE, a przyjęcie tego porozumienia może przyspieszyć procedurę ustawodawczą nad Pakietem Mobilności - komentuje Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców

Nowy rodzaj tachografów obowiązkowy dla wszystkich pojazdów w ruchu międzynarodowym.

Według nowego podejścia, do końca 2024 roku przewoźnicy mieliby obowiązek wyposażenia wszystkich pojazdów w ruchu międzynarodowym w drugą generację inteligentnych tachografów, które automatycznie będą zapisywać miejsce i czas przekroczenia granic oraz czynności rozładunku i załadunku. - Zaproponowane zmiany oznaczają, że powstanie kolejna wersja urządzeń, zapisująca dane lokalizacyjne z większą częstotliwością. Dodatkowo wprowadzony zostanie nakaz wymiany tachografów we wszystkich pojazdach w ruchu międzynarodowym. Ma to ułatwić kontrolę zasad kabotażu oraz obowiązkowych płac minimalnych dla kierowców wykonujących przewozy w różnych krajach. Dla przypomnienia warto zaznaczyć, że obowiązek wyposażenia pojazdów w inteligentne

tachografy pierwszej generacji wejdzie w życie dopiero w czerwcu 2019 roku i będzie dotyczył wyłącznie nowych pojazdów. Urządzenia rejestrujące pierwszej generacji jeszcze nie zostały zamontowane w pojazdach, a już pojawiają się plany na kolejne generacje tacho- komentuje Mateusz Włoch, ekspert Inelo, które dostarcza zaawansowane rozwiązania IT dla firm transportowych

Zapobieganie systematycznym kabotażom, czyli pięciodniowy „cooling period”.

Należy zwrócić uwagę na dodatkowe zaostrezenie zasad kabotażu, czyli operacji transportu wewnętrznego w innym kraju np. polska firma wykonująca przewóz na terytorium Niemiec z Berlina do Monachium. Rada utrzymuje obecną zasadę, dopuszczającą maksymalnie trzy przewozy kabotażowe w ciągu siedmiu dni. Jednak, aby zapobiec systematycznemu kabotażowi, wprowadzony zostanie okres tzw. cooling period – przerwa wynosząca pięć dni, zanim dalsze operacje kabotażowe będą mogły być przeprowadzone w tym samym kraju, tym samym pojazdem. Dzięki zapisywaniu danych w tachografach, kontrola przestrzegania nowych zasad będzie bardziej wydajna i skuteczna.

Obowiązkowy powrót do domu i odpoczynki tygodniowe poza kabiną.

Przewoźnik będzie musiał organizować pracę kierowcy w taki sposób, aby ten mógł wrócić do domu przynajmniej raz na cztery tygodnie lub, jeśli kierowca zdecyduje się na dwa skrócone odpoczynki tygodniowe (co najmniej 24 godziny), powrót do domu będzie obowiązkowy po trzech tygodniach podróży. Uwaga, aby zapewnić odpowiednie warunki pracy dla kierowców, regularny tygodniowy odpoczynek (co najmniej 45 godzin) musi być spędzony poza kabiną tira.

Płaca minimalna za granicą obowiązkowa dla kierowców.

Stanowisko Rady UE obejmuje również wyjaśnienie, w jaki sposób zawodowi kierowcy będą podlegać pod zagraniczną płacą minimalną.

- Z obowiązków związanych z delegowaniem oraz płacą minimalną został wykluczony tranzyt, czyli przejazd przez terytorium danego kraju bez załadunku oraz rozładunku. Wyłączenie z delegowania ma również dotyczyć tzw. przewozów bilateralnych (obustronnych), czyli przewozu ładunku z państwa siedziby przewoźnika do innego państwa np. z Polski do Hiszpanii, a także przewozu powrotnego do państwa siedziby przewoźnika po wykonaniu dostawy w ramach przewozu bilateralnego. W drodze do kraju docelowego i powrotnej, ma być dozwolony dodatkowy jeden załadunek lub rozładunek w innych państwach na trasie przejazdu – wyjaśnia Kamil Wolański z OCRK.

Możliwy jest także inny scenariusz, czyli zero załadunków i rozładunków na trasie przewozu bilateralnego lub dwa załadunki lub rozładunki w drodze powrotnej. W przypadku wszystkich innych rodzajów operacji, w szczególności w kabotażu, zasady delegowania i płacy minimalnej miałyby zastosowanie od pierwszego dnia operacji.

Eksperci spokojnie obserwują sytuację w Brukseli.

- Zaproponowane ustalenia ponownie komplikują stosowanie płacy minimalnej w sektorze transportowym. Wynika z nich niestety, że większość przewozów wykonywanych przez polskie firmy poza granicami naszego kraju będzie podlegać pod regulacje delegowania. Oznacza to między innymi wzrost kosztów, obowiązków administracyjnych, rozrost biurokracji i konieczność znajomości złożonych zasad rozliczania czasu pracy w różnych krajach. Należy jednak pamiętać, że porozumienie z 3

grudnia 2018 roku jest jak na razie wyłącznie stanowiskiem Rady UE. Uzgodnione zapisy są podstawą do negocjacji z Parlamentem Europejskim i Komisją i będą ważnym elementem Pakietu Mobilności, nad którym stale trwają prace. Przyjęcie stanowiska przez Radę ma przede wszystkim za zadanie przyspieszyć osiągnięcie porozumienia w sprawie ostatecznych tekstów aktów prawnych – komentuje ekspert OCRK.

Źródło: