

Europosłowie przegłosowali tachografy w busach

data aktualizacji: 2019.04.09



Podczas, gdy wciąż trwa dyskusja wokół regulacji nazwanych pakietem mobilności medialnie pominięty został fakt, że oprócz transportu ciężkiego, europosłowie zajęli się także pojazdami poniżej 3,5 tony. Parlament przyjął bowiem zmiany w Rozporządzeniu 561/2006. Co to oznacza? Regulacje dotyczące czasu prowadzenia busów, odbierania odpoczynków i przerw, wcześniej wymagane jedynie dla ciężarówek, będą miały zastosowanie do wszystkich samochodów o DMC powyżej 2,4 tony wykorzystywanych w międzynarodowym transporcie drogowym. Takich wymogów nie da się spełnić bez tachografu na pokładzie busa. A to zmiana rewolucyjna, która przez kabotaż i delegowanie została zepchnięta na boczny tor.

Szczegółowym poprawkom europarlamentarzystów przyjrzał się Łukasz Włoch, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. Zachęcamy do zapoznania się z jego opinią.

To kolejny krok w stronę unifikacji rynku transportu drogowego. Do tej pory przepisy regulujące pracę kierowców były niejednolite i rozłożone na zbyt wiele osobnych zapisów, co prowadziło do problemów z ich interpretacją. Kraje takie jak Niemcy i Francja dość precyzyjnie określają zasady prowadzenia pojazdów, ale już w Polsce istnieje problem na przykład z definicją zawodu kierowcy. W myśl polskiego prawa termin ten nie wprowadza rozróżnienia między kierowcą busa a kierowcą tira. Oznacza to, że dany pracownik, jeśli ma odpowiednie uprawnienia, może prowadzić obie kategorie pojazdów, a wówczas czas jego pracy będzie wedle dwóch różnych standardów prawnych. Jest to oczywista niedogodność, stwarzająca pole do nadinterpretacji przepisów prawa. Teraz ma się to zmienić.

Zaskakuje fakt, że przegłosowane na posiedzeniu Parlamentu Europejskiego zmiany zostały tak wkomponowane w szereg innych poprawek do dyrektywy, że wydają się być ledwo zauważalne. Dodatkowo siła ciężkości ostatnich wydarzeń w Brukseli – niekorzystnych dla polskich przewoźników – skupia się na delegowaniu, kabotażu i czasie pracy kierowców zawodowych – zupełnie pomijając

informacje, że europarlamentarzyści wykonali kolejny krok w kierunku legalizacji tachografów cyfrowych w busach. To będzie prawdziwe wyzwanie dla przewoźników transportu lekkiego. Kontrowersyjny niegdyś pomysł właśnie został przegłosowany – mówi Łukasz Włoch, główny ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. – Tym samym, w świetle zmian zaakceptowanych przez Parlament Europejski, każdy pojazd, którego dopuszczalna masa całkowita łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,4 tony w międzynarodowym transporcie rzeczy, będzie musiał zostać wyposażony w tachograf cyfrowy, a kierowca posiadać imienną kartę kierowcy. Na niej zapisywane będą wszystkie aktywności, takie jak czas prowadzenia pojazdu, innej pracy, dyspozycji i postoju – dodaje.

Ku lepszemu

Prace nad powyższymi rozwiązaniami trwały już jakiś czas i były tematem poruszonym na spotkaniach międzynarodowej konfederacji The Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE). Już wtedy najwięcej uwagi poświęcono obowiązkowi montowania tachografów w busach i pojazdach powyżej 2,4 tony oraz proponowanym regulacjom dotyczącym odpoczynku kierowców. Poprawki do rozporządzenia unijnego z 10 stycznia 2019 roku, o których mowa była już w rozporządzeniu 165/2014, czy ostatnie propozycje poprawek w rozporządzeniu 1072/2009 w zakresie wykonywania zawodu przewoźnika, to były małe kroki ku temu, by rejestratory czasu pracy wprowadzić do pojazdów o masie poniżej 3,5 tony.

Wszystkie zmiany w przepisach, które prowadzą do szerszego zastosowania tachografów, są krokiem w dobrym kierunku. Kierowcy busów, z racji dotychczasowego prawodawstwa, nie mieli obowiązku ich stosowania, co prowadziło w naturalny sposób do plagi osób przemęczonych, pracujących za kółkiem, które jeżdżą nawet po kilka tygodni w trasie. Na tę kwestię zwracają szczególną uwagę Niemcy, których kraj jest popularnym celem podróży polskich przewoźników. Problem jest poważny, bo może chodzić nawet o 100 tysięcy pojazdów. Pojawia się tutaj przede wszystkim sprawa bezpieczeństwa na drodze, ale ma także wymiar socjalny, tj. kadrowy i płacowy, ponieważ brak rejestratora znacząco utrudnia obliczanie stawek godzinowych oraz rozliczanie czasu odpoczynku – mówi Łukasz Włoch, OCRK.

Większość była za

Regulacje dotyczące obowiązku instalowania tachografów zostały formalnie przegłosowane. Jeśli Rada UE przyjmie pakiet mobilności – tacho w busach stanie się rewolucją w międzynarodowych przewozach drogowych tak zwanymi małymi pojazdami. Niezależnie od tego, już teraz, jeżdżąc na Zachód, polscy busiarze powinni pamiętać, że w wielu państwach europejskich przepisy o czasie pracy kierowcy są dużo bardziej restrykcyjne i bezwzględnie egzekwowane, w tym również oczywiście dla pojazdów poniżej 3,5 ton. We Francji na przykład, zgodnie z niedawną aktualizacją wytycznych w przepisach o godzinach pracy – wszyscy kierowcy (w tym zagraniczni), zobowiązani są do zapisywania przepracowanych godzin i odpoczynków w Księżce Kontroli (Livret individuel de contrôle), ale może być to również inny dokument, potwierdzający czas pracy. Za ich brak grożą wysokie kary - od 90 do nawet 750 euro – komentuje ekspert OCRK.

Będzie dobrze

Unijne regulacje są krokiem w stronę ujednolicenia przepisów, które obowiązują w różnych formach w wielu krajach starego kontynentu. O ile jednak wymogi związane z tachografami rozwiązują dość kontrowersyjną kwestię rozliczania pracy busiarzy i powinny zdecydowanie poprawić bezpieczeństwo na drogach, tak niektóre z przepisów dotyczących przetrzymywania dokumentów są sformułowane dość drakońsko. Mogą przez to uderzyć w polskie firmy, które będą musiały zmierzyć się z dodatkowymi obciążeniami administracyjnymi. Z drugiej strony jednolite prawo dla wszystkich

kierowców mogłoby również pozytywnie wpłynąć na poprawę sytuacji na rynku pracy w sektorze TSL, który cierpi na braki kadrowe. Jest to korzystne zarówno dla prowadzących busy, ponieważ mogą dzięki temu pracować wedle jednego standardu, eliminując nadużycia, jak i dla firm, które mogłyby łatwiej pozyskać pracowników, bez konieczności stosowania różnych przepisów.

Źródło: