

Pakiet Mobilności: jak zmieni się transport o DMC do 3,5 tony?

data aktualizacji: 2020.12.21



Dyskusja na temat tzw. pakietu mobilności w branży TSL nie cichnie od kilku miesięcy. Przegłosowane w lipcu przepisy dotyczą między innymi norm socjalnych, tachografów, czy wynagrodzeń kierowców. Szczególna rewolucja nastąpi w transporcie drogowym operującym pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, potocznie nazywanych „busami”. Dotychczas pojazdy tego typu nie podlegały regulacjom zawartym w rozporządzeniu nr 561/2006 (normy socjalne), czy nr 165/2014 (tachografy i ich obsługa). Co czeka przedsiębiorców opierających biznes na samochodach o DMC do 3,5 tony? Od kiedy zaczną obowiązywać tachografy w „busach” i jakie obowiązki będą ciążyć na przedsiębiorstwach transportowych?

Arkadiusz Góra, ekspert OCRK z Grupy INELO, podsumowuje nadchodzące zmiany.

Po pierwsze: licencja wspólnotowa

Pierwszą istotną oraz czasowo najbliższą do wdrożenia zmianą jest objęcie opisywanej grupy przewoźników obowiązkiem posiadania licencji wspólnotowej uprawniającej do wykonywania międzynarodowych przewozów rzeczy pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony. Ta niezwykle istotna zmiana oznacza włączenie tych przewozów do przepisów rozporządzenia 1071/2009. W konsekwencji przewoźnik wykonujący działalność w oparciu o wspomniane "busy" będzie musiał spełnić szereg obowiązków związanych z dostępem do rynku, stanowiących podstawę do uzyskania licencji wspólnotowej.

Przewoźnicy mają czas na przygotowanie się do wprowadzenia licencji wspólnotowych, ponieważ wskazane przewozy zostaną objęte obowiązkiem jej posiadania od maja 2022 roku. Zgodnie z treścią art. 3 ust. 1 rozporządzenia 1071/2009 przedsiębiorca musi spełnić wymogi w zakresie:

- posiadania rzeczywistego miejsca prowadzenia działalności w siedzibie państwa, w której

dostępna będzie kompletna dokumentacja dotycząca prowadzonej działalności, zatrudnienia oraz realizowanych przewozów,

- znajomości przepisów związanych z prowadzeniem działalności w zakresie przewozów,
- posiadania zdolności finansowej w wysokości 1 800 € na pierwszy pojazd oraz 900 € na każdy następny,
- posiadania kwalifikacji potwierdzonych certyfikatem kompetencji lub wyznaczenia osoby posiadającej certyfikat.

Efektem uzyskania licencji wspólnotowej będzie dostęp do rynku przewozowego Wspólnoty Europejskiej na zasadach określonych przepisami unijnymi. Pozwoli to na uniknięcie barier wynikających z indywidualnych rozwiązań prawnych stosowanych przez poszczególne państwa członkowskie.

Po drugie: dotkliwsze kary

Na szczególną uwagę przewoźników zasługuje będzie zupełnie nowe podejście uprawnionych służb kontrolnych do odpowiedzialności za nieprawidłowości stwierdzane podczas kontroli na drogach lub przedsiębiorstwach. Po wejściu w życie nowych przepisów wiele naruszeń będzie uderzało w tzw. dobrą reputację przewoźnika, która w określonych przepisami okolicznościach może nawet zostać utracona. Stwierdzenie podczas kontroli nieprawidłowości może prowadzić nie tylko do nałożenia kary finansowej, ale do przypisania naruszenia do grupy tzw. poważnych, bardzo poważnych lub najpoważniejszych. W takim przypadku uprawniony organ przekazuje do właściwego rejestru informację o naruszeniu. Na jej podstawie organ wydający licencję ma prawo wszcząć postępowanie w zakresie oceny dobrej reputacji. W konsekwencji może dojść do czasowego zawieszenia przewoźnikowi określonej liczby wypisów z licencji lub np. utraty certyfikatu kompetencji zawodowych. Wymóg posiadania dobrej reputacji dotyczy przedsiębiorcy oraz osoby zarządzającej transportem w przedsiębiorstwie – posiadacza certyfikatu kompetencji zawodowych.

Po trzecie: tachografy w „busach”

Kolejną niezwykle ważną zmianą będzie objęcie przewozów realizowanych pojazdami lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony i nie przekracza 3,5 tony, obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografów cyfrowych. Oznacza to stosowanie wobec kierowców pełnego zakresu norm socjalnych dotyczących czasu jazdy, przerw oraz odpoczynków, zawartych w rozporządzeniu (WE) 561/2006 oraz obowiązku prawidłowej obsługi tachografu, określonego w rozporządzeniu (UE) 165/2014. Również w tym przypadku przewidziano okres przejściowy, umożliwiający dostosowanie się przewoźników do nowej sytuacji. Jeśli wdrożone niedawno przepisy nie ulegną zmianie, tachografy w "busach" pojawią się obowiązkowo od lipca 2026 roku.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że zgodnie z treścią rozporządzenia 561/2006 przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za naruszenia przepisów, których dopuszczają się kierowcy tego przedsiębiorstwa, nawet jeśli naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego Państwa Członkowskiego lub w państwie trzecim. Na przedsiębiorcy spoczywa więc obowiązek nadzorowania realizowanych przewozów drogowych, dbania o wiedzę i kwalifikacje kierowców, ponieważ w czasie kontroli drogowych weryfikowana będzie aktywność kierowców nawet do 56 dni wstecz. Również za umiejętność obsługi tachografów przez kierowców odpowiedzialność ponosi przewoźnik. Wynika to wprost z rozporządzenia 165/2014, według którego przedsiębiorstwa transportowe są odpowiedzialne za zapewnienie, by ich kierowcy byli właściwie wyszkoleni, a także poinstruowani w zakresie prawidłowego działania tachografów. Firmy powinny przeprowadzać regularne kontrole wewnętrzne, by zapewnić właściwe użytkowanie tachografów przez swoich kierowców. Przedsiębiorcom nie wolno też udzielać żadnych bezpośrednich ani pośrednich zachęt, które

mogłyby skłaniać kierowców do niewłaściwego używania tachografów.

Państwa członkowskie mogą wprowadzać własne regulacje do czasu ich ujednolicenia

Odnosząc się do międzynarodowych przewozów rzeczy realizowanych tzw. "busami" warto wspomnieć o niedawnej zmianie przepisów na terenie Francji. Od 3 września 2020 roku wprowadzono bezprecedensowy zakaz obierania przez kierowców odpoczynków dziennych oraz tygodniowych w kabinach pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony. Zakaz obowiązuje bez względu na wyposażenie pojazdów w miejsca do spania. W konsekwencji, odpoczynkiienne i tygodniowe powinny być odbierane poza pojazdem, w miejscach do tego przystosowanych, z zachowaniem odpowiednich warunków higienicznych. Na pracodawcy i kierowcy spoczywa obowiązek wykazania, gdzie i w jakich warunkach odbierał odpoczynki. Regulacja wynika z art. L3313-4 francuskiego kodeksu drogowego. Tego typu praktyki nie będą stosowane, gdy omawiane przewozy zostaną objęte przepisami wspólnotowymi.

Artykuł przygotował Arkadiusz Góra, ekspert OCRK, Grupa INELO.

Źródło: