

Zasadnicze zmiany w europejskim transporcie – szczegóły Pakietu Drogowego

W środę, 31 maja br., Komisja Europejska ujawniła długo zapowiadane zmiany dla sektora transportowego. Propozycje legislacyjne w postaci tzw. Pakietu Drogowego szczególnie dotkliwie wpłyną na właścicieli firm przewozowych w Polsce i całej Europie Wschodniej. Eksperti OCRK wyjaśniają, jak zmieni się transport międzynarodowy na terenie Unii Europejskiej.

Informacja o planowanych zmianach w przepisach dotyczących transportu drogowego była komunikowana przez Komisję Europejską już w marcu tego roku. Jeszcze przed ujawnieniem szczegółów Pakietu Drogowego, dokument podzielił członków UE na zwolenników i przeciwników zaostreżenia prawa. Francja, wraz z dziewięcioma innymi krajami, oskarżała państwa Europy Wschodniej o praktykowanie dumpingu socjalnego, co ich zdaniem prowadzi do nieuczciwej konkurencji poprzez wprowadzenie polityki niższych cen. W odpowiedzi na te zarzuty, 11 maja br. Premierzy państw należących do Grupy Wyszehradzkiej zdecydowali się wydać wspólne oświadczenie. W treści dokumentu, szefowie rządów zwracają uwagę na istotną rolę wolnego przepływu towarów, jako jednego z głównych filarów Unii Europejskiej. Przywołane zostały także zawarte w Traktatach zapisy o swobodzie świadczenia usług. *„Polska jest jedną z potęg jeżeli chodzi o transport na terenie Unii Europejskiej. W związku z tym nie dziwi fakt, że kraje takie jak Francja, Niemcy, czy Austria próbują na wszelkie sposoby zatrzymać konkurencję w postaci polskich przewoźników. Państwa „Starej Unii” wprowadziły szereg regulacji, wedle których każdy kierowca przejeżdżający przez ich terytorium musi stosować się do zasad, takich jak stawki płacy minimalnej czy prowadzenia dokumentacji związanej z delegowaniem”* – komentuje Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

Ogłoszone przez Komisję Europejską 31 maja br. propozycje zmian, dotyczą kluczowych z punktu widzenia transportu międzynarodowego obszarów.

1) Zasady podlegania kierowców pod Dyrektywę o delegowaniu pracowników

Mowa tu o Dyrektywie o delegowaniu pracowników (96/71/WE), która zakłada stosowanie dokładnie takich samych warunków zatrudniania kierowców na terenie danego kraju członkowskiego. W praktyce oznacza to, że pracownicy krajowi oraz delegowani musieliby otrzymywać takie samo wynagrodzenie, a także mieliby prawo do równorzędnego traktowania wynikającego m.in. z układów zbiorowych. „Na etapie dyskusji nad projektem przepisu spierano się o ilość dni w miesiącu, które kierowca musi przepracować na terenie danego kraju, aby podlegać pod regulacje Dyrektywy o delegowaniu. Mowa była o 3, 5, 7, 9, a nawet 15 dniach. KE przyjęła najbardziej niekorzystną wersję z punktu widzenia polskiego przewoźnika, czyli wystarczy jedynie 3 dni pracy kierowcy w miesiącu lub jedna operacja kabotażowa, aby jego wynagrodzenie wynikało z przepisów kraju przyjmującego. Czekamy jednak na doprecyzowanie jak definiować wspomniany „dzień” – komentuje Kamil Wolański.

2) Ułatwienie delegowania oraz zwiększenie liczby kontroli płacy minimalnej

KE planuje ujednoczyć system zgłoszenia delegowania w całej UE poprzez wprowadzenie odpowiedniej platformy elektronicznej, znieść obowiązek posiadania przedstawicielstwa w każdym kraju oraz dopuścić przechowywanie dokumentacji płacowej jedynie w formie elektronicznej. Z drugiej jednak strony, zamierza wprowadzić konieczność rejestracji przez kierowców za pomocą tachografu momentu

przekroczenia granic. „Wprowadzenie jednolitego systemu zgłaszania oddelegowania na pewno uprości życie polskim przedsiębiorcom transportowym. W obecnych realiach dochodziło do sytuacji, że kierowca jadąc np. do Hiszpanii powinien zostać osobno zgłoszony w 4 krajach, do 4 różnych systemów, na 4 różne sposoby. Wyeliminowanie konieczności posiadania przedstawiciela na pewno ograniczy w pewien sposób koszty, które ponoszą pracodawcy w związku z delegowaniem pracownika, podobnie jak elektroniczny obieg dokumentacji. Kontrola płacy minimalnej będzie jednak z pewnością bardziej rygorystyczna i skuteczna, z uwagi na nowy obowiązek dotyczący rejestracji przekroczenia wjazdów oraz wjazdów z europejskich krajów” – zaznacza Kamil Wolański.

3) Uproszczenie zasad kabotażu, czyli transportu krajowego wykonywanego przez zagranicznych przewoźników

W świetle obowiązujących przepisów, kabotaż (tj. transport ładunku na terenie kraju innego niż ten, w którym zarejestrowany jest pojazd) może odbyć się maksymalnie trzy razy w ciągu tygodnia, licząc od dnia ostatniego rozładunku. Według nowej propozycji, ograniczenie to ma zostać zniesione. „Kontrola liczby rozładunków jest dość trudna dla służb drogowych, zatem uproszczenie zasad, polegające na usunięciu limitu operacji kosztem skrócenia ogólnego czasu wykonywania kabotażu do 5 dni stanowi dobre rozwiązanie, które ułatwi służbom nadzór. Według KE nowe zasady przyczynią się również do zmniejszenia ilości tzw. pustych przewozów, które według szacunków Komisji w roku 2015 wyniosły aż 23% wszystkich operacji.” - tłumaczy ekspert OCRK.

4) Odpoczynki tygodniowe kierowców

Jeden z najważniejszych punktów Pakietu Drogowego, skupia się na głośniejszej w ostatnim czasie kwestii odpoczynków kierowców. Komisja Europejska zaproponowała bardziej szczegółowe określenie warunków odbioru odpoczynku przez kierowców w kabinach. Art. 8. ust. 8 rozp. WE 561/2006 określa: „Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, **dziennie okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.**”

„Francja, Belgia, a od 25 maja br., również Niemcy wprowadziły zakaz odbioru odpoczynków regularnych (>45h) zagrożony karami. Propozycja wprowadza możliwość odbioru przez kierowcę dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych (<45h) pod rząd, w okresie 4 tygodni przy zachowaniu obowiązujących zasad rekompensaty. Z pewnością uelastyczni to planowanie czasu pracy kierowców. Z drugiej strony, KE chce wprowadzić ogólnoeuropejski zakaz odbioru regularnych odpoczynków tygodniowych w kabinie pojazdu pod groźbą surowych kar.” – dodaje Wolański.

5) Walka z firmami-skrzynkami pocztowymi "Letter-box"

Firmy tzw. letter-box, to takie, które posiadają w kraju rejestracji jedynie adres do korespondencji, zaś faktycznie centrum operacyjne znajduje się w innym kraju. „Komisja Europejska będzie wymagała, aby zagraniczna firma, która np. działa w Polsce i zatrudnia teoretycznie tańszych polskich pracowników, faktycznie wykonywała działalność w naszym kraju.” – tłumaczy Kamil Wolański, ekspert OCRK. Aby to osiągnąć, Komisja Europejska planuje wprowadzić jasne kryteria w celu „rozprawienia się” z tym zjawiskiem m.in. poprzez wzmocnienie współpracy pomiędzy służbami kontrolnymi.

6) Opłaty drogowe w UE

Komisja zaproponowała również ujednoczenie platformy poboru opłat za korzystanie z dróg. Nowe rozwiązanie ma być w całości elektroniczne i obejmować ma wszystkie kraje europejskie. Połączone to

ma być również z nowymi rozwiązaniami promującymi niskoemisyjne pojazdy, które w zależności od stopnia ekologiczności będą korzystać z preferencyjnych stawek opłat za użytkowanie dróg. – „Docelowo, takie rozwiązanie ma wyeliminować różne winiety i inne naklejki na szybach samochodów, co przyczyni się do sprawiedliwego i jednolitego ustalenia cen za przejazd. Uprości to również kontrolę przeprowadzaną przez służby na drodze.”- mówi Wolański.

7) Regulacje w sprawie transportu lekkiego, o DMC <3,5 tony

Na chwilę obecną, przepisami dotyczącymi posiadania licencji transportowej czy wymogu rejestrowania czasu pracy, objęte są przedsiębiorstwa prowadzące działalność pojazdami ciężarowymi powyżej 3,5 tony. W praktyce, czas pracy tzw. transportu lekkiego, w tym busów, nie jest w żaden sposób regulowany, co jest problematyczne dla pozostałej części branży. „Kierowcy w przedsiębiorstwach transportu lekkiego, tj. o DMC poniżej 3,5 tony, nie są objęci regulacjami, w efekcie pojazdy nie dość, że są przeładowane, to bywa, że prowadzący jeżdżą po kilkanaście godzin na dobę, bez odpoczynku. Stwarza to realne zagrożenie na drodze, nie tylko dla kierowcy i pasażerów, ale również dla pozostałych użytkowników ruchu. KE zastanawia się jednak na ten moment jedynie nad regulacjami w zakresie prowadzenia takich przedsiębiorstw w kontekście przyznawania licencji” – komentuje Kamil Wolański.

Zmiany ogłoszone przez Komisję Europejską nie mają mocy prawnej, ale wskazują zdecydowany kierunek do dalszych rozmów pomiędzy Parlamentem Europejskim a Radą Unii Europejskiej. Jak wskazują eksperci OCRK, zmiany zaprezentowane w Pakiecie Drogowym będą wdrażane stopniowo, nawet przez następnych kilka lat.