

N° 4 sierpień – wrzesień 2020 (46)  
cena: 49 zł (w tym 8% VAT)

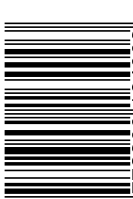
transport-manager.pl

# transport manager



ISSN 2300-164X

08 >



9 772300 164003

## NIEZNOŚNA LEKKOŚĆ PAKIETU



# PAKIET MOBILNOŚCI ZMIANY KROK PO KROKU

Mateusz Włoch, Ireneusz Czulak

PAKIET MOBILNOŚCI I DYREKTYWA  
O PRACOWNIKACH DELEGOWANYCH

RAPORT





Pakiet Mobilności (PM) staje się faktem. Po ponad trzech latach intensywnych prac, 8 lipca br. zakończył się proces legislacyjny w sprawie PM. Co nas czeka? Czym właściwie jest Pakiet Mobilności?

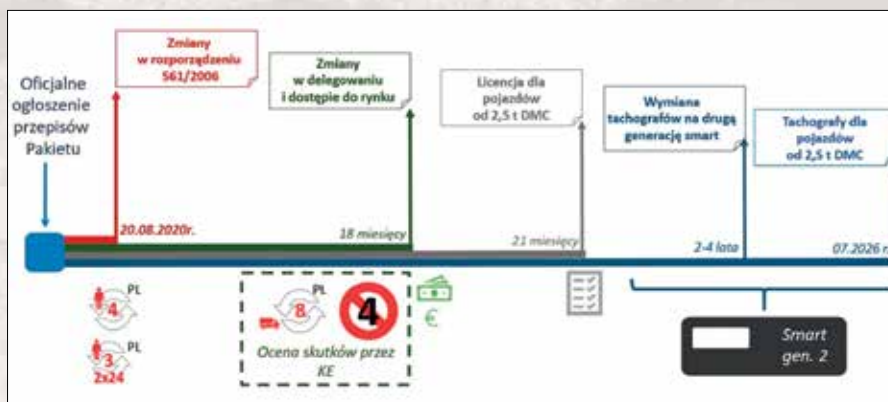
**P**akiet Mobilności to szereg zmian przepisów, których celem jest regulacja transportu drogowego w Unii Europejskiej, dotyczących następujących aspektów:

- czasu jazdy, odpoczynków oraz tachografów;
- delegowania kierowców;
- dostępu do rynku.

Niestety, zmiany, które zostały ostatecznie przegłosowane, mogą realnie wpłynąć na wzrost kosztów i zmniejszenie konkurencyjności polskich firm przewozowych poprzez utrudnienie w świadczeniu usług na terenie Unii Europejskiej.

### Kiedy nowe przepisy zaczną obowiązywać?

Pierwsze zmiany w przepisach Rozporządzenia 561/2006/WE zaczęły obowiązywać już 20 sierpnia 2020 r.



Kolejne zmiany wejdą w życie po 18 miesiącach. Będą one najdotkliwsze, gdyż dotyczą delegowania i dostępu do rynku. W późniejszym czasie pojawią się zmiany w tachografach oraz dla tzw. busów od 2,5 do 3,5 t, przewożących towary w transporcie międzynarodowym.

### Jakie najważniejsze zmiany weszły w życie 20 sierpnia 2020 r.?

1. Obowiązkowy powrót kierowcy do centrum operacyjnego (tzw. „bazy”) lub miejsca zamieszkania, najrządziej co 4 tygodnie. Kierowca w każdych 4 tygodniach kalendarzowych (pn. -nd.) jest zobligowany rozpocząć odpoczynek 45-godzinny w miejscu zamieszkania lub w centrum operacyjnym firmy.

Jednak w przypadku wykorzystania w trasie dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych z rządu, kierowca musi wrócić przed kolejnym wymaganym odpoczynkiem tygodniowym, w tym przypadku już regularnym. Tym samym, najczęściej przy korzystaniu z odstępstwa dotyczącego wykorzystania dwóch odpoczynków tygodniowych



*Pakiet Mobilności wpłynie na wzrost kosztów transportu i zmniejszenie konkurencyjności polskich firm przewozowych poprzez utrudnienie w świadczeniu usług na terenie Unii Europejskiej.*

w trasie, kierowca zobligowany jest do powrotu już po 3 tygodniach.

Ponadto wspomniany nowy przepis nie pozwala na posiadanie centrum operacyjnego za granicą, jednoznacznie określając, że: „Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy i w którym rozpoczyna się jego tygodniowy okres odpoczynku, w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub powrót do miejsca zamieszkania kierowcy w każdym okresie czterech kolejnych tygodni (...)”.

Duże znaczenie w tym przypadku ma właściwe zaznaczenie na tachografie wpisu kraju zakończenia i rozpoczęcia pracy, szczególnie w sytuacji powrotu kierowcy, np. jako pasażera w busie. To właśnie na podstawie wpisów symboli kraju, oprogramowanie kontrolne, takie jak TachoScan oraz 4Trans, informują, czy kierowca spełnił ww. obowiązek.



## 2. Dwa skrócone odpoczynki tygodniowe pod rząd.

To nowe odstępstwo od przepisów dotyczących odpoczynków tygodniowych. Kierowca międzynarodowy może odbyć dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku pod rząd (2x24h), o ile spełni następujące warunki:

- oba odpoczynki tygodniowe skrócone zostają wykorzystane za granicą (w przypadku polskiej firmy, mogą to być wszystkie kraje, w których obowiązuje rozporządzenie 561 poza Polską). Oznacza to, że nowe odstępstwo nie dotyczy przewozów wykonywanych wyłącznie na terenie Polski oraz w krajach AETR;
- w każdym z czterech tygodniach kalendarzowych mają zostać zrealizowane przynajmniej dwa odpoczynki tygodniowe regularne i dwa odpoczyn-

ki tygodniowe skrócone. Oznacza to, że jeśli firma chce w sposób ciągły wykorzystywać odstępstwo, to kierowca przed kolejnym wyjazdem na 3 tygodnie, aby spełnić tę regułę, powinien wykonać dodatkowy odpoczynek 45-godzinny;

- po dwóch odpoczynkach tygodniowych skróconych, kolejnym odpoczynkiem powinien być tygodniowy regularny, dodatkowo poprzedzony rekompensatą za dwa poprzednie skrócenia. Sama rekompensata powinna jednak zostać poprzedzona odpoczynkiem dobowym. Tak długi odpoczynek powinien zostać wykorzystany w centrum operacyjnym firmy lub miejscu zamieszkania kierowcy.

**(2x24)** za granicą **kolejny** **(9/11+21+21+45)**  
czyli ponad 4 dni w bazie lub domu

W praktyce ta reguła oznacza klasyczny system pracy 3/1, czyli 3 tygodnie w trasie i tydzień w domu.

3. **Zakaz odbierania odpoczynków tygodniowych regularnych w kabinie pojazdu.** Nowy zapis nie pozostawia wątpliwości – wszystkie odpoczynki trwają min. 45 godzin nie mogą być odebrane w kabinie pojazdu, bez znaczenia, czy to odpoczynek regularny, czy rekompensaty. Dodatkowo pojawił się nowy wymóg – wspomniane odpoczynki mają odbywać się w miejscu przyjaznym dla wszystkich płci z odpowiednim zapleczem sanitarnym oraz sypialnym.
4. **Możliwość przedłużenia czasu jazdy o maksymalnie 1 lub 2 godziny przy powrocie do centrum operacyjnego firmy lub do domu na odpoczynek tygodniowy.**

Wydłużenie to zostało dodane do znanego kierowcom artykułu 12 rozporządzenia 561/2006, dlatego kierowca na wydruku powinien wskazać powody takiego odstępstwa.

Możliwość przekroczenia dotyczy czasu jazdy dziennej oraz tygodniowej, jak również powstałego przy tym ewentualnego naruszenia doby kierowcy. Oznacza to, że odpoczynek dzienny może w tej sytuacji także zostać odebrany za późno, przy czym należy zwrócić uwagę, aby nie wpłynąć na odpoczynki tygodniowe.

Dodatkowym wspólnym warunkiem obu przedłużeń jest konieczność rekompensaty przedłużonego czasu, którą jest do odebrania na dotychczasowych warunkach (z odp. min. 9 godz. w ciągu 3 tygodni). Pozostałe kryteria różnią się w zależności od wielkości przekroczenia czasu jazdy. Przed skorzystaniem

z tej możliwości należy oszacować, o ile zostanie przekroczony ewentualny czas jazdy. Jeśli będzie to do jednej godziny, wówczas kierowca powinien wrócić do bazy lub do domu na co najmniej odpoczynek tygodniowy skrócony (min. 24 godz.).

Jeśli zostanie przekroczony o czas do dwóch godzin to:

- kierowca powinien wrócić do bazy lub do domu na przynajmniej odpoczynek tygodniowy regularny (min. 45 godz.);
- przed tymi dodatkowymi 2 godzinami jazdy kierowca powinien odebrać dodatkową 30-minutową przerwę.

#### 5. **Możliwość przerwania na promie/pociągu odpoczynków tygodniowych skróconych oraz regularnych.**

Odbiór odpoczynku tygodniowego skróconego odbywa się na takich samych zasadach jak dotychczasowy odbiór odpoczynków dobowych. W przypadku przerwania na promie odpoczynku tygodniowego regularnego, poza dotychczasowymi warunkami pojawiają się nowe:

- kierowca musi mieć dostęp do kabiny sypialnej, a nie, jak w przypadku krótszych odpoczynków, do koi lub kuszetki;
- podróż promem, bądź pociągiem ma być zaplanowana przynajmniej na 8 godzin.

#### 6. **Nowe wyłączenia – kto nie musi mieć tachografu?**

Nowe wyłączenia dotyczą firm przewożących masę betonową (gruszki), a także przewóz maszyn budowlanych w promieniu 100km od bazy przedsiębiorstwa.

#### 7. **Posiadasz tachograf analogowy? Pamiętaj o nowym obowiązku!**

Kierowcy wykonujący międzynarodowy transport samochodami z tachografami analogowymi muszą na ich odwrócie zapisywać godziny przekroczeń granic.

## Jakie zmiany zostaną wprowadzone



### za 18 miesięcy?

Zmiany te mogą zmniejszyć konkurencyjność polskich firm, a także wprowadzają ograniczenia w dostępie do rynków przewozowych w Europie Zachodniej.

*Najprawdopodobniej od września 2023 roku, wprowadzone zostaną nowe tachografy inteligentne drugiej generacji.*

#### **Od 2 lutego 2022 r. – delegowanie kierowców i wynagrodzenie minimalne**

Określone zostały zasady podlegania pod delegowanie w zależności od wykonywanego rodzaju operacji transportowych, czyli to, co do tej pory podlegało interpretacji poszczególnych państw członkowskich.

#### **Pod delegowanie nie będą podlegać:**

- tranzyt (przejazd bez załadunku lub rozładunku);
- przewozy dwustronne/bilateralne (przewóz międzynarodowy do kraju siedziby lub z kraju siedziby) wraz z maksymalnie dwoma dodatkowymi załadunkami/rozładunkami (spełniając dodatkowe warunki).

Dla firm wykonujących ww. przewozy oznacza to znacznie mniej wymogów formalnych i kosztów niż obecnie.



#### **Pod delegowanie podlegać będą natomiast firmy wykonujące:**

- przewozy kabotażowe;
- przewozy typu cross-trade/przerzuty (przewozy pomiędzy innymi krajami niż kraj siedziby, np. gdy polska firma wykonuje przewóz z Francji do Niemiec).

Firmy, wykonujące takie przewozy, będą musiały, oprócz stawki godzinowej, wypłacać również wszystkie inne składniki wynagrodzenia, tak jak kierowcy zatrudnionemu w kraju, w którym wykonywane są przewozy. Dodatkowym powodem wzrostu kosztów będzie brak możliwości zaliczania diet i ryczałtów za nocleg do płacy minimalnej. Oznacza to, że kierowca z polskiej firmy, wykonujący przewozy kabotażowe na terytorium Francji, będzie musiał otrzymać za ten okres wynagrodzenie takie, jak kierowca z Francji, a dodatkowo, zgodnie z polskimi przepisami – dietę oraz ryczałt za nocleg. Z tego powodu, warto zabiegać przez najbliższe 18 miesięcy o zmianę polskiej ustawy o czasie pracy kierowców.

*Od 22 maja 2022 r. nowymi regułami zostaną objęte międzynarodowe przewozy rzeczy pojazdami od 2,5 do 3,5 tony dmc.*

## Jakie przepisy mogą jeszcze wejść 21 lutego 2022 r.?

-  powrót pojazdu do bazy co 8 tygodni\*
  -  4 dniowy zakaz kabotażu w tym samym kraju od momenty zakończenia poprzednich przewozów kabotażowych\*
- \* W związku z tym, że nie przeprowadzono oceny skutków tych zmian, Komisja Europejska zobowiązała się w trakcie najbliższych 18 miesięcy dokonać takiej oceny, m.in. w aspekcie znacznego zwiększenia pustych przejazdów i ich negatywnego wpływu na środowisko i infrastrukturę, co daje nadzieję, że przepisy te nie wejdą w życie.

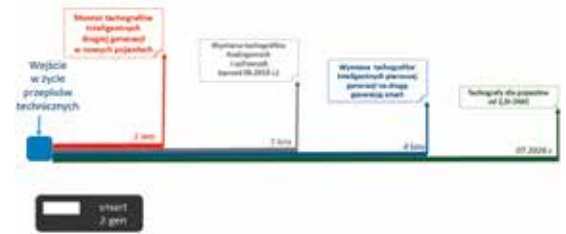
## Co jeszcze się zmieni w późniejszym czasie (+ 21 miesięcy)?

1. Od 22 maja 2022 r. – transport pojazdami do 3,5 tony.

Od tego dnia nowymi regułami zostaną objęte wyłącznie międzynarodowe przewozy rzeczy pojazdami od 2,5 do 3,5 tony dmc. Ponadto 21 miesięcy po opublikowaniu Pakietu, pojawi się konieczność spełnienia warunków dotyczących przewoźnika drogowego oraz uzyskania licencji transportowej, jak również od 1 lipca 2026 r. obowiązywać będzie wymóg montażu tachografów i stosowania się do reguł dotyczących czasu jazdy i odpoczynku kierowców.

2. Wymiana tachografów – inteligencja drugiej już generacji.

Najprawdopodobniej od września 2023 r. wprowadzone zostaną nowe tachografy inteligentne drugiej generacji, a w kolejnych latach, dla firm wykonujących przewozy międzynarodowe, nastąpi sukcesywna wymiana pozostałych tachografów na te najnowsze.



## To nie koniec zmian – szykują się kolejne

Wszystkie opisane zmiany, to dopiero początek gorącego okresu w prawie transportowym, tym bardziej, że pociągną za sobą kolejne, które będą publikowane w przeciągu najbliższego roku lub dwóch lat – począwszy od przepisów technicznych odnośnie tachografów, nowych ustaw i rozporządzeń implementujących dyrektywę o delegowaniu pracowników, przez nowe taryfikatory w poszczególnych krajach, aż po możliwą zmianę polskiej ustawy o czasie pracy kierowców w zakresie zasad wynagradzania czy planowanych aktów prawnych dotyczących systemów wymiany informacji pomiędzy inspekcjami.

## AUTORZY



**Mateusz Włoch**

ekspert ds. rozwoju i szkoleń



**Ireneusz Czulak**

ekspert ds. analiz i rozliczeń

