

Zmiany zapowiadane przez KE dla transportu do 3,5 tony w Pakiecie mobilności

Komisja Europejska w opublikowanym w ubiegłym roku dokumencie „Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”¹, zaprezentowała rys głównych kierunków działań ustawodawczych. Szczególne miejsce w projekcie KE poświęciła transportowi drogowemu, w tym także pojazdom do 3,5 tony, jako sektorowi mobilności odgrywającemu zasadniczą rolę w sferze gospodarczej i społecznej Unii.



Jakub Ordon

Busiarze z licencją transportową

Wspomniany program ma już prawie rok, ale jego poszczególne elementy są przez cały czas żywo dyskutowane i poddawane modyfikacjom na arenie europejskiej. Wśród zagadnień, które w najbliższym okresie mają być powtórnie zdefiniowane legislacyjnie, znalazł się także transport lekkimi pojazdami do 3,5 t. Projekt zmian przepisów zmierza w kierunku modyfikacji rozporządzeń 1071/2009 oraz 1072/2009 pod kątem wpuszczenia przedsiębiorców transportowych wykorzystujących pojazdy lekkie w strefę licencyjną. Transport

pojazdami do 3,5 t DMC, obecnie wyłączony m.in. ze stosowania ustawy o transporcie drogowym, po wdrożeniu Pakietu

mobilności będzie traktowany na równi z firmami wykorzystującymi do przewozu towarów 40-tonowe zestawy. Busiarz

Transport pojazdami do 3,5 t DMC po wdrożeniu Pakietu mobilności będzie traktowany na równi z firmami wykorzystującymi do przewozu towarów 40-tonowe zestawy. Busiarz będzie wówczas musiał uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu oraz licencję transportową.



W świetle stanowiska Komisji Europejskiej, firmy o taborze do 3,5 t DMC będą musiały wykazać się posiadaniem zabezpieczenia finansowego w wysokości 1 800 euro w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu oraz 900 euro na każdy dodatkowy pojazd

będzie wówczas musiał uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu oraz licencję transportową.

Zabezpieczenie finansowe

Niejako integralnym elementem wspomnianej licencji, jest posiadanie przez przedsiębiorcę odpowiedniej zdolności finansowej we wskazanych w przepisach progach. W świetle stanowiska Komisji Europejskiej, firmy o taborze do 3,5 t DMC będą musiały wykazać się posiadaniem zabezpieczenia finansowego w wysokości 1 800 euro w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu oraz 900 euro na każdy dodatkowy pojazd. Wobec firm transportowych, które wykorzystują flotę ciężką, stawki te są adekwatnie powiększone do 9 000 euro na pierwszy pojazd i 5 000 euro na każdy następny. Przy dostępności ubezpieczeń OCP posiadanie odpowiedniej zdolności finansowej nie powinno stanowić problemu, ale Komisja Europejska planuje, że wraz ze zmianami prawa, zaprzestanie honorowania ubezpieczeń OCP zarówno w lekkim, jak i ciężkim transporcie. Przedsiębiorcy będą

1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0283&from=PL>

2 <http://www.gitd.gov.pl/dla-mediow/aktualnosc/przeciazenia-w-pojedzie-o-dmc-do-3,5-tony>

mogli wówczas wykazać swoją zdolność finansową wyłącznie za pomocą gwarancji bankowej oraz rocznego sprawozdania finansowego.

Zagrożenie na drodze

Dodatkowe obciążenia transportu lekkiego nie są postrzegane przez przewoźników licencjonowanych jako negatywne zjawisko. Według nich istniejące obecnie wyłączenie busiarzy spod określonych regulacji transportowych, stwarza realne zagrożenie na drogach oraz zaburza funkcjonowanie branży transportowej. Pojazdy lekkie przewożące towary są w znacznej mierze przeciążone², a ich kierowcy jeżdżą bez odpoczynku, co może rodzić ryzykowne sytuacje na drogach. Zmiany wpływające na wprowadzenie ograniczeń w transporcie lekkim będą więc mogły korzystnie wpłynąć również na transport ciężki i bezpieczeństwo przewozów.

Pakiet mobilności – plany

Na początku 2018 r. we Francji powołano Damien'a Pichereau do opracowania propozycji legislacyjnych dotyczących uregulowania sytuacji prawnej pojazdów do 3,5 tony na terytorium państwa. Poseł Damien Pichereau od 2017 r. odpowiedzialny jest, w ramach komisji parlamentarnych, za opracowanie raportu dotyczącego Pakietu mobilności, który



Zmiany wpływające na wprowadzenie ograniczeń w transporcie lekkim mogą korzystnie wpłynąć również na transport ciężki i bezpieczeństwo przewozów

Busiarze nie zostaną pozbawieni licznych przywilejów względem transportu ciężkiego, takich jak pozostawienie ich w strefie nieautomatycznej (bez tachografów) rejestracji czasu pracy kierowców oraz traktowanie przez służby kontrolne busów do 3,5 t jak „osobówek”.



Komisja Europejska planuje, że wraz ze zmianami prawa, zaprzestanie honorowania ubezpieczeń OCP zarówno w lekkim, jak i ciężkim transporcie. Przedsiębiorcy będą mogli wówczas wykazać swoją zdolność finansową wyłącznie za pomocą gwarancji bankowej oraz rocznego sprawozdania finansowego

będzie podstawą do sformułowania stanowiska Francji w tym przedmiocie jeszcze w pierwszej połowie 2018 r. W licznych wywiadach i wypowiedziach, polityk sprzeciwia się jakiegokolwiek liberalizacji reguł w wykonywaniu transportu. Opowiada się również za objęciem legislacją socjalną pojazdów do 3,5 tony oraz znaczącym wzmocnieniem kontroli.

Pakiet mobilności, choć nastawiony głównie na modyfikację przepisów dla ciężkiego taboru, z pewnością pociągnie za sobą także zmiany dla firm realizujących przewozy pojazdami do 3,5 t. Niemniej jednak, busiarze nie zostaną pozbawieni licznych przywilejów względem transportu ciężkiego, takich jak pozostawienie ich w strefie nieautomatycznej (bez tachografów) rejestracji czasu pracy kierowców oraz traktowanie przez służby kontrolne busów do 3,5 t jak „osobówek” (możliwość jazdy podczas zakazów okresowych i obszarowych). Ta przewaga sprawia, że pozycja przedsiębiorstw busowych na rynku przewozu towarów nie jest zagrożona. ◀

Jakub Ordon
Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP