

Transport nie odpoczywa, czyli co czeka polskich przewoźników po urlopie

Wakacje to nie sezon ogórkowy. Dla polskich transportowców oznacza przygotowanie się do znaczących zmian i perturbacji. Już 3 września kary za wybrane wykroczenia będą naliczane na nowo. A od października zaczną obowiązywać aktualne regulacje SENT. Co więcej, szykują się kolejne rewolucje. Co z pomysłem Ministra Infrastruktury o zmianie wynagradzania kierowców? I jaki dalszy los czeka Pakiet Mobilności? Eksperti wskazują kierunki zmian i podpowiadają, jak się na nie przygotować.

Aż 12 tysięcy PLN kary maksymalnej może zapłacić przewoźnik drogowy w przypadku naruszenia wybranych regulacji zawartych w nowym taryfikatorze. Za fałszowanie ewidencji czasu pracy lub odmowę udostępnienia jej kontrolerom zostanie naliczone 8 tysięcy PLN. Osoba zarządzająca transportem może zapłacić teraz aż 3 tysiące PLN. Zmienia się też tryb nakładania kary z wykroczeniowego na administracyjny, czyli albo zarządca zostanie ukarany w pełnej kwocie, albo w ogóle. Uwaga na nowości w naruszeniach – od września pojawiają się między innymi kary za brak wpisu w tachografie nazwy kraju, w którym kierowca rozpoczął i zakończył pracę (100 PLN za każdy dzień) oraz za przekroczenie 10 godzin czasu pracy w porze nocnej.

- Warto się na te zmiany przygotować wcześniej. Przede wszystkim zapewnić pracownikom zajmującym się kontrolą i analizą czasu pracy w przedsiębiorstwie odpowiednie szkolenia, w szczególności z nowych zasad nakładania kar oraz nowych naruszeń. Pamiętać należy również o samych kierowcach, którzy oczekują cyklicznego przypominania zasad właściwej obsługi tachografu czy szkolenia z norm czasu pracy i uzupełniania dokumentacji. Szczególnie powinno się też zwrócić uwagę na przeniesiony już do taryfikatora podział wykroczeń na poważne, bardzo poważne i najpoważniejsze, który jest połączony z KREPTD (Krajowym Rejestrem Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego). Wielokrotne popełnianie naruszeń może spowodować utratę tzw. dobrej reputacji, bez niej zaś nie będzie można wykonywać zawodu przewoźnika drogowego – przypomina Kamil Wolański, ekspert OCRK.

Walka z manipulacjami. Inteligentne tachografy na pokład.

Zmieniają się również zasady instalacji tachografów oraz ich naprawy. Co więcej, w wybranych warsztatach inspektor będzie mógł sprawdzić, czy tachograf, a co za tym idzie czas pracy kierowcy, nie jest manipulowany. Jeśli podejrzenie kontrolera będzie słuszne, wszelkie koszty ponosi przewoźnik drogowy. Jeśli kontroler nie stwierdzi naruszenia przepisów, koszty inspekcji przechodzą na Skarb Państwa. Oznacza to, że kontrolujący prawdopodobnie będą zlecać sprawdzanie pojazdów zdecydowanie częściej niż do tej pory. Łączna opłata za kontrolę tachografu i przywrócenie jego działania może teraz wynosić zgodnie z ustawą nawet 15 tysięcy PLN.

- W związku z powyższym, przedsiębiorcy transportowi powinni sami sprawdzać możliwość manipulacji tachografu, na przykład śledząc nieprawidłowości związane z przerwami zasilania, brakami w danych,

czy innymi błędami, które można wyczytać z informacji zawartych w urządzeniu cyfrowym. Wszystko po to, by eliminować wszelkie podejrzenia podczas kontroli drogowej. Dokładne sprawdzanie i zapobieganie takim naruszeniom może ograniczyć sytuacje przerwania przewozu przez kontrolującego, co z kolei wiąże się również z konsekwencjami ze strony nadawcy, odbiorcy towaru za opóźnienia w jego dostawie – mówi ekspert OCRK.

Równoległe trwają ostatnie prace konstrukcyjne nad tak zwanym inteligentnym tachografem. Będzie to urządzenie, które w porównaniu z poprzednią generacją, dostarczy m.in. informacji o przekroczeniu granicy przez pojazd oraz jego położenie co trzy godziny jazdy. - *Obowiązek montowania inteligentnych tachografów we wszystkich nowych pojazdach nastąpi od 15 czerwca 2019 roku. Samochody wprowadzone do eksploatacji przed tą datą, zachowają stare tachografy przez maksymalnie pięć i pół roku. Następnie, najpóźniej w 2025 roku, ich właściciele będą musieli zamontować na pokładzie urządzenia nowego typu, z funkcją zdalnej kontroli – informuje Kamil Wolański, OCRK.*

Nowe kary za SENT dopiero za cztery miesiące.

Co nowego jeszcze czeka polski transport po wakacjach? Aktualizacje w ustawie SENT. Przewoźnicy będą zobowiązani do posiadania lokalizatorów lub zewnętrznych systemów lokalizacji. Wszystko po to, aby sprawnie i efektywnie monitorować przewóz grup towarów określanych jako wrażliwe, np. paliwa silnikowe i ich pochodne, paliwa opałowe, oleje smarowe, czy wyroby zawierające alkohol etylowy oraz susz tytoniowy.

- Ustawa wchodzi w życie 1 października 2018 r. Za niedostosowanie się do nowych zapisów przewoźnikowi grozi kara 10 tysięcy PLN. Kierowca zaś może zapłacić od 5 do 7,5 tysiąca PLN za jazdę z niesprawnym lokalizatorem lub włączenie albo wyłączenie urządzenia w nieodpowiednim momencie. Przepisy nakładające kary pieniężne za niedopełnienie obowiązków przez przewoźnika albo kierującego pojazdem wejdą w życie 1 stycznia 2019 r, ale już po wakacjach mogą ruszyć kontrole i warto przygotować się wcześniej do egzekwowania nowych zapisów ustawy – komentuje Mateusz Włoch z firmy INELO. – Nowe przepisy nakładają także na przewoźnika obowiązek uzupełnienia zgłoszenia przewozu towaru o indywidualny numer lokalizatora albo urządzenia zainstalowanego w środku transportu. Przewoźnicy, którzy nie mają takich narzędzi, będą mogli skorzystać z aplikacji na smartfon z nawigacją GPS. Aplikacja będzie udostępniana za darmo przez Krajową Administrację Skarbową. Na razie nie ma jeszcze konkretnych informacji, kiedy to nastąpi – dodaje ekspert INELO.

Unia milczy

Duże zmiany czekają firmy w transporcie międzynarodowym. Dyskusja na temat zakresu stosowania w sektorze transportu zasady „równej płacy za tę samą pracę w tym samym miejscu” trwa. Podczas sesji plenarnej Parlamentu Europejskiego nie udało się wypracować zgody, co do przepisów o delegowaniu kierowców, wykonujących międzynarodowe przepisy drogowe. Całkowite zwolnienie ich z nowych regulacji przypadło jednym głosem. Wiemy już natomiast, że bardziej prawdopodobne jest, iż transgraniczne przewozy drogowe będą zwolnione do 10 dni w miesiącu, a kabotaż i transport kombinowany będzie nimi w całości objęty. Teraz dla przedsiębiorców oznacza to, że nie mają żadnych podstaw do właściwego i opartego na konkretach planowania przyszłych kosztów związanych

z wynagrodzeniami kierowców w transporcie międzynarodowym, ponieważ w dalszym ciągu regulacje opierają się na nieszczegółowej „starej” dyrektywie 96/71. Projekty przepisów wróciły ponownie do dalszych prac komisji TRAN. Kolejne posiedzenie Parlamentu Europejskiego odbędzie się we wrześniu i według agencji komisja ma przedstawić plan na zaktualizowany kształt Pakietu Mobilności.

- Nie ma jednak żadnej pewności, że zasady akceptowalne dla PE, a później także Rady UE i KE zostaną szybko wypracowane. Z pewnością każda z zainteresowanych stron będzie chciała znaleźć i zatwierdzić optymalne rozwiązanie przed kolejnymi wyborami w 2019 roku. Jednak już teraz polscy przedsiębiorcy mogą podjąć pewne kroki w celu ograniczenia skutków zmian, np. poprzez modyfikację struktury wynagradzania kierowców, automatyzację pracy przy rejestrowaniu czasu pracy w różnych krajach czy choćby podejmowanie rozmów negocjacji z kontrahentami w związku ze wzrostem kosztów pracowniczych wynikających z dyrektywy o delegowaniu pracowników – mówi Kamil Wolański, ekspert OCRK.

Możliwe kierunki działań polskich przewoźników:

PAKIET MOBILNOŚCI

MOŻLIWE KIERUNKI DZIAŁAŃ POLSKICH PRZEDSIĘBIORCÓW

<p>Modyfikacja i optymalizacja struktury wynagradzania kierowców</p> <p>Im większa kwota brutto, która może być częścią minimalnego wynagrodzenia kierowcy w innych krajach – tym mniejszy będzie wzrost kosztów w przypadku „wyrzucenia” z płacy minimalnej należności związanych z podróżami służbowymi kierowców. Ci przedsiębiorcy, którzy wypłacają minimalną stawkę zasadniczą brutto (2100 PLN), bez podziału na poszczególne składniki, najbardziej odczują zmiany.</p>	<p>Automatyzacja pracy, rejestrowanie przekraczania granic</p> <p>W przypadku, gdy praca kierowcy wypada nawet w kilku krajach w ciągu jednego tygodnia, należy skorzystać np. z systemu czy oprogramowania które na podstawie wskazań GPS zautomatyzuje gromadzenie tych danych, ograniczając pracę administracyjną w biurze. W przeciwnym wypadku, oprócz dodatkowych kosztów pracowniczych, można narazić się na błędy, które skończyć się mogą sankcjami podczas kontroli.</p>	<p>Negocjacje z kontrahentami</p> <p>Przedsiębiorcy mogą już zabiegać, aby w zawieranych kontraktach ze zleceniodawcami transportów, uwzględnić (podobnie jak z cenami paliwa) wysokość minimalnych stawek wynagradzania pracowników w poszczególnych krajach, aby w przypadku znacznych wahań odpowiednio się rozliczyć.</p>
--	---	--

Polski dialog?

Na rozwiązanie czeka również rewolucyjny projekt zmian w ustawie o czasie pracy kierowców, zaproponowany przez Ministerstwo Infrastruktury. Sytuacja jest związana nie tylko z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego, który to poddał pod wątpliwość w ogóle istnienie podróży służbowej w przypadku pracowników stale przemieszczających się (kierowców), ale również z Pakietem Mobilności. Nowelizacja ustawy miała być odpowiedzią na regulacje lobbowane przez kraje zachodnie, które oprócz podwyżki wynagrodzenia minimalnego, nakładu obowiązków administracyjnych, planowały należności związane z podróżą służbową wyłączyć z płacy minimalnej, co przy obecnej strukturze wynagrodzenia kierowców wiązałoby się z ogromnym wzrostem kosztów pracowniczych.

- Na ten moment, po przedstawieniu poszczególnych opinii do projektu, sprawa wróciła do Rady Dialogu Społecznego. Zespół Trójstronny ds. transportu zbierze się prawdopodobnie po wakacjach, by podjąć dalsze prace nad projektem ustawy. Póki co polscy przewoźnicy mogą jedynie monitorować sytuację. W przypadku przyjęcia proponowanych zmian, nowe przepisy podbiją całkowite koszty zatrudnienia kierowcy od 5% do nawet 35% w zależności od przedsiębiorstwa, ale z drugiej strony zabezpieczą je przed zachodnią płacą minimalną. Zmienione regulacje nie uproszą także prawidłowego wyliczania wynagrodzeń, gdyż w celu zastosowania ulg przysługującym pracownikom delegowanym, konieczne będzie określenie tak zwanych wirtualnych diet przysługujących w każdym kraju delegowania. Zgodnie z projektem, obowiązkowa dla wszystkich pracowników będzie też pełna ewidencja czasu pracy. Jest dużo pytań i wątpliwości związanych z tym projektem. Czekamy na rozwój sytuacji. Jest to z pewnością, wraz z Pakietem Mobilności, jeden z najważniejszych tematów, który wróci po wakacjach – komentuje Kamil Wolański, OCRK.