

# TRANSPORT AUTAMI DO 3,5 TONY W PAKIECIE MOBILNOŚCI



Jakub Ordon



Transport towarów pojazdami o dmc (dopuszczalnej masie całkowitej) do 3,5 t wywiera coraz silniejszy wpływ na gospodarkę transportową UE i nie sposób pominąć go w projektach przepisów. Dlatego Komisja Europejska w pracach nad Pakietem mobilności szczególnie miejsce poświęciła flocie lekkiej.

**P**onad rok temu Komisja Europejska zaprezentowała w dokumencie „Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”, projekt głównych działań legislacyjnych, dotyczących poprawy polityki transportowej UE również w zakresie przewozów realizowanych pojazdami lekkimi. Komisja, nie będąc w posiadaniu wiarygodnych informacji na temat skali zjawiska, zaleciła, aby każde z państw członkow-



Na razie porzucony został pomysł dotyczący montowania w busach tachografów.

skich oszacowało, jaki procent rynku transportowego zajmują przewozy wykonywane lekkimi pojazdami dostawczymi, tak aby w przyszłości stworzyć system zasad specjalnie dostosowanych do tych samochodów. Głównym kierunkiem zmian, jakie obecnie przyjęła KE, jest modyfikacja rozporządzeń 1071/2009 oraz 1072/2009 w zakresie ich rozszerzenia o przedsiębiorców wykorzystujących pojazdy lekkie i ich wchłonięcie przez transport licencjonowany.

## Busiarz z licencją i zdolnością finansową

**Transport pojazdami do 3,5 t dmc, obecnie wyłączony ze stosowania m.in. ustawy o transporcie drogowym, po wdrożeniu Pakietu mobilności będzie traktowany na równi z firmami wykorzystującymi do przewozu towarów 40 tonowe zestawy.** Busiarz będzie zatem musiał uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu oraz licencję transportową. Samo uprawnienie transportowe wiązać się też będzie z posiadaniem przez przedsiębiorcę odpowiedniej zdolności finansowej we wskazanych w przepisach progach. Obecna propozycja Komisji Europejskiej zakłada wykazanie się zabezpieczeniem finansowym w wysokości: 1,8 tys. euro w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu oraz 900 euro na każdy dodatkowy pojazd, przeznaczony do transportu lekkiego. Przy dostępności ubezpieczeń OCP (gwarancji bankowych, rocznych sprawozdań finansowych) posiadanie odpowiedniej zdolności finansowej nie powinno stanowić problemu, niemniej jednak obecnie przedsiębiorcy posługujący się pojazdami do 3,5 t nie muszą ponosić tego typu kosztów.

## Bezpieczniej na drogach?

Dodatkowe obciążenia transportu lekkiego nie są postrzegane przez przewoźników licencjonowanych jako negatywne zjawisko. Wręcz przeciwnie – mają służyć poprawie przejrzystości rynku i usunięciu z obiegu niewiarygodnych firm. Zdaniem wielu przedsiębiorców posiadających licencje transportowe, busiarze, realizujący przewozy drogowe bez regulacji prawnych, stwarzają realne zagrożenie na drogach i „psują rynek”. Ponadto, z uwagi na znikomą dotkliwość kar, pojazdy lekkie przewożące towary są w dużej mierze przeciążone, a ich kierowcy jeżdżą bez odpo-

czynku, co w znaczący sposób wpływa na obniżenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zmiany wpływające na wprowadzenie ograniczeń w transporcie lekkim mogą więc korzystnie wpłynąć na transport ciężki.

Z drugiej strony można dostrzec również rysę na tych optymistycznych prognozach. W przypadku realizacji dostaw w okresach zakazu ruchu pojazdów ciężarowych (np. zakaz jazdy pojazdów powyżej 12 ton (7,5) dmc w święta, obowiązujący na mocy lokalnych przepisów), czy w obszarach o małej nośności dróg (miasta, drogi gminne), transport lekki będzie i tak wiódł prym nad ciężkim, ale z uwagi na dodatkowe obciążenia legislacyjne, będzie droższy.

### Rejestracja czasu pracy busiarzy

Na razie porzucony został pomysł dotyczący montowania w busach tachografów. Niestety, pozostawienie „transportu lekkiego” w strefie nieautomatycznej (bez tachografów) rejestracji czasu pracy kierowców oraz traktowanie przez służby kontrolne busów

---

*Busiarz będzie musiał uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu oraz licencję transportową.*

---

do 3,5 t jak „osobówek” niesie za sobą ryzyko, że problemy na drogach nie znikną. Warto byłoby więc poszukać innego rozwiązania. Być może system stosowany w Niemczech – rejestracja czasu pracy w formie kart drogowych – Tageskontrollblatt, znajdzie uznanie w większej ilości państw UE i doczekamy się nie regulacji wspólnotowych, a lokalnych przepisów wprowadzających nakaz rejestracji aktywności kierowcy odręcznie na kartach pojazdów.

### AUTOR



**Jakub Ordon**

Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP



[www.ocrk.pl](http://www.ocrk.pl)

**OCRK**<sup>®</sup>  
OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW