

Jaki będzie 2019 dla polskich przewoźników?

Pakiet Mobilności wydaje się być najgorętszym tematem dyskusji wśród kierowców ciężarówek i właścicieli firm transportowych. Tymczasem nic jeszcze nie jest pewne i na wieści z Parlamentu Europejskiego trzeba będzie chwilę poczekać. Podobnie jak w przypadku nowych pomysłów dotyczących tachografów. Podczas, gdy jeden przepis nie wszedł jeszcze w życie, urzędnicy już mają kolejne rewolucyjne propozycje. Co więc zmieni się na pewno, a co może stać się nieodległą i niepokojącą przyszłością? Komentują eksperci Inelo i Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

Pewniaki 2019

Matusz Włoch, ekspert Inelo, które dostarcza kierowcom i przewoźnikom nowoczesne rozwiązania IT zwiększające bezpieczeństwo na drodze i jakość pracy truckerów:

Pamiętajmy, że od stycznia 2019 roku zaczynają obowiązywać nowe sankcje wynikające z ustawy dotyczącej SENT, czyli obowiązkowego przekazywania informacji o przewożeniu towarów wrażliwych. Dane lokalizacyjne należy przysyłać na bieżąco, co minutę. Za naruszenie tego zapisu grożą naprawdę wysokie kary. Sankcji z tego tytułu nie uniknie kierowca – może on zapłacić od 5 do 7,5 tysiąca PLN w przypadku niedostosowania się do wymogu. Przedsiębiorca zaś może zostać obciążony aż 10 tysiącami PLN.

Pewniakiem jest też tak zwany inteligentny tachograf, który obligatoryjnie będzie montowany w nowych ciężarówkach od 15 czerwca 2019 roku. Polscy przewoźnicy dysponują jedną z najnowocześniejszych flot w Europie. Ci, którzy nabędą nowe pojazdy w drugiej połowie roku, muszą liczyć się z tym, że na ich pokładzie zamontowane będą już urządzenia nowej generacji, co może wpłynąć na większy koszt pojazdu. Nowy tachograf ma służyć nie tylko do rejestrowania czasu pracy kierowcy. Wyposażony będzie także w automatyczny zapis lokalizacji przy rozpoczęciu, zakończeniu pracy oraz co trzy godziny jazdy. Inspektorzy będą mogli również zdalnie, bez zatrzymywania pojazdu do kontroli, mieć wgląd w dane, które mogą sugerować manipulacje. Służby kontrolne zatrzymają więc konkretne, podejrzane ciężarówki. Takie działanie usprawni pracę kontrolerów i poprawi efektywność wykrywania nielegalnych praktyk oraz zdecydowanie podniesie bezpieczeństwo na drodze.

Mariusz Skurzyński, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców w zakresie PIP:

Od nowego roku w wielu krajach UE wzrosła kwota płacy minimalnej. W Polsce wynagrodzenie to zwiększyło się o 150 PLN brutto. To istotne, gdyż płacę minimalną na umowie posiada większość pracujących za kółkiem, reszta wypłaty są dodatki z tytułu na przykład wyrównania za pracę w innych krajach lub zwrot kosztów podróży służbowej, w tym diety czy ryczałty za nocleg. Zmienia się też prawo pracy w zakresie przekazywania pensji – w pierwszej kolejności będzie ona przelewana na konto, chyba że pracownik złoży wniosek o otrzymywanie zarobionych pieniędzy do rąk własnych. Ważną informacją dla kierowców jest również fakt, że od stycznia należności z tytułu podróży służbowych mogą podlegać potrąceniom alimentacyjnym.

O tym się mówi

Łukasz Włoch, główny ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców:

Polskich przewoźników najbardziej interesują obecnie dalsze prace Parlamentu Europejskiego nad tak zwanym Pakietem Mobilności. W przypadku końcowego przyjęcia nowych regulacji w obecnym kształcie, czyli tzw. podejścia ogólnego Rady Unii Europejskiej, w 2019 roku mogą ruszyć intensywne kontrole płacy minimalnej. Obecnie na poziomie europejskim są wątpliwości, w jaki sposób oraz w przypadku jakich rodzajów transportu, służby, które kontrolują ten zakres wynagrodzenia kierowców wedle obowiązującej dyrektywy, mają prawo nakładać kary na przedsiębiorców. Pakiet Mobilności ma jednoznacznie rozwiązać ten problem. Wprowadzie kraje UE będą miały rok lub dwa na oswojenie się i wdrożenie przepisów w życie, jednak należy podkreślić, że Francja i Niemcy już teraz są w pełni przygotowane do egzekwowania nowych norm.

Realną zmianą zaproponowaną przez Radę UE są nowe, zaostrzone zasady kabotażu, czyli rodzaj przewozu towarów, którego polskie firmy transportowe wykonują bardzo dużo na terenie UE. Jeśli Pakiet zostanie przyjęty w obecnym brzmieniu, to przewoźnik będzie mógł nadal wykonać trzy kabotaże w ciągu siedmiu dni, ale po nich nastąpi pięciodniowy zakaz wykonywania takich przejazdów na terenie tego samego kraju. Przestrzeganie nowych zasad będzie podlegało znacznie bardziej restrykcyjnej kontroli, gdyż inteligentne tachografy ułatwią służbom sczytywanie danych wskazujących orientacyjny czas przekraczania granic. Dodatkowo zmienią się normy odpoczynków tygodniowych, tj. przewoźnik będzie musiał organizować pracę kierowcy w taki sposób, by ten mógł wrócić do domu przynajmniej raz na cztery tygodnie lub, jeśli pracownik zdecyduje się na dwa skrócone odpoczynki tygodniowe (co najmniej 24 godziny), będzie zobligowany wrócić do domu po trzech tygodniach. Pamiętajmy jednak, aby zapewnić odpowiednie warunki pracy dla kierowcy. Regularny tygodniowy odpoczynek (co najmniej 45 godzin) już praktycznie w każdym kraju UE musi być spędzony poza kabiną tira. To ważna norma prawna, która ostatnio szczególnie skrupulatnie przestrzegana jest przez służby kontrolne. Funkcjonariusze mają prawo sprawdzać odbieranie przerw i odpoczynków na 28 dni wstecz, a rozważana jest też propozycja, która miałaby wydłużyć ten czas do 56 dni.

Europejscy przewoźnicy czekają również na kolejne wiążące informacje dotyczące porozumienia na linii Unia i Wielka Brytania. Brexit może wprowadzić spory chaos na rynku transportowym, m.in. bardzo długie kolejki na granicy, zwiększenie wymogów formalnych, wzrost cen towarów. Tym samym zmniejszy się liczba zleceń przewozowych z i do krajów Zjednoczonego Królestwa. Temat ten, jak i Pakiet Mobilności to największe niewiadome 2019 roku, które należy uważnie śledzić.

Matusz Włoch, ekspert ds. rozwoju i szkoleń Inelo:

Egzekwowanie przestrzegania wszelkich dyrektyw unijnych będzie w przyszłości jeszcze prostsze. Dzięki kolejnej edycji tachografów nowej generacji zapisy pokażą dokładnie, nie tylko kiedy, ale też gdzie kierowca wykonywał pracę oraz przekraczał granice państw.

Ponadto jest już projekt powiększenia rejestru przewoźników i naruszeń (KREPTD) o nowe obszary, to znaczy na przykład o numery rejestracyjne pojazdów oraz dodatkowe powiązania z rejestrami w innych krajach. To główna zmiana w przyjętym przez Radę Ministrów projekcie nowelizacji ustawy o transporcie drogowym. W praktyce może wpłynąć na skuteczność zawieszania wypisów z licencji oraz

utrata dobrej reputacji (w przypadku wielokrotnego popełniania bardzo poważnych naruszeń). Dla przypomnienia – dwa BPN średnio na kierowcę w ostatnim roku mogą skutkować zawieszeniem nawet 20% wypisów z licencji na trzy miesiące (w zależności od ilości pojazdów), a trzy skutkują wszczęciem procedury oceniającej, czy przewoźnik dalej może wykonywać transport. Początkowo modyfikacja była zaplanowana na 30 stycznia 2019 roku, jednak w Sejmie nadal trwają prace nad ustawą. Ze względu na konieczność dostosowania systemu informatycznego ma wejść ona w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia.