

Lekko nie będzie, czyli unijne nowości dla pojazdów poniżej 3,5 tony

Duże zmiany czekają w najbliższym czasie tak zwanych busiarzy. Komisja Europejska proponuje bowiem serię poprawek w rozporządzeniu 1072/2009 w zakresie wykonywania zawodu przewoźnika. Bardzo możliwe, że już niebawem firmy, operujące flotą lekką pojazdów przewożących towary na terytorium krajów Wspólnoty, będą miały obowiązek posiadania licencji jak przedsiębiorstwa transportu ciężkiego.

To nie rewolucja, tylko przepis, który małymi krokami zbliża do zalegalizowania tachografów cyfrowych rejestrujących czas pracy kierowców pojazdów poniżej 3,5 tony. I to już będzie prawdziwe wyzwanie, gdyż teraz ewidencja okresów jazdy nie jest prowadzona tak skrupulatnie jak w ciężarówkach. Busiarze przejmują ładunki, których nie pokrywają tiry. Czy w związku z nową ustawą polskich busów na europejskich drogach będzie mniej?

Mniejsza masa, większy problem

Najważniejsza zmiana obejmuje wagę minimalną pojazdów, powyżej której wymagane są zezwolenia transportowe i licencja wspólnotowa. Do tej pory górny limit, o ile dane państwo członkowskie nie zdecydowało inaczej, od którego obowiązywały przepisy kabotażowe¹, wynosił 3,5 tony. Proponowane poprawki zmniejszają tę granicę do 2,4 tony. Dlaczego aktualizacja przepisów budzi kontrowersje? Otóż obniżenie wartości dopuszczalnej masy ciężaru oznacza w tym przypadku, że wiele firm transportowych oraz kierowców busów będzie podlegało innym, bardziej restrykcyjnym zasadom dostępu do europejskiego rynku. **Jak zauważa Łukasz Włoch, główny ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców:**

Propozycje zmian w rozporządzeniu 1072/2009 to kolejny krok w stronę unifikacji rynku transportu drogowego. Do tej pory przepisy regulujące pracę kierowców były niejednolite i rozłożone na zbyt wiele osobnych zapisów, co prowadziło do problemów z ich interpretacją. Kraje takie jak Niemcy i Francja dość precyzyjnie określają zasady prowadzenia pojazdów, ale już w Polsce istnieje problem na przykład z definicją zawodu kierowcy. W myśl polskiego prawa termin ten nie wprowadza rozróżnienia między kierowcą busa a kierowcą tira. Oznacza to, że dany pracownik, jeśli ma odpowiednie uprawnienia, może prowadzić obie kategorie pojazdów, a wówczas czas jego pracy będzie wedle dwóch różnych standardów prawnych. Jest to oczywista niedogodność stwarzająca pole do nadinterpretacji przepisów prawa.

Proponowane regulacje dotyczące licencji spowodują również, że firmy, wykonujące transport pojazdami nie przekraczającymi 3,5 ton, będą musiały spełniać dodatkowe kryteria. Najważniejsze z nich to obowiązek wykazania płynności finansowej potwierdzonej przez wszystkie urzędy i certyfikaty oraz posiadanie stałej siedziby, w której gromadzone będą wszystkie dokumenty związane z prowadzeniem działalności. Ten przepis może okazać się najbardziej problematyczny dla polskich przedsiębiorców, tzw. busiarzy.

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=COMPARL&reference=PE-632.703&format=PDF&language=EN&secondRef=01>

Tacho w busie już niedługo?

Zmiany w przepisach dotyczące „małych” pojazdów w konsekwencji mogą również prowadzić w przyszłości do konieczności zainstalowania w nich tachografów. Poprawki do rozporządzenia unijnego z 10 stycznia 2019 roku² wskazują wyraźnie na dążenie europosłów do jak najszybszej implementacji inteligentnych urządzeń, o których mowa była już w rozporządzeniu 165/2014.

*Wszystkie zmiany w przepisach, które prowadzą do szerszego zastosowania tachografów, są krokiem w dobrym kierunku. Kierowcy busów, z racji dotychczasowego prawodawstwa, nie mieli obowiązku ich stosowania, co prowadziło w naturalny sposób do plagi osób przemęczonych pracujących za kółkiem, którzy jeżdżą nawet po kilka tygodniu w trasie. Uwagę na tę kwestię zwracają szczególną uwagę Niemcy, których kraj jest popularnym celem podróży polskich przewoźników. Problem jest poważny, bo może chodzić nawet o 100 tysięcy pojazdów. Pojawia się tutaj przede wszystkim sprawa bezpieczeństwa na drodze, ale ma także wymiar socjalny, tj. kadrowy i płacowy, ponieważ brak rejestratora znacząco utrudnia obliczanie stawek godzinowych oraz rozliczanie czasu odpoczynku – mówi **Łukasz Włoch**, ekspert OCRK.*

Regulacje dotyczące obowiązku instalowania tachografów nie zostały jeszcze formalnie przegłosowane, natomiast są one nieuniknione. Jeżdżąc na Zachód, polscy busiarze powinni pamiętać, że w wielu państwach europejskich przepisy o czasie pracy kierowcy są dużo bardziej restrykcyjne i bezwzględnie egzekwowane, w tym również oczywiście dla pojazdów poniżej wspomnianej wcześniej 3,5 ton. We Francji na przykład zgodnie z niedawną aktualizacją wytycznych w przepisach o godzinach pracy – wszyscy kierowcy (w tym zagraniczni) zobowiązani są do zapisywania przepracowanych godzin i odpoczynków w Książce Kontroli (Livret individuel de contrôle), ale może być to również inny dokument potwierdzający czas pracy. Za ich brak grożą wysokie kary - od 90 do nawet 750 euro.

I co dalej?

Unijne regulacje są krokiem w stronę ujednoczenia przepisów, które obowiązują w różnych formach w wielu krajach starego kontynentu. O ile jednak wymogi związane z tachografami rozwiązują dość kontrowersyjną kwestię rozliczania pracy busiarzy i powinny zdecydowanie poprawić bezpieczeństwo na drogach, tak niektóre z przepisów dotyczących przetrzymywania dokumentów są sformułowane dość drakońsko. Mogą przez to uderzyć w polskie firmy, które będą musiały zmierzyć się z dodatkowymi obciążeniami administracyjnymi. Z drugiej strony jednolite prawo dla wszystkich kierowców mogłoby również pozytywnie wpłynąć na poprawę sytuacji na rynku pracy w sektorze TSL, który cierpi na braki kadrowe. Jest to korzystne zarówno dla prowadzących busy, ponieważ mogą dzięki temu pracować wedle jednego standardu, eliminując nadużycia, jak i dla firm, które mogłyby łatwiej pozyskać pracowników bez konieczności stosowania różnych przepisów.

² <http://www.europarl.europa.eu>