

N° 6 grudzień 2020 – styczeń 2021 (48)

cena: 49 zł (w tym 8% VAT)

transport-manager.pl

transport manager



ISSN 2300-164X

12 >



9 772300 164003

UWOLNIĆ CZAS WŁAŚCICIELA

ZMIANY REGULACYJNE DLA BRANŻY TRANSPORTOWEJ 2020/21

TRANSPORTOWE WYZWANIA PRAWNE



dr Tomasz Srokosz, Klaudia Raczek



2021

Początek i koniec roku 2020 to okresy nieporównywalne. Nie chodzi nawet o zmiany regulacyjne, chociaż są one rewolucyjne, co o okoliczności prowadzenia działalności transportowej. Zmiany przepisów prawnych były zapowiadane przed pandemią, ale teraz weszły w życie. Podsumujmy je.

PAKIET MOBILNOŚCI

Pakiet Mobilności¹, czyli kompleksowa regulacja UE dotycząca branży transportowej, jest obowiązującym prawem, chociaż przepisy będą wchodziły w życie sukcesywnie, aż do 2026 r.

Dotyczą one:

- czasu pracy i odpoczynku kierowców,
- delegowania kierowców,
- kabotażu,
- licencji i tachografów.

Większość przepisów zawarta jest w rozporządzeniach unijnych, które obowiązują w każdym z państw członkowskich wprost, natomiast dyrektywa dotycząca delegowania kierowców wymaga implementacji do polskiego porządku prawnego.

Istotne zmiany, kontrowersje

Celem Pakietu Mobilności jest poprawa warunków pracy kierowców w UE. Przepisy są kontrowersyjne i od początku prac zgłaszane były uwagi co do ich negatywnego wpływu na przewoźników i konkurencyjność gospodarki. Przepisy te nakładają na państwa członkowskie UE obowiązek ustanowienia kar dla nadawców ładunków, spedytorów, wykonawców i podwykonawców za nieprzestrzeganie nowego prawa. Część przepisów zostało zaskarżonych do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) przez organizację pracodawców Transport i Logistyka Polska. Wśród nich znalazły się m.in.:

- rozporządzenie 2020/1055 wprowadzające m.in. obowiązek powrotu pojazdów co 8 tygodni do państwa siedziby przewoźnika, konieczność pracy kierowców w centrum operacyjnym przewoźnika położonym w państwie jego siedziby czy też 4-dniowy okres przerwy pomiędzy podjęciem kolejnych operacji kabotażowych,
- dyrektywa 2020/1057 ustanawiająca szczegółowe zasady stosowania przepisów o pracownikach de-

legowanych wobec kierowców wykonujących transport drogowy i ich pracodawców,

- rozporządzenie 2020/1054 z 15 lipca 2020 r. w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku, a także
- rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów, w zakresie wydłużenia okresu posiadania przy sobie i okazywania uprawnionym służbom zapisów z tachografu do 56 dni oraz obowiązku wymiany (retrofitingu) tachografów zainstalowanych w dotychczas używanych przez przewoźników pojazdach.

Pozostaje oczekiwać na rozstrzygnięcie TSUE, jednak przepisy te są faktem.

Zmiany już obowiązujące

Od 20 sierpnia 2020 r. każdy odpoczynek dłuższy niż 45 godzin kierowca musi odbyć poza kabiną, w miejscu o odpowiednim zapleczu sanitarnym, zapewniającym bezpieczeństwo oraz spełniającym określone normy. Kierowca obowiązany jest do powrotu do tzw. „bazy” lub miejsca zamieszkania maksymalnie co 4 tygodnie, a w każdych 4 tygodniach kalendarzowych (pn.-nd.) jest zobligowany rozpocząć odpoczynek 45-godzinny w miejscu zamieszkania lub centrum operacyjnym firmy. Przepisy przewidują możliwość odbycia dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku pod rząd (2×24h) pod warunkiem, że kierowca przed kolejnym wyjazdem na 3 tygodnie odbędzie dodatkowy odpoczynek 45-godzinny, a po dwóch odpoczynkach tygodniowych skróconych kolejnym odpoczynkiem będzie tygodniowy regularny, dodatkowo poprzedzony rekompensatą za dwa poprzednie skrócenia. Rekompensata powinna jednak zostać poprzedzona odpoczynkiem dobowym w miejscu zamieszkania kierowcy lub centrum operacyjnym firmy.

Przypisy

1. Pakiet Mobilności: przyjęty przez Parlament Europejski 8 lipca br. pakiet następujące aktów prawnych:
 - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku,
 - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym [Dz.Urz. UE z 2020 r. L 249, s. 17],
 - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego [Dz.Urz. UE z 2020 r. L 249, s. 33],
 - dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego.

W praktyce oznacza to system pracy 3 do 1, czyli 3 tygodnie w trasie i tydzień w miejscu zamieszkania lub centrum operacyjnym firmy. Aby zapewnić faktyczny odpoczynek, przepisy zabraniają posiadania centrum operacyjnego za granicą, jednoznacznie określając, że przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy i w którym rozpoczyna się jego tygodniowy okres odpoczynku, w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub powrót do miejsca zamieszkania kierowcy w każdym okresie czterech kolejnych tygodni. Zmiany dotyczą również tachografów. Kierowcy wykonujący międzynarodowy transport samochodami z tachografami analogowymi muszą na odwrocie „wykresówek” zapisywać godziny przekroczeń granic.

Konsekwencje finansowe

W 2022 r. wejdą w życie przepisy realnie oddziałujące na konkurencyjność polskich firm i ograniczające dostęp do rynków przewozowych w UE. Najbardziej kontrowersyjne zmiany dotkną firmy wykonujące przewozy kabotażowe oraz przewozy międzynarodowe typu cross-trade (przewozy pomiędzy innymi krajami niż kraj siedziby). Kierowcy w ramach wynagrodzenia otrzymają, oprócz stawki godzinowej, również wszystkie inne składniki wynagrodzenia, tak jak kierowcy zatrudnieni w kraju, w którym wykonywane są przewozy. Wzrost kosztów przyniesie także brak możliwości zaliczania diet i ryczałtów za nocleg do płacy minimalnej. W praktyce więc polski kierowca, wykonujący przewozy kabotażowe na terytorium Niemiec, będzie musiał otrzymać za ten okres takie wynagrodzenie, jak kierowca z Niemiec, a dodatkowo, zgodnie z polskimi przepisami, dietę oraz ryczałt za nocleg. Zwolnienie z zasad delegowania przewidziane jest dla kierowców, którzy wykonują:

- przewozy bilateralne,
- przewozy tranzytowe,
- przewozy kombinowane (jeśli wykonywane są w ramach transportu bilateralnego),
- przewozy typu cross-trade (zwolnienie obejmuje 1 operację doładunku lub rozładunku, lub 2 operacje doładunku lub rozładunku w drodze powrotnej, pod warunkiem, że odbywają się one w trakcie trwania przewozu bilateralnego. Zwolnienie nakłada obowiązek ręcznego notowania momentu przekraczania granicy).

Zmianie ulegną również zasady wykonywania kabotażu. Przepisy uprawniają przewoźników do wyko-

Celem Pakietu Mobilności jest poprawa warunków pracy kierowców w UE, lecz jego przepisy są kontrowersyjne.

nywania maksymalnie 3 kabotaży w ciągu kolejnych siedmiu dni kalendarzowych jak dotychczas, jednak planowane jest dodatkowe obostrzenie – tak zwane zamrożenie pojazdu (cooling off), które będzie miało na celu wstrzymanie wykonywania operacji kabotażowych tym samym pojazdem w tym samym państwie członkowskim na okres 4 dni. Począwszy od 2022 r. przewozy będą organizowane tak, aby spełnić obowiązek powrotu pojazdu do jednej z baz operacyjnych w kraju siedziby przewoźnika, co najmniej raz w ciągu 8 tygodni od daty opuszczenia przez pojazd kraju.

Licencje i tachografy

Pakiet Mobilności wprowadza nowe obowiązki dla przewoźników zarządzających flotą pojazdów poniżej 3,5 t, a wśród nich wyróżnia:

- konieczność uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika,
- konieczność uzyskania licencji wspólnotowej,
- konieczność wykazania zdolności finansowej na wymaganym poziomie, tj. 1,8 tys. euro na pierwszy pojazd we flocie oraz po 900 euro na każdy kolejny.

Pakiet Mobilności zmienia również zasady stosowania tachografów. Do 21 sierpnia 2021 r. Komisja Europejska ma przyjąć akty wykonawcze, które m.in. umożliwią rozszerzenie zakresu rejestrowanych przez tachograf danych. Urządzenia, które spełniać będą nowe wymagania, w tym dodatkowe funkcjonalności umożliwiające zdalną pracę organów kontroli, nazywane są inteligentnymi tachografami II generacji. Jeżeli przepisy zostaną przyjęte w terminie, harmonogram wymiany tachografów będzie wyglądał następująco:

- wymiana tachografów analogowych i cyfrowych na smart tachografy II generacji – grudzień 2024 r.,
- obowiązek przechowywania i okazywania do kontroli danych z tachografu z danego dnia i poprzedzających go 56 dni – grudzień 2024 r.,
- obowiązkowa wymiana smart tachografów I generacji na smart tachografy II generacji – wrzesień 2025 r.,
- obowiązkowe stosowanie tachografów i rejestracja czasu pracy oraz odpoczynków kierowców aut do 3,5 t w transporcie międzynarodowym – lipiec 2026 r.

NACISKI NA OSIE – NOWE ZASADY PRZEJAZDU NIENORMATYWNEGO

Prawo unijne od wielu lat gwarantuje dostępność dróg publicznych dla pojazdów, których pojedyncza oś napędowa może mieć nacisk do 11,5 t. Polska nie wypełniła dotychczas tego zobowiązania, a od 2012 r. obowiązuje system zezwoleń na poruszanie się pojazdami o nacisku przekraczającym 8 lub 10 ton. W obecnym stanie prawnym za pojazdy nienormatywne uznawane są ciężarówki, które mieszczą się w ustawowych limitach, ale np. są większe niż to wynika z kategorii danej drogi. Czyli np. pojazd o dopuszczalnym nacisku 11,5 t na oś, jadąc po drodze o dopuszczalnym nacisku 10 t, staje się nienormatywny. Po zakwestionowaniu przez TSUE wyroku z 21 marca 2019 r. (w sprawie C-127/17 Komisja Europejska przeciwko Polsce) przepisów krajowych nakładających na przedsiębiorstwa transportowe wymóg posiadania specjalnych zezwoleń, umożliwiających poruszanie się po niektórych drogach publicznych przez pojazdy nienormatywne, rozpoczęły się prace nad rządowym projektem zmiany.

Dostępność dróg a uznaniowość samorządów

Nowe przepisy przewidują możliwość poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po drogach publicznych w Polsce bez konieczności uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego. Przepisy te nie dotyczą jednak dróg publicznych o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kamienna lub klinkierowa, w tym kostkowa lub płytowa, gdyż tam dopuszcza się wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t.

Chociaż pozornie mogłoby się wydawać, że to dobra wiadomość, to zgodnie z danymi GUS (stan na 31 grudnia 2018 r.) drogi krajowe stanowią wyłącznie 5 proc. dróg publicznych w Polsce. Natomiast 95 proc. dróg publicznych to drogi samorządowe, a tam ustawa zezwala na ustanowienie zakazów poruszania się takich pojazdów w drodze uchwały organów samorządu te-

rytorialnego. Problemem tego rozwiązania jest brak możliwości stałego śledzenia dzienników urzędowych wszystkich jednostek samorządu terytorialnego, aby weryfikować, czy dany odcinek drogi nie został objęty zakazem. Przepisy mogą rodzić również tak prozaiczne problemy jak wywóz śmieci lub nieczystości z domów położonych przy drogach lokalnych, bowiem w jaki sposób wjechać lub wyjechać pojazdem HDS lub dźwiękiem z terenu nowo budowanego osiedla? Ministerstwo wskazuje jednak, że z mocy nowych przepisów każdy z pojazdów ciężkich może uzyskać odpowiednie zezwolenie – a więc jeden pojazd będzie mógł przejechać, a drugi już nie.

Nowe przepisy przewidują, że nacisk osi kontrolować będą m.in. inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej, osoby działające w imieniu zarządcy drogi, z wyjątkiem GDDKA, ale co najbardziej kontrowersyjne – strażnicy miejscy. I tu pojawiają się kolejne obawy co do działań straży miejscowej i stosowanych urządzeń pomiarowych, tak jak to miało miejsce, w przypadku do fotoradarów.

Sankcje

Za naruszenie zakazu albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej wymierzana będzie kara pieniężna w wysokości:

- 3 tys. zł, gdy przekroczenie wyniesie do 10 proc.,
- 6 tys. zł, gdy przekroczenie wyniesie więcej niż 10 proc., a nie więcej niż 20 proc.,
- 10 tys. zł, gdy przekroczenie wyniesie więcej niż 20 proc., w przypadku gdy kontrolujący nie stwierdzi jednoczesnego wykonywania przejazdu po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V.

W przeciwnym razie kary wymienione w punktach 2 i 3 wzrastają do 12 tys. zł i 20 tys. zł. Zgodnie z art. 41d ust. 10 projektu ustawy o drogach publicznych karę nakłada się nie tylko na przedsiębiorcę transportowego, ale także na podmiot wykonujący czynności ładunkowe oraz nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia.

W 2022 r. najbardziej kontrowersyjne zmiany dotkną firmy wykonujące przewozy kobotażowe oraz przewozy międzynarodowe typu cross-trade.

LEX UBER – TANIE PRZEWOZY

Kolejne zmiany przepisów dotyczą wprowadzenia wymogu posiadania licencji przez przedsiębiorców zajmujących się pośrednictwem przy przewozie osób (w takiej formie jak m.in. Uber czy Volt). Nowe przepisy traktują to jako działalność gospodarczą w transporcie drogowym, co uzasadnia wymóg posiadania licencji. Obie strony pośrednictwa przewozu – przedsiębiorca pośredniczący i przedsiębiorca faktycznie wykonujący przewóz – zostały zobowiązane do posiadania licencji, a co więcej, nie mogą one współpracować z podmiotami licencji nieposiadającymi. Dodatkowo pośrednicy przy przewozie muszą prowadzić ewidencję zleceń przewozu osób oraz przedsiębiorców, którym zleca przewóz. Niewykonywanie któregoś z powyższych obowiązków zostało zagrożone karą pieniężną od 5 do 40 tys. zł za każdy przypadek naruszenia przepisów. Przepisy Lex Uber miały początkowo obowiązywać od 1 stycznia 2020 r., jednak termin ich ostatecznego wejścia w życie został już dwukrotnie przesunięty – najpierw do 30 września 2020 r., a później do 31 grudnia 2020 r.

INNE ZMIANY LEGISLACYJNE PLANOWANE NA 2021 R. DLA TRANSPORTU

Dane o usterkach w europejskich bazach

W Ministerstwie Infrastruktury obecnie procedowany jest również projekt zmian przepisów ustawy o transporcie drogowym, dostosowujący polskie prawo do wymogów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 z 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych, wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej.

Projekt ten przewiduje wprowadzenie europejskiego systemu wymiany informacji o pojazdach wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki. Projektowane przepisy przewidują, że do systemu informatycznego

prowadzonego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego trafią dane o kategorii pojazdu czy numerze VIN pojazdu, w którym stwierdzono poważne usterki, a który służy do zarobkowego przewozu rzeczy. Co więcej, dane te będą widoczne dla osób z innych krajów Unii Europejskiej, gdyż zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2205 dane te obligatoryjnie muszą pojawiać się w komunikacie RSI. Zgodnie z projektem przepisy mają wejść w życie 1 stycznia 2021 r.

Dokumenty prawa jazdy idą w odstawkę

Ustawa z 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw przygotowana została przez Ministerstwo Cyfryzacji jako tzw. pakiet deregulacyjny i zawiera kilka punktów dotyczących transportu drogowego. Dla przypomnienia, od 1 października 2018 r. kierowcy nie muszą mieć przy sobie dowodu rejestracyjnego pojazdu oraz polisy ubezpieczeniowej. Zgodnie ze zmianą, od 5 grudnia 2020 roku kierowcy posiadający polskie prawo jazdy zostali zwolnieni z obowiązku jego posiadania przy sobie i okazywania podczas kontroli drogowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Dane dotyczące uprawnień kierowcy będą weryfikowane na podstawie informacji pochodzących z centralnej ewidencji kierowców.

Ułatwienia w rejestracji pojazdów

Składając wniosek o rejestrację pojazdu możliwe będzie wnioskowanie o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic (tablicy) rejestracyjnych, jeżeli pojazd był już zarejestrowany na terytorium RP i posiada tablice (tablicę) rejestracyjne utrzymane w należytym stanie i czytelne. Właściciel, będący posiadaczem pojazdu samochodowego zarejestrowanego na terytorium RP, z wyłączeniem motocykla, może wnioskować do organu rejestrującego, właściwego ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, o wydanie dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej do oznaczenia bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną. Dodatkowa tablica rejestracyjna musi posiadać ten sam numer rejestracyjny, co numer rejestracyjny pojazdu samochodowego.

W obecnym stanie prawnym, przy rejestracji pojazdów, właściciele otrzymywali m.in. kartę pojazdu i nalepkę kontrolną oraz jej wtórnik. Nowe prawo przewiduje, że wymienione dokumenty nie będą już wydawane. Dzięki temu właściciele pojazdów zaoszczędzą na procesie rejestracji. Zmiany zaczną obowiązywać dopiero od 4 września 2022 r. Istotna zmiana dotyczy także czasowej

Wzrost kosztów działalności transportowej nastąpi m.in. za sprawą braku możliwości zaliczania diet i ryczałtów za nocleg do płacy minimalnej.

*Nowe przepisy przewidują
możliwość poruszania się pojazdów
o dopuszczalnym nacisku pojedynczej
osi napędowej do 11,5 t po drogach
publicznych w Polsce bez konieczności
uzyskiwania zezwoleń na przejazd
pojazdu nienormatywnego.*

rejestracji pojazdu, którą dokonuje organ rejestrujący właściciel ze względu na miejsce stałego zamieszkania (siedzibę) lub czasowego zamieszkania właściciela pojazdu. Nowe regulacje obowiązują od 4 grudnia 2020 r.

Rewolucją jest również obowiązująca od 4 czerwca 2021 r. możliwość załatwienia formalności związanych z rejestracją nowego pojazdu samochodowego, motoroweru lub przyczepy przez autoryzowany salon sprzedaży lub przez producenta.

Zmiany dotyczą także zasad zatrzymywania dowodu rejestracyjnego, gdy właściciel pojazdu nie posiada aktualnych badań technicznych. Od 4 października 2020 r. kierowca może „odzyskać” dokument tuż po przeprowadzeniu badań technicznych pojazdu, gdyż pracownicy stacji kontroli zostaną uprawnieni do skreślania wpisów w CEPiK, także gdy dowód rejestracyjny został zatrzymany elektronicznie przez organ kontroli ruchu drogowego.

AUTORZY



dr Tomasz Srokosz

Radca prawny, partner w Kancelarii Andersen w Polsce.



Klaudia Raczek

Aplikant adwokacki, prawnik w Kancelarii Andersen w Polsce.

**ANDERSEN TAX
& LEGAL.**



etransport.pl

i wiesz
wszystko