

ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



Szanowni Klienci,

po raz kolejny oddajemy w Wasze ręce przewodnik ABC Przewoźnika. W tym wydaniu chcemy poruszyć temat niezwykle istotny dla całej branży transportowej.

Jakie konsekwencje niesie za sobą wprowadzenie tzw. pakietu mobilności? Czy rzeczywiście czekają nas tak ciężkie czasy jak wieszczą eksperci? Wspólnie z naszym partnerem merytorycznym, Kancelarią Transportową ITD-PIP, postanowiliśmy podsumować najważniejsze zmiany, które obejmuje pakiet.

Mam nadzieję, że i ten materiał będzie dla Państwa cennym źródłem informacji.

Z poważaniem,
Piotr Gąska
Dyrektor Rynku Transportu Ciężkiego



ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



Pakiet mobilności ma na celu dostosowanie przepisów dotyczących delegowania pracowników do branży transportowej. Branża transportowa, zaraz obok budowlanej, stanowi jeden z najbardziej newralgicznych sektorów w kontekście delegowania pracowników. Komisja Europejska zaproponowała zatem, w maju 2017 r., rewizję dotychczasowych przepisów branżowych, kierując się, przede wszystkim, modernizacją sektora transportu, poprawą bezpieczeństwa i usprawnieniem jego funkcjonowania, jak również zapewnieniem uczciwej konkurencji oraz przestrzeganiem praw pracowników.

Z łatwością można zauważyć silne naciski Francji oraz Niemiec na brzmienie obowiązujących przepisów. Przypomnijmy również, że do Komisji Europejskiej wpłynęły oficjalne skargi właśnie wskutek wprowadzenia przez Francję i Niemcy płacy minimalnej dla zagranicznych przewoźników. Komisja Europejska, co prawda, uznała te przepisy za zbyt ingerujące w swobodę świadczenia usług oraz przepływu towarów, jednak do dnia dzisiejszego zwleka z podjęciem ostatecznej decyzji. Zapewne nie bez znaczenia jest fakt, że francuscy politycy zajmują liczne stanowiska w kluczowych organach Unii Europejskiej.

Delegowanie pracowników regulowane jest Dyrektywą 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Dyrektywę stosuje się do przedsiębiorstw prowadzących działalność w Państwie Członkowskim, które w ramach świadczenia usług poza jego granicami delegują pracowników na terytorium innego Państwa Członkowskiego, zgodnie z jej postanowieniami.

Z uwagi na brak jasności prawnej i sprzeczność, jak się wydaje, przepisów krajowych z przepisami unijnymi, dostosowanie uregulowań w zakresie delegowania do branży transportowej jest konieczne.

Proces legislacyjny w tym zakresie nie jest łatwy. Tytułem przykładu można wskazać na odrzucenie stanowiska swojej własnej Komisji TRAN (Komisji do Spraw Transportu) przez Parlament Europejski, zgodnie z którym spod regulacji dotyczących delegowania pracowników miałby zostać wyłączony transport międzynarodowy.

W dniu 4 kwietnia 2019 r. Parlament Europejski przyjął ostatecznie swoje stanowisko do negocjacji z Radą UE.

ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



Następnie Rada zdecyduje, czy stanowisko to przyjmie, czy też zmieni je i przekaże ponownie do Parlamentu. Jeśli stanowisko Parlamentu Europejskiego zostanie przyjęte w pierwszym czytaniu – nowe przepisy zostaną przyjęte, a państwa członkowskie będą miały obowiązek je wdrożyć w ciągu 2 lat.

Przyjęcie stanowiska Parlamentu Europejskiego w niezmienionym kształcie będzie rodziło istotne konsekwencje dla transportu, które są następujące:

- 1) Profesjonalizacja rynku transportu lekkiego – objęcie pojazdów pow. 2,4t obowiązkiem przestrzegania norm czasu prowadzenia pojazdów, odbieraniem odpoczynków i przerw, posiadaniem licencji, wymogami dotyczącymi sytuacji finansowej i kabożażu, tj. zgodnie z rozporządzeniem 561/2006, a także rozporządzeniem 1071/2009 oraz 1072/2009.
- 2) Obowiązek posiadania inteligentnych tachografów – wydanie licencji wspólnotowej uzależnione będzie od wyposażenia pojazdu w inteligentny tachograf.
- 3) Zakaz odbioru 45-h odpoczynku w kabinie - Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz odpoczynek tygodniowy trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejszy skrócony tygodniowy okres odpoczynku nie może odbywać się w pojeździe. Odbywają się one w miejscu zakwaterowania wysokiej jakości i przyjaznym dla obu płci, poza kabiną pojazdu, wyposażonym w odpowiednie pomieszczenia sanitarne i miejsce do spania dla kierowcy. Odpoczynek odbywa się:
 - a) w miejscu zapewnionym bądź opłaconym przez pracodawcę,
 - b) w miejscu zamieszkania kierowcy lub w innej wybranej przez niego prywatnej lokalizacji (miejscem zamieszkania będzie miejsce zameldowania kierowcy w danym państwie członkowskim).

Dodatkowo, przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić kierowcom odbywanie przynajmniej jednego regularnego tygodniowego odpoczynku lub tygodniowego odpoczynku trwającego dłużej niż 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku w miejscu zamieszkania lub w innym miejscu wybranym przez kierowcę przed upływem każdego okresu czterech kolejnych tygodni. Nie później niż dwa tygodnie przed okresem odpoczynku kierowca informuje przedsiębiorstwo transportowe na piśmie, czy spędzi go w miejscu innym niż miejsce zamieszkania. Jeżeli kierowca zdecyduje się spędzić okres odpoczynku w miejscu zamieszkania, przedsiębiorstwo transportowe zapewnia mu niezbędne środki powrotu do tego miejsca. Przedsiębiorstwo dokumentuje, w jaki sposób spełnia ten obowiązek, i przechowuje tę dokumentację na swoim terenie, aby móc ją przedstawić na żądanie organów kontrolnych.

Kierowca składa oświadczenie, że regularny tygodniowy okres odpoczynku lub okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku został wykorzystany w wybranym przez niego miejscu. Oświadczenie przechowuje się na terenie przedsiębiorstwa.

- 4) Odstępstwa od norm dziennego oraz tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu - o ile nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu, kierowca może wyjątkowo odstąpić od przepisów art. 6 ust. 1 i 2 po odbyciu przerwy trwającej 30 minut, aby być w stanie dojechać w ciągu dwóch godzin do bazy pracodawcy, w której kierowca zwykle pracuje i gdzie rozpoczyna się tygodniowy okres odpoczynku kierowcy. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odrębnie na wydruku z urzędnika rejestrującego. Czas do dwóch godzin podlega rekompensacie równoważnym okresem odpoczynku do wykorzystania łącznie z którymkolwiek okresem odpoczynku przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.
- 5) Rozszerzenie okresu kontroli na drodze - do tej pory kontrolowano 28 dni aktywności kierowcy, natomiast zgodnie z nową propozycją okres ten może się wydłużyć do 56 dni.

ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



- 6) Nowe zasady dotyczące kabotażu – aktualnie przewoźnik uprawniony jest do wykonania do trzech przewozów kabotażowych tym samym pojazdem, będących następstwem międzynarodowego ruchu przychodzącego, przy czym ostatni rozładunek musi mieć miejsce w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku w ruchu przychodzącym. Dodatkowo, w powyższym terminie siedmiu dni, przewoźnik mógł dokonać jednej operacji kabotażowej w innym państwie członkowskim w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku.

Propozycja Parlamentu znosi limity operacji kabotażowych, ale wprowadza ograniczenie czasowe w ciągu którego kabotaż może zostać wykonany, wynoszące zaledwie trzy dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim. Kabotaż będzie legalny, jeśli będzie istniała umowa przewozu (dowodem której będzie np. list przewozowy).

Przy czym, po upływie okresu trzech dni, o którym mowa powyżej, przewoźnicy nie będą uprawnieni do wykonywania tym samym pojazdem przewozów kabotażowych w tym samym przyjmującym państwie członkowskim w ciągu 60 godzin po powrocie do państwa członkowskiego siedziby przewoźnika i do czasu wykonania nowego przewozu międzynarodowego z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę (tzw. okres cooling off).

- 7) Zwalczanie firm tzw. skrytek pocztowych – nowe warunki związane z wymogiem posiadania siedziby. Aktualnie warunki są następujące:

Przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim:

- a) posiadać siedzibę położoną w tym państwie członkowskim wraz z lokalami, w których prowadzi główną działalność, w szczególności dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których dostęp musi mieć właściwy organ, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorcy na ich terytorium udostępniali również inne dokumenty w swoich lokalach w dowolnej chwili;
- b) gdy zezwolenie zostanie wydane – dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego – będąc jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu;
- c) prowadzić działalność związaną z pojazdami, o których mowa w lit. b), w sposób rzeczywisty i ciągły oraz przy użyciu niezbędnego sprzętu administracyjnego, a także odpowiedniego sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, w bazie eksploatacyjnej, która znajduje się w tym państwie członkowskim.

ABC PRZEWOŹNIKA

PAKIET MOBILNOŚCI

SKUTKI DLA TRANSPORTU



Parlament proponuje jednakże dodatkowo, aby pojazdy, o których mowa w lit. b powyżej, wykonywały w ramach umowy przewozu co najmniej jeden załadunek lub jeden rozładunek towarów co cztery tygodnie w państwie członkowskim siedziby.

Dodatkowe propozycje zmian w zakresie wymogu posiadania siedziby są następujące:

Przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim:

- posiadać stosowny i odpowiadający skali działalności przedsiębiorstwa lokal, w którym ma on dostęp do oryginałów dokumentów, w formie elektronicznej lub każdej innej, dotyczących głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umów handlowych, dokumentów księgowych, akt dotyczących pracowników, umów o pracę, dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat kabotażu, delegowania pracowników oraz czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkich innych dokumentów, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;
- skutecznie i w sposób ciągły prowadzić działalność gospodarczą przy użyciu odpowiedniego sprzętu i urządzeń w lokalu, o którym mowa w lit. a), znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego;
- wykazać jasny związek między realizowanymi przewozami a państwem członkowskim siedziby, posiadać bazę operacyjną i dostęp do miejsc parkingowych do postoju pojazdów w wystarczającej liczbie, aby mogły być regularnie wykorzystywane przez pojazdy, o których mowa w lit. b);
- rekrutować i zatrudniać kierowców zgodnie z prawem właściwym dla umów o pracę tego państwa członkowskiego
- zapewnić, aby siedziba była miejscem, w którym lub z którego pracownicy zwyczajowo wykonują swoją pracę zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 593/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady¹ lub z konwencją rzymską.

- 8) Nowe warunki związane z wymogiem dobrej reputacji – katalog warunków związanych z wymogiem dobrej reputacji zostanie poszerzony o brak poważnych naruszeń w zakresie delegowania pracowników, prawa właściwego dla zobowiązań umownych oraz kabotażu.
- 9) Nowe warunki związane z wymogiem zdolności finansowej – przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. Przedsiębiorca wykazuje na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że co roku dysponuje kapitałem własnym w wysokości co najmniej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu, 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej, łącznie z przyczepami, powyżej 3,5 tony oraz 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej, łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony. Przedsiębiorstwa prowadzące działalność przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej, łącznie z przyczepami, od 2,4 do 3,5 tony wykazują na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że co roku dysponują kapitałem własnym w łącznej wysokości, co najmniej 1 800 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

ABC PRZEWOŹNIKA

PAKIET MOBILNOŚCI

SKUTKI DLA TRANSPORTU



W drodze odstępstwa, w przypadku braku poświadczanego rocznego sprawozdania finansowego, właściwy organ zezwala przedsiębiorstwu na wykazanie zdolności finansowej za pomocą poświadczenia, takiego jak: gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, lub inny wiążący dokument przewidujący solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo w odniesieniu do kwot określonych powyżej.

- 10) Wspólne rejestry – przewiduje się, żeby krajowe rejestry elektroniczne zostały połączone ze sobą i były interoperacyjne w całej Unii za pośrednictwem europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego, tak aby właściwy organ lub jednostka kontrolna w każdym państwie członkowskim były w stanie uzyskać bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym do krajowego rejestru elektronicznego każdego państwa członkowskiego.
- 11) ELA – Europejski Urząd do spraw Pracy – instytucja skupiająca ok. 140 pracowników z wszystkich państw członkowskich. Wspólne działania przedstawicieli z różnych państw pozwolą urzędnikom na lepsze poznanie systemu prawa w danym państwie członkowskim, a tym samym na bardziej skuteczną kontrolę, w szczególności w zakresie delegowania pracowników. Celem działalności tego urzędu będzie:
 - a) ułatwianie dostępu do informacji na temat praw i obowiązków pracowników, pracodawców i administracji krajowych w przypadkach transgranicznej mobilności pracowników;
 - b) wspieranie koordynacji między państwami członkowskimi w zakresie transgranicznego egzekwowania odnośnych przepisów prawa Unii, w tym poprzez ułatwianie uzgodnionych i wspólnych inspekcji;
 - c) pośredniczenie pomiędzy organami państw członkowskich po to, by rozwiązywać spory transgraniczne;
 - d) ułatwianie współpracy między odpowiednimi unijnymi i krajowymi zainteresowanymi stronami w celu znalezienia rozwiązania w przypadkach zakłóceń na rynku pracy;
 - e) wspieranie współpracy państw członkowskich w zakresie przeciwdziałania pracy nierejestrowanej.

Pakiet Mobilności w powyższym kształcie z pewnością w sposób znaczący dotknie polskich przewoźników. Nowe wymogi w połączeniu z inteligentnymi tachografami i nowymi procedurami oraz sposobami prowadzenia kontroli na zasadach współpracy organów państw członkowskich i bezpośrednim dostępie do krajowych rejestrów – umożliwią dokładniejsze i bardziej skuteczne kontrole przewoźników, zarówno w zakresie przestrzegania norm czasu pracy i odpoczynków, jak również zasad delegowania kierowców. Dodatkowo profesjonalizacja rynku transportu lekkiego i wyposażenie te pojazdy w inteligentne tachografy istotnie wpłynie na kształt polskiego transportu.

Radca prawny Marek Kliś
Kancelaria Transportowa ITD-PIP