



WYBRANE ZMIANY W PRZEPISACH TRANSPORTOWYCH

wynikające z pakietu mobilności

podinsp. Dariusz Gajewski

Zakład Ruchu Drogowego CSP

nadkom. Mariusz Jackowski

Zakład Ruchu Drogowego CSP

Od wielu lat gospodarka wspólnotowa boryka się z problemem braku odpowiednich kadr w branży transportu drogowego. Szczególnie odczuwalny jest niedobór kierowców przygotowanych do wykonywania przewozów międzynarodowych, posiadających duże doświadczenie w tym zawodzie. Chcąc zaradzić tej trudnej sytuacji, władze UE postanowiły wdrożyć dodatkowe przepisy socjalne w transporcie drogowym. Nowe uregulowania w większym stopniu od poprzednich koncentrują się na warunkach pracy kierowców, uczciwych zasadach prowadzenia działalności gospodarczej w ramach odpowiedzialnego, wolnego od dyskryminacji sektora transportowego, który będzie w stanie przyciągnąć wykwalifikowanych pracowników. Dla ułatwienia tego procesu należało sprawić, aby unijne przepisy socjalne w transporcie drogowym stały się jasne, proporcjonalne, adekwatne do zakładanych celów, łatwe do stosowania i egzekwowania oraz wprowadzane w życie w skuteczny i spójny sposób w całej Unii.

W dniu 15 lipca 2020 r. UE wydała istotne dla podmiotów gospodarczych działających na rynku przewozów drogowych rozporządzenia oraz dyrektywę, zwane potocznie pakietem mobilności, tj.:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 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 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz. Urz. UE L 249/1 z 31 lipca 2020 r.);
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 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 L 249/17 z 31 lipca 2020 r.);

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz. Urz. UE L 249/33 z 31 lipca 2020 r.);
- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającą przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającą dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249/49 z 31 lipca 2020 r.).

WYBRANE ZMIANY W PRZEPISACH TRANSPORTOWYCH

Obejmują one trzy podstawowe obszary w zakresie:

- wykonywania zawodu przewoźnika i dostępu do rynku przewozów;
- delegowania kierowców;
- uregulowań socjalnych związanych z czasem aktywności zawodowej kierowców oraz urządzeniami rejestrującymi stosowanymi w transporcie drogowym – tachografami.

Ze względu na to, że niniejsza publikacja skierowana jest przede wszystkim do policjantów komórek ruchu drogowego realizujących zadania związane z kontrolą przewozu drogowego, ograniczono ją wyłącznie do części treści rozporządzenia (UE) 2020/1054, które dotyczą przepisów socjalnych oraz stosowania urządzeń rejestrujących, podlegających kontroli drogowej. Rozporządzenie to wprowadza zmiany niektórych uregulowań socjalnych zawartych w rozporządzeniach unijnych nr 561/2006¹ oraz 165/2014², zwanych dalej „rozporządzeniem 561/2006” oraz „rozporządzeniem 165/2014”.

ZAKRES STOSOWANIA ROZPORZĄDZENIA 561/2006

Do pierwszej z wprowadzanych zmian należy zaliczyć rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia o kategorię pojazdów N₁ w przewozie rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,5 tony. Powyższa zmiana wprowadzona art. 2 rozporządzenia 561/2006 nakłada obowiązek instalowania w tych pojazdach tachografów, dając możliwość zarówno przedsiębiorcom, jak również służbom kontrolnym skuteczniejszego monitorowania czasu aktywności zawodowej kierowców pojazdów realizujących przewozy międzynarodowe. Przepis ten wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2026 r.

WYŁĄCZENIE WYNIKAJĄCE Z DOPUSZCZALNEJ MASY CAŁKOWITEJ POJAZDU

Następną zmianą są dwa nowe wyłączenia, dodane w art. 3 rozporządzenia 561/2006. Pierwsze dotyczy pojazdów lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, które używane są do przewozu materiałów, sprzętu, urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy lub dostawy rzeczy wyprodukowanych metodami rzemieślniczymi. Warunkiem korzystania z tego wyłączenia jest realizowanie przewozu wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz niezarobkowy jego charakter. Drugie obejmuje pojazdy oraz zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony, ale nie przekraczającej 3,5 tony, wykorzystywane do niezarobkowego przewozu drogowego lub niehandlowego przewozu drogowego. W obydwu przypadkach prowadzenie pojazdu nie może stanowić głównego zajęcia kierowcy.

NIEHANDLOWY PRZEWÓZ DROGOWY

Do grupy najnowszych modyfikacji omawianych przepisów należy zaliczyć również dodanie w art. 4 rozporządzenia 561/2006 definicji przewozu niehandlowego i tym samym jednoznaczne wyjaśnienie zasad realizowania przewozów pojazdami podlegającymi przepisom rozporządzenia przez osoby prywatne. Określa ona, że przewóz niehandlowy jest innym przewozem drogowym niż przewóz zarobkowy lub na potrzeby własne. Nie otrzymuje się za niego bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia oraz nie generuje on żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu oraz dla innej osoby. Nie ma on również związku z działalnością zawodową lub zarobkową.

INNA PRACA

Zmieniono także brzmienie art. 6 ust. 5 rozporządzenia 561/2006 dotyczące zapisywanych przez kierowcę aktywności „inna praca”. Obecnie kierowca jako inną pracę zapisuje cały czas określony w art. 4 lit. e spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętej zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz wszelkie okresy gotowości określone w art. 3 lit. b dyrektywy 2002/15/WE zgodnie z art. 34 ust. 5 lit. b ppkt (iii) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014. Zapisu tego dokonuje ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.

ODBIÓR PRZERWY W ZAŁODZE

W art. 7 rozporządzenia 561/2006 został określony sposób odbioru przerwy w załodze. Zmiana wprowadza możliwość wykorzystania przerwy 45-minutowej przez kierowcę w pojeździe, którym kieruje inna osoba, w przypadku pracy w załodze kilkuosobowej. Kierowca mający przerwę nie może być zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.

ODPOCZYNEK TYGODNIOWY

Art. 8 rozporządzenia 561/2006 wprowadza możliwość wykorzystania, w innym państwie członkowskim niż siedziba firmy lub miejsce zamieszkania kierowcy, dwóch kolejnych skróconych odpoczynków tygodniowych przez kierowcę realizującego międzynarodowe przewozy drogowe. W takim przypadku następny okres tygodniowego odpoczynku musi być poprzedzony okresem odpoczynku wykorzystywanym jako rekompensata za te dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Natomiast w ciągu kolejnych czterech tygodni kierowca ma obowiąz-

zek wykorzystać przynajmniej cztery tygodniowe okresy odpoczynku, z których dwa będą odpoczynkami regularnymi. Dla potrzeb tego przepisu określono, że kierowca wykonuje międzynarodowe przewozy drogowe, jeżeli rozpoczyna on dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza państwem członkowskim siedziby pracodawcy i poza państwem swojego zamieszkania. Zmodyfikowano również zapis dotyczący zakazu odbioru odpoczynku tygodniowego regularnego w pojeździe. W aktualnej wersji określa on, że regularny tygodniowy okres odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejsze skrócenie takiego odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Muszą one zostać odebrane w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym we właściwą infrastrukturę noclegową i sanitarną. Wskazano także, że wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem pokrywa pracodawca. Kolejna zmiana dotyczy powrotu kierowcy do siedziby pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania. Wynika z niej, że przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w sposób umożliwiający im powrót do siedziby pracodawcy lub do miejsca zamieszkania kierowcy w każdym okresie czterech tygodni w celu wykorzystania przez nich jednego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócenie odpoczynku tygodniowego. W przypadku kierowcy, który skorzystał z możliwości skrócenia dwóch kolejnych odpoczynków tygodniowych, jego powrót do siedziby przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania powinien nastąpić przed rozpoczęciem regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata. Przedsiębiorca ma obowiązek dokumentowania tych operacji oraz przechowywania dokumentacji w swoim lokalu i przedstawiania jej na żądanie organów kontrolnych.

PRZERWANIE ODPOCZYNKÓW PODZAS PRZEPRAWY PROMEM LUB POCIĄGIEM

Dokonano również zmiany art. 9 rozporządzenia 561/2006 dotyczącej możliwości przerywania odpoczynków tygodniowych przez kierowcę towarzyszącemu pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem. Przepis ten został podzielony na dwie części. Pierwsza odnosi się do kierowcy wykorzystującego regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku, który może przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami (wjazd lub zjazd z promu bądź pociągu) trwającymi nie dłużej niż godzinę. Podczas tych odpoczynków kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę. Druga zmiana wskazuje, że w tych okolicznościach mogą być również przerywane regularne tygodniowe okresy odpo-

czynku, jeśli podróż jest zaplanowana na przynajmniej 8 godzin oraz kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną na promie lub w pociągu.

ODSTĘPSTWO W ZAKRESIE STOSOWANIA PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH CZASU PROWADZENIA POJAZDU I WYMAGANYCH ODPOCZYNKÓW

Kolejną zmianą jest rozszerzenie art. 12 rozporządzenia 561/2006 o nowe odstępstwo w zakresie stosowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i wymaganych przerw. Zmiana pozwala kierowcy w wyjątkowych okolicznościach, pod warunkiem zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenie dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o maksymalnie jedną godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku. Na tych samych zasadach kierowca, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania, w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku, może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie dwie godziny pod warunkiem, że bezpośrednio przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu wykorzystał przerwę trwającą przynajmniej 30 minut. Powody takiego odstępstwa wskazuje odrębnie na wykresówce lub wydruku urzędnika rejestrującego bądź na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego albo odpowiedniego miejsca postoju. Każdy wydłużony okres pracy musi być kompensowany równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

DODATKOWE WYŁĄCZENIA

W art. 13 rozporządzenia 561/2006 wprowadzono zmiany polegające na modyfikacji wyłączenia z przepisów art. 5–9 dotyczącego pojazdów poruszających się wyłącznie po wyspach. Aktualnie wyłączenie to obejmuje: „*pojazdy poruszające się wyłącznie po wyspach lub po regionach oddalonych od pozostałej części terytorium kraju, o powierzchni nieprzekraczającej 2300 km², które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych ani nie graniczą z żadnym innym państwem członkowskim*”. Dodano również dwa kolejne wyłączenia. Pierwsze dotyczy pojazdów lub zespołu pojazdów wykorzystywanych przez przedsiębiorstwa budowlane do przewozu maszyn budowlanych w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa, pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowiło głównego zajęcia kierowcy. Drugie obejmuje pojazdy wykorzystywane do dostarczania betonu towarowego.

OKRES DANYCH ZAWARTY W PLANIE PRACY

Z dniem **31 grudnia 2024 r.** zacznie obowiązywać przepis wprowadzony art. 16 ust. 3 lit. a rozporządzenia 561/2006 dotyczący wydłużenia okresu danych zawartych w planie pracy. Jest on wymagany w przypadku realizacji regularnych krajowych przewozów osób oraz regularnych międzynarodowych przewozów osób, jeśli punkty końcowe zlokalizowane są w odległości 50 km w linii prostej od granicy pomiędzy dwoma państwami członkowskimi i jeśli długość trasy wynosi do 100 km. Przedmiotowy plan pracy powinien zawierać nazwisko każdego kierowcy, miejsce bazy pojazdu, ustalony z góry harmonogram różnych okresów prowadzenia pojazdu, innej pracy, przerw i dyspozycyjności. Dane te zgodnie z wprowadzaną zmianą będą obejmowały co najmniej dzień kontroli i poprzedzające go 56 dni oraz muszą być aktualizowane w regularnych odstępach czasu, nie dłuższych niż miesiąc.

WYMIANA TACHOGRAFÓW NA TACHOGRAFY INTELIGENTNE

Od **21 sierpnia 2023 r.** w pojazdach rejestrowanych po raz pierwszy nowe przepisy przewidują obowiązek instalowania tachografów inteligentnych drugiej wersji. Wymóg ten wprowadzono rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/1228 z dnia 16 lipca 2021 r. zmieniającym rozporządzenie wykonawcze (UE) 2016/799 w odniesieniu do wymogów dotyczących budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów inteligentnych oraz ich elementów składowych, zmieniającym art. 3, 4a, 8, 9 i 10 rozporządzenia 165/2014. Nowe tachografy dodatkowo będą automatycznie zapisywać:

- punkt początkowy dziennego okresu pracy,
- lokalizację przekroczenia granicy państwa członkowskiego oraz załadunku lub rozładunku pojazdu,
- co trzy godziny skumulowany czas prowadzenia pojazdu oraz
- punkt końcowy dziennego okresu pracy.

Zostaną one również wyposażone w interfejs pozwalający na przesyłanie danych do urzędów zewnętrznych służb kontrolnych, które od 21 sierpnia 2024 r. zostaną wyposażone w urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania i przesyłania niektórych danych celem ich weryfikacji pod kątem ewentualnych naruszeń. Łączność z tachografem będzie nawiązywana wyłącznie na żądanie służb kontrolnych. Ponadto, w pojazdach przeznaczonych do wykonywania przewozów międzynarodowych, tachografy cyfrowe (pierwszej generacji) oraz analogowe muszą zostać wymienione na tachografy inteligentne (drugiej wersji) do **31 grudnia 2024 r.** Natomiast tachografy inteligentne (pierwszej wersji) na tachografy inteligentne (drugiej wersji) do **21 sierpnia 2025 r.**

OBOWIĄZKI KIEROWCY

Zmiana wynikająca z art. 34 rozporządzenia 165/2014 nakłada dodatkowo na kierowcę obowiązek wprowadzania w tachografie cyfrowym symbolu państwa rozpoczęcia oraz zakończenia dziennego okresu pracy. Natomiast od 2 lutego 2022 r. – również symbolu państwa, na którego terytorium wjechał. Wpisu dokonuje się w najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu. W przypadku gdy przekraczanie granicy państwa członkowskiego odbywa się na promie lub w pociągu, symbol państwa jest wprowadzany w porcie lub na stacji przybycia. Kierowcy są zwolnieni z tego obowiązku, jeśli tachograf rejestruje automatycznie dane dotyczące lokalizacji. Zmieniono również art. 36 rozporządzenia 165/2014, zwiększając okres podlegający kontroli drogowej, zobowiązując tym samym kierowcę do okazania w jej trakcie dokumentów potwierdzających jego aktywność w ciągu bieżącego dnia i poprzednich 56 dni.

Na podstawie dotychczasowej dynamiki zmian w przepisach „transportowych” można przypuszczać, że kolejne lata będą również w nie obfitowały. Dla policjantów ruchu drogowego powinno być to bodźcem do systematycznego przeglądania publikacji poświęconych problematyce przewozu drogowego oraz bieżącego zapoznawania się z ich treścią.

¹ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102/1, z późn. zm.).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60/1, z późn. zm.).

Summary

Chosen amendments in transport regulations resulted from the "Mobility package"

The article constitutes the set of chosen provisions of Regulation (EU) 2020/1054 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 concerning social and technical sphere related to the period of driver's vocational activity. It introduces a lot of amendments, i.e. the principles of compensation in the form of weekly rest period, breaks in multi-manning, circumstances of exceeding the daily driving time as well as the dates of replacement of tachographs which do not meet technical requirements. The implementation of those changes will enhance the quality of drivers' conditions (especially of the drivers performing international road transport of goods) and improve carrying out control activities by the authorized entities. The aim of this publication is to help the mentioned entities to familiarize with basic amendments and its proper understanding.

Thumaczenie: Katarzyna Olbryś