

**ABC PRZEWOŹNIKA  
PAKIET MOBILNOŚCI  
SKUTKI DLA TRANSPORTU**



# ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



Szanowni Klienci,

po dłuższej przerwie wracamy z cyklem ABC Przewoźnika. Ponownie powracamy do tematu Pakietu Mobilności i jego wpływu na branżę transportową.

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.



W czasie trwania prac nad Pakietem Mobilności można było zauważyć silne naciski Francji oraz Niemiec na brzmienie obowiązujących w nim przepisów. Przypomnijmy również, że do Komisji Europejskiej wpłynęły oficjalne skargi dotyczące 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 Pakiet Mobilności został przyjęty bez poprawek.

#### Pakiet Mobilności reguluje:

- dostęp do rynku przewozów drogowych oraz do zawodu przewoźnika towarów lub osób,
- maksymalny czas pracy i minimalny czas odpoczynku kierowców oraz określanie położenia pojazdu za pomocą tachografów
- zasady delegowania kierowców.

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

Proces legislacyjny w tym zakresie nie był 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.

Finalnie, Pakiet Mobilności został przyjęty a jego celem, jak zostało to wskazane, jest m.in. zapewnienie jasnych, odpowiednich, proporcjonalnych i jednolicie egzekwowanych przepisów, które mają zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów polityki w zakresie poprawy warunków pracy kierowców, a w szczególności dla zapewnienia niezakłóconej i sprawdliwej konkurencji między przewoźnikami oraz przyczynienia się do bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników dróg.

Podkreślone zostało również, że kontrole drogowe obejmujące czas odpoczynku powinny być ograniczone do tych kierowców, którzy swój skrócony tygodniowy okres odpoczynku spędzają poza państwem członkowskim siedziby przedsiębiorstwa oraz poza państwem członkowskim swojego miejsca zamieszkania.

Zwrócono także uwagę, aby uniknąć nadużyć ze strony przedsiębiorców zamawiających usługi przewozowe, państwa członkowskie winny ustanowić jasne i przewidywalne przepisy dotyczące kar wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców, jeżeli wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zlecone przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszaniem przepisów rozporządzenia. Taka odpowiedzialność nadawców oraz spedytorów została wcześniej przewidziana m.in. w przepisach hiszpańskich.

## **PAKIET MOBILNOŚCI WPROWADZA ISTOTNE, NASTĘPUJĄCE ZMIANY DLA BRANŻY TRANSPORTOWEJ:**

### **1) PROFESJONALIZACJA RYNKU TRANSPORTU LEKKIEGO**

#### **a) obowiązek przestrzegania przepisów rozporządzeń**

Począwszy od dnia 1 lipca 2026 r. - objęcie pojazdów pow. 2,5t obowiązkiem przestrzegania norm czasu prowadzenia pojazdów, odbierania odpoczynków i przerw, posiadaniem licencji, wymogami dotyczącymi sytuacji finansowej i kabotażu, zgodnie z rozporządzeniem 561/2006, a także rozporządzeniem 1071/2009 oraz 1072/2009

Poza zakresem stosowania powyższych przepisów, o ile państwa członkowskie nie postanowią inaczej, pozostaną:

- przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, wykonujących wyłącznie przewozy krajowe w państwie członkowskim siedziby danego przedsiębiorcy;
- przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 2,5 tony.

#### **b) obowiązek posiadania licencji**

Przewóz rzeczy pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 t nie wymaga licencji tylko do dnia 20 maja 2022 r.

Po tej dacie, przewóz rzeczy pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 t będzie wymagał posiadania licencji wspólnotowej.

Transport lekki zostanie również zwolniony, do dnia 21 maja 2022 r., z obowiązku spełnienia wymogów związanych z dostępem do zawodu przewoźnika (posiadanie rzeczywistej i stałej siedziby, cieszenie się dobrą reputacją, posiadanie odpowiedniej zdolności finansowej, posiadanie wymaganych kompetencji zawodowych), o ile państwo członkowskie nie postanowi inaczej.





# ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



## 2) ZMIANY W ZAKRESIE CZASU PRACY I ODBIORU ODPOCZYNKÓW – ROZPORZĄDZENIE (WE) 561/2006 (WEJŚCIE W ŻYCIE: 20 SIERPNIĄ 2020 R.)

### a) Organizacja tygodniowych odpoczynków:

W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej :

- dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub
- jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24h.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24h licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

### Odebranie dwóch kolejnych skróconych tygodniowych okresów odpoczynku:

Na zasadzie odstępstwa, kierowca wykonujący międzynarodowy transport towarów może, poza państwem członkowskim siedziby, odebrać dwa następujące po sobie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, pod warunkiem że kierowca w ciągu każdego z 4 kolejnych tygodni odbierze co najmniej 4 tygodniowe okresy odpoczynku, z których co najmniej 2 będą regularnymi tygodniowymi okresami odpoczynku (art. 8 ust. 6). Przyjmuje się, że kierowca wykonuje międzynarodowy transport towarów, jeżeli rozpoczyna dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza państwem członkowskim siedziby pracodawcy i poza państwem swojego zamieszkania.

### Rekompensata za skrócenie tygodniowych odpoczynków:

Każde skrócenie należy zrekompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

Jeżeli dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zostały wykorzystane, na zasadzie powyższego odstępstwa, kolejny tygodniowy okres odpoczynku należy poprzedzić okresem odpoczynku wykorzystanym jako rekompensata za te dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku (art. 8 ust. 6b) .

### **Przejazd promem lub pociągami**

W przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągami i wykorzystuje **regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku**, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę.

Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.

W odniesieniu do **regularnych tygodniowych okresów odpoczynku** odstępstwo to dotyczy wyłącznie podróży promem lub pociągami, jeżeli:

- podróż jest zaplanowana na **przynajmniej 8 godzin**; oraz
- kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną na promie lub w pociągu (art. 9 ust. 1).

### **b) Zakaz odbioru 45h w kabinie**

Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Muszą one być wykorzystane w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną. Wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem pokrywa pracodawca (art. 8 ust. 6)

### **c) Obowiązek powrotu do kraju co 4 tygodnie (lub co 3 tygodnie)**

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, tak aby wykorzystali oni przynajmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku.

# ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



Jednakże w przypadku gdy kierowca wykorzystał dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę tego kierowcy w taki sposób, by mógł on wrócić przed rozpoczęciem regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata.

Przedsiębiorstwo dokumentuje, w jaki sposób spełnia ten obowiązek, i przechowuje tę dokumentację w swoim lokalu oraz przedstawia ją na żądanie organów kontrolnych (art. 8 ust. 8a).

## d) Nowe odstępstwa od norm dziennego oraz tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu

Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, w wyjątkowych okolicznościach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas 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 warunkach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o **maksymalnie dwie godziny**, pod warunkiem że wykorzystał on przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut bezpośrednio przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu niezbędnym, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku.

Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odrębnie na wykresówce urzędzenia rejestrującego, na wydruku z urzędzenia rejestrującego lub na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju.

Każdy wydłużony okres pracy musi być kompensowany równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu (art. 12)

## e) Przerwa 45min w załodze kilkuosobowej

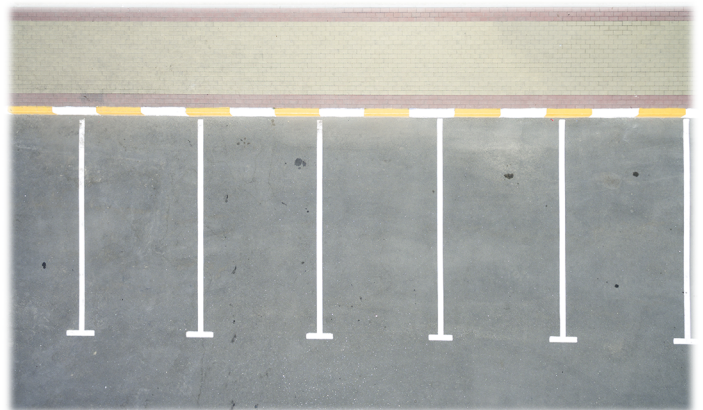
Rozporządzenie w nowym brzmieniu wprost przewiduje możliwość wykorzystania przez kierowcę, w przypadku pracy w załodze kilkuosobowej, przerwy trwającej 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę, pod warunkiem że kierowca, który ma przerwę, nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.

## f) Bezpieczne i chronione parkingi

Komisja zapewnia, by kierowcy wykonujący drogowe przewozy rzeczy i osób mieli łatwy dostęp do informacji o bezpiecznych i chronionych parkingach. Certyfikowane parkingi mają zapewniać kierowcom odpowiednie:

- wykrywanie wtargnięć i zapobieganie im,
- oświetlenie i widoczność,
- awaryjny punkt kontaktowy i procedury awaryjne,
- infrastrukturę sanitarną odpowiednią dla każdej płci,
- możliwości zakupu żywności i napojów,
- łączność umożliwiającą komunikację,
- zasilanie elektryczne.

Wykaz takich parkingów zostanie udostępniany na jednej urzędowej stronie internetowej i będzie regularnie aktualizowany



## g) rozszerzenie okresu kontroli na drodze (grudzień 2024 r. )

Aktualnie kontroli podlega 28 dni aktywności kierowcy, natomiast zgodnie z nowymi przepisami, okres ten wydłuży się i będzie obejmował dzień kontroli i 56 dni wstecz. Przewoźnik będzie musiał aktualizować dane w regularnych odstępach czasu, nie dłuższych niż miesiąc.

# ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



## 3) ZMIANY W ZAKRESIE STOSOWANIA ROZPORZĄDZENIA (WE) 561/2006 (WEJŚCIE W ŻYCIE: 20 SIERPNI 2020 R.)

a) nowe wyłączenie zastosowania Rozporządzenia w odniesieniu do przewozu drogowego pojazdami lub zespołem pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 7,5t używanymi **do dostawy rzeczy wyprodukowanych metodami rzemieślniczymi**, wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy, a transport nie ma charakteru zarobkowego; (art. 3 lit. aa).

b) rozporządzenie **nie ma zastosowania do przewozu drogowego pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej – wraz z przyczepą lub naczepą – przekraczającej 2,5 tony, ale nieprzekraczającej 3,5 tony**, wykorzystywanymi do przewozu rzeczy, w przypadku gdy przewóz nie ma charakteru zarobkowego i jest wykonywany **na potrzeby własne** przedsiębiorstwa lub kierowcy, a prowadzenie pojazdu nie stanowi głównego zajęcia osoby prowadzącej pojazd (art. 3 lit. ha)

c) wprowadzono **definicję niehandlowego przewozu**, który oznacza każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na potrzeby własne, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością (art. 4 lit. r).

O niehandlowym przewozie mowa m.in. w wyłączeniu dot. przewozów wykonywanymi pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5t używanymi do niehandlowego przewozu rzeczy (art. 3 lit. h)



## 4) INTELIGENTNE TACHOGRAFY

### a) obowiązki związane z nowymi tachografami:

- obowiązek wyposażenia wszystkich nowych pojazdów w inteligentne tachografy II generacji (wrzesień 2023 r.)
- obowiązek wyposażenia służb kontrolnych w poszczególnych krajach członkowskich w urządzenia niezbędne do przeprowadzania zdalnej kontroli (wrzesień 2024 r.)
- obowiązek wymiany analogowych i cyfrowych tachografów na inteligentne tachografy II generacji (grudzień 2024 r.)
- obowiązek wymiany inteligentnych tachografów I generacji na inteligentne tachografy II generacji (wrzesień 2025 r.);
- obowiązek wyposażenia w inteligentne tachografy II generacji pojazdy od 2,5-3,5t (1 lipca 2026 r.)
- obowiązek przechowywania danych z danego dnia i poprzedzających go 56 dni (grudzień 2024 r.)

# ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



## b) obowiązek rejestrowania przekroczenia granicy ( 2 lutego 2022 r.)

Od dnia 2 lutego 2022 r. kierowca na początku pierwszego postoju po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego wprowadza również symbol państwa, do którego wjechał. Ten pierwszy postój odbywa 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, kierowca wprowadza symbol państwa w porcie lub na stacji przybycia.

Inteligentne tachografy będą rejestrowały przekroczenie granicy automatycznie.

## c) automatyczne rejestrowanie położenia pojazdu przez inteligentne tachografy:

Położenie pojazdu jest zapisywane automatycznie w następujących punktach lub w punkcie położonym najbliżej tych miejsc, w którym dostępny jest sygnał satelitarny:

- punkt początkowy dziennego okresu pracy,
- za każdym razem, kiedy pojazd przekracza granicę państwa członkowskiego,
- za każdym razem, kiedy wykonywany jest załadunek lub rozładunek pojazdu,
- co trzy godziny skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu, oraz
- punkt końcowy dziennego okresu pracy
- ponadto czy pojazd był wykorzystywany do przewozu rzeczy lub osób, zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 561/2006

## 5) NOWE ZASADY DOTYCZĄCE KABOTAŻU – STOSOWANE OD 21 LUTEGO 2020 R.

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 może dokonać jednej operacji kabotażowej w innym państwie członkowskim w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku.

Powyższe zasady pozostaną utrzymane z pewnymi ograniczeniami:

(i) Przewoźnicy nie mogą wykonywać przewozów kabotażowych tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego samego pojazdu **w tym samym państwie członkowskim przez cztery dni od zakończenia przewozu kabotażowego w tym państwie członkowskim (tzw. okres cooling off).**

(ii) Kabotaż będzie legalny jedynie wtedy, gdy przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający wykonanie poprzedniego przewozu międzynarodowego oraz każdego kolejnego przewozu kabotażowego. W przypadku gdy pojazd znajdował się na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego w okresie czterech dni poprzedzających przewóz międzynarodowy, przewoźnik przedstawia również wyraźne dowody potwierdzające wszystkie przewozy wykonane w tym okresie.



## 6) ZWALCZANIE FIRM TZW. SKRYTEK POCZTOWYCH – WYMÓG POSIADANIA SIEDZIBY (STOSOWANIE OD 21 LUTEGO 2022 R.)

Przewoźnik musi posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich. Dla spełnienia tego wymogu, przewoźnik obowiązany jest:



# ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



a) posiadać lokale, w których ma dostęp do oryginałów dokumentów dotyczących głównej działalności – w formie elektronicznej lub w dowolnej innej formie – w szczególności do umów przewozowych, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca, dokumentów księgowych, akt dotyczących pracowników, umów o pracę, dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat przydziału zleceń dla kierowców i ich delegowania, dokumentów zawierających dane na temat kabotażu, czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz do wszelkich innych dokumentów, do których właściwy organ musi mieć dostęp, w celu weryfikacji spełnienia przez przedsiębiorcę warunków przewidzianych w rozporządzeniu;

b) organizować przewozy flotą pojazdów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje przedsiębiorca i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jego opuszczenia;

c) być zarejestrowany w rejestrze spółek handlowych tego państwa członkowskiego lub w innym rejestrze tego rodzaju, gdy wymaga tego prawo krajowe;

d) podlegać podatkowi od dochodów oraz, gdy wymaga tego prawo krajowe, posiadać ważny numer identyfikacyjny do celów podatku od wartości dodanej;

e) gdy zezwolenie zostanie wydane – dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub wprowadzony do ruchu i dopuszczony do użytkowania zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego, niezależnie od tego, czy jest właścicielem tego pojazdu czy użytkownikiem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu;

f) w sposób rzeczywisty i ciągły prowadzić działania administracyjne i handlowe przy wykorzystaniu odpowiedniego sprzętu i urządzeń w lokalach, o których mowa w lit. a), znajdującym się w tym państwie członkowskim oraz w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzać przewozami z wykorzystaniem pojazdów, o których mowa w lit. g), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;

g) na bieżąco i w sposób regularny dysponować liczbą pojazdów spełniających warunki określone w lit. e), i kierowcami umiejscowionymi zazwyczaj w bazie eksploatacyjnej w tym państwie członkowskim, proporcjonalnie do wielkości wykonywanych przez przedsiębiorcę przewozów.

Oprócz wymogów określonych powyżej, państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorcy, by w państwie członkowskim siedziby miał:

a) proporcjonalnie do skali swojej działalności – odpowiednio wykwalifikowany personel administracyjny w swoich lokalach lub zarządzającego transportem, z którym można skontaktować się w standardowych godzinach pracy;

b) proporcjonalnie do skali swojej działalności – infrastrukturę operacyjną inną niż sprzęt techniczny, o którym mowa w lit. f) powyżej, na terytorium tego państwa członkowskiego, w tym biuro czynne w standardowych godzinach pracy.

## 7) 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.

Dobrej reputacji zarządzającego transportem lub przedsiębiorcy transportowego, jak również dyrektorów wykonawczych lub innych odpowiednich



# ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



osób wskazanych przez państwa członkowskie - nie mogą podważać żadne poważne zarzuty, takie jak wyroki skazujące lub sankcje za popełnienie poważnego naruszenia obowiązujących przepisów krajowych w następujących dziedzinach:

- prawo handlowe;
- prawo upadłościowe;
- płace i warunki zatrudnienia w zawodzie;
- prawo o ruchu drogowym;
- odpowiedzialność zawodowa;
- handel ludźmi lub narkotykami;
- **prawo podatkowe.**

Dodatkowo, wymóg dobrej reputacji będzie spełniony, jeśli te osoby nie zostały skazane za poważne przestępstwo, ani nie nałożono na nich sankcji za poważne naruszenie przepisów wspólnotowych dotyczących w szczególności:

- czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych;
- maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym;
- kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia kierowców;
- badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, w tym obowiązkowych badań technicznych pojazdów silnikowych;
- dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku przewozu drogowego osób;
- bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych;
- instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów;
- praw jazdy;
- dostępu do zawodu;
- transportu zwierząt.
- **delegowania pracowników w transporcie drogowym;**
- **prawa właściwego dla zobowiązań umownych;**
- **kabotażu.**



W trakcie procedury administracyjnej zarządzający transportem lub inni przedstawiciele prawni przedsiębiorstwa transportowego, w zależności od przypadku, mają prawo do przedstawienia swojego stanowiska i wyjaśnień.

Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję, może zdecydować, że dobra reputacja pozostanie nienaruszona. W takim przypadku uzasadnienie decyzji zostaje zapisane w rejestrze krajowym.

## 8) NOWE WARUNKI ZWIĄZANE Z WYMOGIEM ZDOLNOŚCI FINANSOWEJ – (STOSOWANE OD 21 LUTEGO 2022 R.)

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:

# ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



- a) co najmniej 9 000 EUR na pierwszy wykorzystywany pojazd
- b) 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd o dmc pow. 3,5t
- c) 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd o dmc od 2,5t do 3,5t

Przewoźnicy wykorzystujący pojazdy od 2,5t do 3,5t muszą spełnić niższe wymogi finansowe:

- a) 1 800 EUR na pierwszy wykorzystywany pojazd oraz
- b) 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

W drodze odstępstwa, wymóg zdolności finansowej może zostać wykazany: **gwarancją bankową lub ubezpieczeniem.**

## 9) KREPTD POSZERZONY

Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego zostanie poszerzony o dodatkowe informacje:

- numery rejestracyjne pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca,
- liczbę osób zatrudnionych u przedsiębiorcy na dzień 31 grudnia poprzedniego roku,
- ocenę ryzyka przedsiębiorstwa.

Dane te mają być dostępne właściwym organom podczas kontroli drogowych.

Dąży się bowiem do tego, aby 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.**



## 10) WSPÓLNE KONTROLE I ŚCIŚLEJSZA WSPÓŁPRACA ORGANÓW KONTROLNYCH

Właściwe organy państw członkowskich ściśle ze sobą współpracują i szybko udzielają sobie wzajemnie pomocy i wszelkich innych istotnych informacji w celu ułatwienia wykonania i egzekwowania rozporządzenia.

Współpraca administracyjna i wzajemna pomoc między właściwymi organami państw członkowskich odbywać się będzie poprzez system wymiany informacji, tj. przez system europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), jak również za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI).

## 11) NOWE ZASADY DELEGOWANIA KIEROWCÓW (OD 2 LUTEGO 2022 R.):

### a) definicja pracownika delegowanego:

Płaca minimalna i zasady dotyczące delegowania nie będą miały zastosowania do kierowców wykonujących:

- przewozy tranzytowe,
- przewozy dwustronne (początek lub koniec przewozu ma miejsce w państwie siedziby przewoźnika - PL) + 2 dodatkowe operacje transportowe
- przewozy kombinowane, jeśli odcinek początkowy lub końcowy odcinek drogowy spełnia wymogi transportu dwustronnego.

**Kierowcy wykonujące inne przewozy – typu cross-trade (początek i koniec przewozu ma miejsce w innym państwie, niż państwo siedziby, czyli w PL), jak również operacje kabotażowe – podlegać będą pod obowiązki wynikające z nowych zasad delegowania pracowników.**

Na zasadzie wyjątku, kierowca wykonujący transport dwustronny może wykonać dodatkowo jedną czynność załadunku lub rozładunku w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, pod warunkiem że:

- nie wykonuje załadunku i rozładunku rzeczy w tym samym państwie członkowskim,
- od dnia 2 lutego 2022 r. kierowca rejestruje ręcznie dane dotyczące przekraczania granic, a od września 2023 r. pojazd wyposażony będzie w inteligentny tachograf II generacji.

Jeżeli podczas przewozu dwustronnego nie wykonano żadnej dodatkowej operacji transportowej, to przewoźnik uprawniony jest do wykonania maksymalnie dwóch dodatkowych czynności załadunku lub rozładunku, pod warunkiem że:

- przewóz dwustronny rozpoczął się w państwie siedziby (PL)
- po przewozie dwustronnym następuje kolejny przewóz dwustronny do państwa siedziby (PL),
- nie wykonuje załadunku i rozładunku rzeczy w tym samym państwie członkowskim,
- od dnia 2 lutego 2022 r. kierowca rejestruje ręcznie dane dotyczące przekraczania granic, a od września 2023 r. pojazd wyposażony będzie w inteligentny tachograf II generacji.

Delegowanie uznaje się za zakończone, gdy kierowca opuszcza przyjmujące państwo członkowskie, wykonując międzynarodowy przewóz rzeczy lub osób. Ten okres delegowania nie kumuluje się z poprzednimi okresami delegowania w odniesieniu do takich międzynarodowych przewozów wykonywanych przez tego samego kierowcę lub innego kierowcę, którego on zastępuje.

### b) równe traktowanie - ta sama płaca

Nowe zasady delegowania wprowadziły obowiązek stosowania warunków zatrudnienia obowiązujących w państwie, w którym praca jest wykonywana, obejmujących:

- przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne,
- umowy zbiorowe lub orzeczenia arbitrażowe uznane za powszechnie stosowane.

### c) koszty podróży

Dodatki z tytułu delegowania będzie można uznać za część wynagrodzenia, tylko wtedy gdy nie będą one wypłacane jako zwrot wydatków faktycznie poniesionych w związku z delegowaniem, takich jak koszty podróży, wyżywienia i zakwaterowania.

Pracodawca dokonuje zwrotu takich wydatków pracownikowi delegowanemu zgodnie z krajowym ustawodawstwem.

Jeżeli przepisy krajowe nie określają, czy i które składniki dodatku z tytułu delegowania są wypłacane w formie zwrotu wydatków faktycznie poniesionych w związku z delegowaniem, a które są częścią wynagrodzenia – **uznaje się, że cały dodatek jest wypłacany w formie zwrotu wydatków.**

### d) zgłoszenie delegowania oraz kontrole

Państwa członkowskie mogą w odniesieniu do delegowania kierowców wprowadzać wyłącznie następujące wymogi administracyjne i środki



# ABC PRZEWOŹNIKA PAKIET MOBILNOŚCI SKUTKI DLA TRANSPORTU



kontrolne:

- obowiązek zgłoszenia delegowania najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, za pomocą wielojęzycznego formularza, wysłanego elektronicznie przez wspólny system IMI,

zgłoszenie delegowania zawiera następujące informacje:

- (i) tożsamość przewoźnika – co najmniej w postaci numeru licencji wspólnotowej, w przypadku gdy ten numer jest dostępny;
  - (ii) dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby wyznaczonej w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami przyjmującego państwa członkowskiego, w którym świadczono usługi, oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień;
  - (iii) tożsamość, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;
  - (iv) data rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy oraz właściwe dla niej prawo;
  - (v) przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;
  - (vi) numery rejestracyjne pojazdów silnikowych;
  - (vii) informacja, czy świadczone usługi transportowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy czy przewóz kabotażowy;
- okazanie podczas kontroli drogowej dokumentów w wersji elektronicznej lub papierowej:
    - (i) kopii zgłoszenia delegowania złożonego za pośrednictwem IMI
    - (ii) listów przewozowych
    - (iii) zapisów tachografu, a w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał
  - obowiązek przesłania przez przewoźnika dokumentów do kontroli za pomocą wspólnego systemu IMI, w tym dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania, umowy o pracę, ewidencji czasu pracy kierowców oraz dowodów zapłat - nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od dnia złożenia wniosku; jeżeli przewoźnik nie przedłoży dokumentacji - właściwe organy państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany, mogą za pośrednictwem IMI zwrócić się o pomoc do właściwych organów państwa członkowskiego siedziby

Informacje zawarte w zgłoszeniach delegowania są przechowywane w repozytorium IMI do celów kontroli przez okres 24 miesięcy. Funkcjonalności publicznego interfejsu połączonego z IMI mają zostać określone przez Komisję do dnia 2 lutego 2021 r.

## 12) NOWE ZASADY DOTYCZĄCE KONTROLI DROGOWYCH

Kontrole co roku mają obejmować szeroki i reprezentatywny przekrój pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów objętych zakresem zastosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 oraz (UE) nr 165/2014.

Kontrole mają być organizowane w taki sposób, aby obejmowały co najmniej 3% dni przepracowanych przez kierowców pojazdów (poprzednio 1%).

Podkreślone zostało również, że podczas kontroli drogowej kierowcy jest uprawniony do skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe.

**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