

Jaka jest kondycja branży TSL po wprowadzeniu Pakietu Mobilności?

data aktualizacji: 2023.04.12



Minął rok od wprowadzenia kolejnych zmian w Pakiecie Mobilności. Miały one na celu m.in. regulację działań firm w sektorze transportu, spedycji i logistyki, wprowadzenie nowych zasad kabotażu czy poprawy warunków pracy i wynagradzania kierowców. Jak mocno nowe przepisy wpłynęły na branżę TSL? Na to pytanie odpowiada Maciej Maroszyk, Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Pakiet Mobilności ma na celu poprawę wielu newralgicznych obszarów, z którymi europejski transport boryka się od lat. Chodzi tu m.in. o zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez ograniczenie zmęczenia kierowców, poprawę ich warunków pracy, podwyższenie jakości wykonywanych usług oraz ograniczenie negatywnych skutków działalności transportowej na środowisko.

Jak wskazuje Maciej Maroszyk, Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej, ostatnie zmiany w Pakiecie Mobilności przyczyniły się szczególnie do znacznej poprawy sposobu wynagradzania kierowców – chodzi tu o minimalne stawki wynagrodzenia dla pracowników delegowanych, których wysokość ma wynosić przynajmniej minimalną pensję obowiązującą w kraju, w którym pracują.

Pakiet... utrudnień

Jak się okazuje, zmiany w regulacjach Pakietu Mobilności przyniosły wiele kontrowersji, gdyż w niektórych przypadkach nie stały się pomocą, tylko... utrudnieniem. Chodzi tu m.in. o generowanie nowych, znaczących kosztów, chaotyczną reorganizację pracy czy problemy z nielegalnym kabotażem, które prowadzą do nieuczciwej konkurencji i zagrażają warunkom pracy kierowców:

- Przepisy wprowadzone przez Pakiet Mobilności równały się z dostosowywaniem dotychczasowych modeli biznesowych do nowej rzeczywistości. Wielu przedsiębiorców z branży TSL odnotowało przy tym szereg utrudnień związanych z wdrażaniem kolejnych wersji europejskich przepisów. Zmiany wymagały przede wszystkim dodatkowego czasu i nakładów finansowych – zwiększyły się m.in. koszty związane z wynagrodzeniem i szkoleniem pracowników, a także składkami na ubezpieczenie społeczne. Trzeba było także z dnia na dzień opracować nowy system obliczania płac kierowców, zwłaszcza w przypadku tych, wykonujących przewozy sektorowe. Pojawił się też problem z nielegalnym kabotażem – czyli przekraczaniem limitów na przewozy kabotażowe czy niepłaceniem minimalnego wynagrodzenia za pracę. Nie zapominajmy również o tym, że ze względu na obowiązek zakupu oraz korzystania z tachografów, zostały wygenerowane kolejne wydatki związane z wdrożeniem nowoczesnej technologii oraz przeszkoleniem kierowców. Co więcej, ze względu na problematyczność produkcji tachografów, istnieje ryzyko opóźnień w wydawaniu nowych ciężarówek, a co za tym idzie – pojawienie się strat na dalszych etapach łańcucha. Z perspektywy pojawiania się w przyszłości kolejnych zmian w regulacjach dotyczących tachografów, jest to wysoce niepokojące – mówi Maciej Maroszyk, Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Ekspert dodaje, że wszystkie te zmiany, wraz ze wzrostem cen paliwa i surowców, uderzyły również bezpośrednio w kieszenie konsumentów, przez co także i oni nie są zadowoleni z regulacji wprowadzanych przez Pakiet Mobilności. Jedyny plus stanowią zmiany dotyczące warunków pracy kierowców, którzy – dzięki zmianom w regulacjach – zyskali pod kątem socjalnym i rozliczeniowym.

Kontrowersji ciąg dalszy

W 2022 roku Komisja Europejska przychyliła się także do postulatów złagodzenia przepisów Pakietu Mobilności, dotyczących konieczności powrotu pojazdów do bazy co 8 tygodni. Przyczepy i naczepy mają być wyjęte spod tego obowiązku. Pierwotny przepis wzbudzał ogromne kontrowersje. Wprowadzenie go w życie naraziłoby przewoźników na straty związane z koniecznością wykonywania dodatkowych, narzuconych z góry i często pustych kursów. Dodatkowo, zapis byłby także martwy, ponieważ przyczepy i naczepy nie mają tachografów.

Na decyzję Komisji o złagodzeniu przepisów wpłynęło zjednoczenie się przewoźników z całej Europy, którzy stanęli w opozycji wobec rygorystycznych zapisów Pakietu Mobilności.

- Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej (DG Move), odpowiedzialna za kształt Pakietu, zareagowała na krytyczne uwagi modyfikacją swoich wytycznych. Ze znowelizowanych zapisów zniknął obowiązek regularnych powrotów do bazy przyczep i naczep – mówi Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Zrozumieć przepisy

W ciągu ostatniego roku, oprócz kosztownych zmian w działalnościach transportowych, problematyczne stało się samo rozumienie, wdrażanie oraz egzekwowanie niektórych przepisów Pakietu Mobilności. Choć regulacje te są na bieżąco dostosowywane i zmieniane przez Komisję Europejską, wciąż istnieje wiele zapisów, których niejasność wciąż niepokoi uczestników sektora TSL.

- Z tego względu pojawił się finansowany przez Unię Europejską projekt TRACE 2, który ma służyć jako wspólny punkt odniesienia dla stosowania przepisów Pakietu Mobilności. Jego celem jest rozpowszechnianie wiedzy na temat wdrażania oraz egzekwowania zapisów pakietu, co realizowane jest za pomocą cyklu webinarów, szkoleń i dedykowanych temu materiałów szkoleniowych. Projekt kierowany jest nie tylko do dla samych przewoźników, ale i organów wykonawczych we wszystkich państwach członkowskich. Warto tu podkreślić, że działania opracowano na podstawie zebranych

zagadnień, które zgłoszono jako te najbardziej problematyczne - wyjaśnia Maciej Maroszyk.

Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej dodaje, że kolejne szkolenia odbędą się w kwietniu oraz maju 2023 roku, a ich tematem będzie praktyczne wdrażanie wytycznych dotyczących egzekwowania przepisów przy pomocy realistycznych scenariuszy. Z kolei webinaria skupią się na przepisach Pakietu Mobilności dotyczących odpoczynku w kabinie, powrotów kierowców, delegowania pracowników czy korzystania z inteligentnych tachografów.

Co czeka nas w 2023 i przyszłości?

Czy kolejne nowości w Pakiecie Mobilności, które szykuje Komisja Europejska na najbliższe lata, będą bardziej zrozumiałe dla branży transportowej? Wielu uczestników rynku ma taką nadzieję, gdyż w przyszłości czekają nas zmiany dotyczące nowych tachografów, minimalnej liczby miejsc postojowych w bazie eksploatacyjnej oraz oświadczeń o liczbie zatrudnionych kierowców.

- 2023 rok z perspektywy wprowadzanych regulacji do Pakietu Mobilności dotyczy 3 aspektów - wymogu korzystania z najnowszej generacji tachografów cyfrowych w nowo rejestrowanych pojazdach, składania oświadczenia przez firmy o liczbie osób zatrudnionych, w tym kierowców wykonujących operacje transportowe w roku poprzedzającym zgłoszenie oraz o zmianie ilości miejsc postojowych w bazie eksploatacyjnej, która teraz wynosi 1/3 floty pojazdów zgłoszonych do licencji - mówi Maciej Maroszyk, Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Warto tu szczególnie wyróżnić przepis o konieczności zgłaszania ilości zatrudnionych kierowców, ponieważ wniosek ten należało zgłosić do 31 marca, a jego brak skutkuje wyjątkowo poważnymi karami - utratą uprawnień do wykonywania transportu, a w konsekwencji brakiem możliwości dalszego prowadzenia działalności przez przewoźnika.

- Oprócz tego, w kolejnych latach Pakiet Mobilności będzie regulował zapisy o przechowywaniu danych z tachografów, jak i wymianie starszych urządzeń na nowe modele. Nie bez znaczenia będzie również objęcie busów przepisami dotyczącymi czasu jazdy oraz odpoczynku. Jak zmiany te będą postrzegane przez branżę? Tego dowiemy się niebawem - podsumowuje ekspert TC Kancelarii Prawnej.

Wprowadzenie Pakietu Mobilności miało na celu poprawę sytuacji w sektorze transportowym, który stanowi istotny element gospodarki Unii Europejskiej. Jedne z najważniejszych przepisów stanowiły te z 2022 roku, które dotyczyły m.in. zmian w wynagradzaniu pracowników delegowanych oraz możliwości powrotu kierowców co najmniej raz na trzy lub cztery tygodnie do kraju, w którym mają zarejestrowaną firmę przewozową. Kolejną istotną zmianą był również wymóg posiadania licencji transportowej i tachografów dla pojazdów od 2,5 t DMC, zgłaszanie do systemu IMI przewoźników wykonujących przejazdy kabotażowe i cross trade czy nowe regulacje kabotażowe. To, jak i wiele innych zapisów Pakietu Mobilności wpłynęło na dotychczasową działalność firm transportowych w nie zawsze korzystny sposób. Branża ma jednak nadzieję, że kolejne zapisy będą stanowiły mniejsze utrudnienia w ich codziennej działalności.

Fot. TC Kancelaria Prawna

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/76078>