



Parlament Europejski przyjął tzw. pakiet mobilności. Jest to kolejny, przedostatni już krok w drodze do ostatecznego przyjęcia kluczowych zmian w trzech bardzo istotnych obszarach sektora transportu, czyli zasad delegowania kierowców, czasu jazdy, przerw i odpoczynków oraz dostępu do rynku przewozów (kabotaż).

Delegowanie. Sprawozdanie przyjęte w stosunku głosów 317 do 302 (14 wstrzymujących się).

Jedną z najważniejszych, przegłosowanych zmian, dotyczy obowiązywania zagranicznej płacy minimalnej dla kierowców. Z obowiązków związanych z delegowaniem został wykluczony tranzyt (przejazd przez terytorium danego kraju bez załadunku oraz rozładunku). Wyłączenie z delegowania ma także dotyczyć tzw. przewozów bilateralnych (obustronnych), czyli „transportu ładunku z państwa siedziby przewoźnika do innego państwa np. z Polski do Hiszpanii oraz przewóz powrotny do państwa siedziby przewoźnika po wykonaniu dostawy w ramach tego przewozu”.

W drodze do kraju docelowego i w podróży powrotnej ma być dozwolony dodatkowy załadunek lub rozładunek w innych państwach na trasie przejazdu (w obu kierunkach), bez podlegania zasadom delegowania. Możliwy jest także inny scenariusz, czyli dwa załadunki lub rozładunki w drodze powrotnej, jeżeli nie miał miejsca załadunek lub rozładunek w trakcie podróży z Polski.

- Przegłosowane przepisy po raz kolejny komplikują zakres stosowania płacy minimalnej. Wynika

z nich niestety, że większość przewozów wykonywanych przez polskie firmy poza granicami naszego kraju będzie podlegać pod zasady delegowania. Oznacza to wzrost kosztów, obowiązków administracyjnych, biurokracja i konieczność

PE przyjął tzw. pakiet mobilności

Utworzono: piątek, 05, kwiecień 2019 12:10

znajomości złożonych zasad rozliczania w różnych krajach Wspólnoty. Dla polskich przewoźników spore wyzwanie i znaczące utrudnienie w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa oraz opłacalności kontraktów – tłumaczy Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).

Czas pracy. Sprawozdanie przyjęte w stosunku głosów 395 do 236 (5 wstrzymujących się).

W drugim sprawozdaniu na uwagę zasługuje przegłosowany zapis, iż przewoźnik będzie musiał organizować pracę kierowców w taki sposób, aby mogli wrócić do domu przynajmniej raz na cztery tygodnie.

- Nadal nie jest wyjaśniony fakt, w jaki sposób pracodawca będzie musiał udowadniać to, że zapewnił kierowcy powrót do Polski, a kierowca, który nie wrócił zrobił to z własnej woli. Przedsiębiorca w takim wypadku nie jest w stanie zmusić osoby, która w trakcie odpoczynku swobodnie dysponuje swoim czasem, aby wróciła do miejsca swojego zamieszkania. To kolejna sytuacja, na którą przewoźnik nie będzie miał wpływu, a może zakończyć się nałożeniem bardzo wysokiej kary – argumentuje Łukasz Włoch, główny ekspert OCRK.

Dostęp do rynku. Sprawozdanie przyjęte w stosunku 371 do 251 (13 wstrzymujących się).

Parlament przyjął również mocno kontrowersyjne, szczególnie w ocenie państw z Europy Wschodniej, stanowisko, w którym ograniczono wykonywanie kabotażu do jedynie trzech dni, przy kolejnej operacji

w tym samym kraju dopiero po 60 godzinach i do czasu wykonania nowego przewozu międzynarodowego z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę.

- W praktyce oznacza to koniec działalności firm transportowych, które specjalizują się w tego typu przewozach. Tak drastycznie ograniczenie wykonywania transportów kabotażowych nie ma nic wspólnego z obowiązującą w Unii Europejskiej zasadą swobody przepływu towarów i usług i jest mocnym ciosem wymierzonym we wschodnioeuropejskie, szczególnie polskie przedsiębiorstwa – dodaje Kamil Wolański z OCRK.

Co dalej?

Teraz stanowisko Parlamentu Europejskiego zostanie przekazane do Rady Unii Europejskiej. Jeżeli Rada UE je zaakceptuje, to przy zachowaniu odpowiedniego *vacatio legis* (okresu przejściowego), regulacje te zaczną obowiązywać.

Źródło: informacja prasowa