Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144
tel.: 22-823-64-46, 22-823-64-47; fax 22-822-19-20
Adres korespondencyjny: 02-305 Warszawa 79, skrytka pocztowa nr 126
(wpisana do rejestru instytucji szkoleniowych prowadzonego przez Wojewódzki Urząd Pracy w Warszawie pod nr 2.14/00203/2006)

Nr KRS: 0000140203

Regon: 010691798

NIP: 522-10-15-876

Nr konta bankowego:
43 1240 6003 1111
0000 4946 5239

Adres internetowy:
www.pigtsis.pl
e-mail:
pigtsis@pigtsis.pl

Ogólnopolska informacja o autobusowej komunikacji międzymiastowej

www.autobusowyrozkladjazdy.pl

ISO 9001
ZETOM-CERT
w zakresie świadczenia usług doradczych i szkoleniowych

Członek Krajowej Izby Gospodarczej

PIGTSiS- 147/P/2017 Warszawa, 2017.06.09.

Sz. Pan Jerzy Szmit
Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa

Szanowny Panie Ministrze

Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, odpowiadając na przesłane e-mailem w dniu 8 czerwca 2017 r. trzy pliki zawierające:

1. *Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 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 czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów COM(2017) 277,*
2. *Wniosek Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiająca szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego COM(2017) 278,*
3. *Wniosek Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy COM(2017) 282.*

poniżej przekazuje nasze uwagi:

Ad. 1. <u>rozporządzenie (WE) nr 561/2006</u>

a) Artykuł 3 lit. h) – nie wnosimy uwag;
b) Artykuł 4 do dodanej lit. r) – nie wnosimy uwag;
c) Artykuł 6 ust. 5 – nie wnosimy uwag;
d) Artykuł 7 w dodawanym akapicie trzecim – nie wnosimy uwag; zmiana wyjaśnia istniejące watpliwości;
e) Artykuł 8 ust. 6 i ust. 7 - nie wnosimy uwag;
f) Artykuł art. 8 w dodanym ust. 8 lit. a) i lit b) - nie wnosimy uwag;
g) Artykuł 9 - nie wnosimy uwag;
h) Artykuł 12 - nie wnosimy uwag;
i) Artykuł 14 - nie wnosimy uwag;
j) Artykuł 15 - nie wnosimy uwag;

k) Artykuł 19 - nie wnosimy uwag;
l) Artykuł 22 ust. 1, ust. 2 lit. c), ust. 3 lit. a) - nie wnosimy uwag;
m) Artykuł 25 ust. 2 -nie wnosimy uwag;
n) rozporządzenie (UE) 165/2014;
- Artykuł 8 - nie wnosimy uwag, ale jednocześnie zwacamy uwagę, że proponowana nowelizacja nie określa okresu przejściowego w zakresie obowiązywania obecnie zamontowanych w pojazdach tachografów cyfrowych;
- Artykuł 34 – mamy watpliwości dotyczące zakresu obowiązywania proponowanej zmiany. Naszym zdaniem w stosowanych w Polsce tachografach cyfrowych nie ma możliwości wprowadzania danych geograficznych dotyczących nazw miejscowości, gdzie znajdują się przejścia drogowe. Ponadto przekraczając, np. granicę niemiecko-francuską, które przejście graniczne ma wpisać kierowca - po stronie niemieckiej czy francuskiej, tym bardziej, że na autostradach nawet tego nie będzie w stanie zauważyć. W takiej sytuacji uważmy, że zapis jest w chwili obecnej bezprzemiotowy, z uwagi na techniczne ograniczenia obecnie używanych tachografów.

Ad. 2. <u>Dyrektywa 2006/22/WE</u>

a) Artykuł 1 - nie wnosimy uwag;
b) Artykuł 2 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 – nie wnosimy uwag, ale zastanawiamy się czy wielkość kontroli jaka ma być w danym państwie przeprowadzona dotyczy wyłącznie kierowców wykonujących przewozy międzynarodowe czy może także kierowców wykonujących przewozy krajowe, których obowiązują regulacje zawarte w Rozporządzeniu 561/2006. Obawiamy się, że dla zrealizowania założonego wskaźnika w sposób zdecydowany musiałaby wzrosnąć liczba kontroli czasu pracy kierowców w dużych zorganizowanych firmach transportowych, a dalej nie będą w wystarczającym zakresie kontrolowane małe firmy przewozowe. Będzie to naruszać zasady uczciwej konkurencji. Dyrektywa powinna jasno nakładać, że obowiązujące wskaźniki kontroli powinny być zrealizowane w określonych przez ustawodawcę grupach przedsiębiorstw podzielonych wg ilości zatrudnionych w nich kierowców;
c) Artykuł. 6 ust. 1 – nie wnosimy uwag; Proponujemy jednak dodanie sformułowania określającego, że kontrole mają uwzgledniać także wielkość przedsiębiorstw z uwagi na liczbę zatrudnionych w nich kierowców z przyczyn opisanych powyżej;
d) Artykuł 7 ust. 1 lit. d) – nie wnosimy uwag;
e) Artykuł 8 ust. 1 i ust. 1a – nie wnosimy uwag;
f) Artykuł 9 ust. 1, ust. 2 – nie wnosimy uwag, proponujemy jednak dodanie zapisów, aby w ocenie ryzyka uwzgledniano wielkość przedsiębiorcy pod kątem posiadanych przez niego pojazdów. Obecny system powoduje, że im wieksze przedsiębiorstwo, tym wieksze ryzyko. Praktyka pokazuje, że zdecydowanie wiecej naruszeń występuje w małych firmach, z kierowcami zatrudnianymi na podstawie umowy zlecenia lub na podstawie „samozatrudnienia", ale te firmy w obecnym systemie oceny ryzyka nie uzyskują wskaźnika wskazującego na wysoki poziom ryzyka.
g) Artykuł 11 ust. 3 - nie wnosimy uwag;

h) Załącznik 1 część A pkt 6 oraz część B pkt 4 nie wnosimy uwag,

i) Przepisy szczególne dotyczące delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego dominujące w stosunku do niektórych przepisów dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE

- Artykuł 2 ust. 1 – nie mamy uwag;
- Artykuł 2, ust. 2 - proponujemy ten okres, o którym mowa w ust. 2, przedłużyć do co najmniej 10 dni w okresie jednego miesiąca i dodać określenie, że okres ten dotyczy wyłącznie przewozów realizowanych na terenie danego państwa, jeżeli na jego obszarze występuje załadunek lub rozładunek towarów albo wysadzanie lub zabieranie pasażerów. Natomiast wymogi określone w ust. 2 nie powinny dotyczyć kraju przez który dany pojazd przejeżdża nie realizując na jego obszarze żadnej operacji transportowej (załadunek/wyładunek). Ponadto zwracamy uwagę, że kierowca ma obowiązek posiadania 28 wykresówek, a więc w niektórych miesiącach może nie posiadać dokumentów dokumentujących cały miesiąc jego aktywności.
- Artykuł 2, ust. 3 - nie mamy uwag;
- Artykuł 2 ust. 4:
  - lit a tire (iv), - mamy uwagi, ponieważ, w zasadzie w transporcie drogowym nikt nie jest w stanie określić przewidywanego czasu delegowania w okresie sześciu miesięcy, w szczególności, jeżeli obowiazek ten miałby dotyczyć każdej podróży, a jest to także nielogiczne w związku z proponowaną normą w ust. 2 mówiącą o okresie miesiaca kalendrzowego;
  - lit a tire (v), w dużej firmie kierowca może w ciągu jednego miesiąca wykonywać przewozy kilkoma różnymi pojazdami a więc przypisanie numerów rejestracyjnych i kierowców do konkretnej operacji transportowej mającej wystąpić w przyszłości, do 6 miesiący, będzie niemożliwe;
  - lit e – wymóg możliwości kontaktu kierowcy z firmą w momencie kontroli jest dyskryminujący, szczególnie mniejsze firmy, które z uwagi na swój potecjał ekonomiczny nie mogą zapewnić 24-godzinnego bezpośredniego nadzoru nad przewozami. Rozporządzenia o prowadzeniu działalności gospodarczej w transporcie oraz o osobach kierujących transportem nie nakładają na te osoby obowiązku dyżurowania w firmie przez 24 godziny na dobę i 7 dni w tygodniu ani udostępnienia swoich prywatnych telefonów czy e-maili.
- Artykuł 3 - nie mamy uwag;
- Artykuł 4 - nie mamy uwag;
- Artykuł 5 - nie mamy uwag;

Ad. 3. - <u>Zmiana w art. 2 dyrektywy 2006/1/WE</u>

Generalnie jesteśmy przeciwni nowelizacji całej tej dyrektywy, ponieważ proponowana zmiana ma na celu przekazanie taboru firmom teoretycznie polskim, ale faktycznie np. z kapitałem niemieckim, francuskim czy holenderskim. Obecnie przedsiębiorcy w ten sposób zatrudniali w Polsce kierowców a w proponowanej zmianie zatrudnią tych samych kierowców w teoretycznie polskiej firmie z ciężarówkami zarejestrowanymi poza granicami Polski. Umożliwi to także transfer

zysków z Polski do innych państwa poprzez odpowiednią politykę cenową w zakresie najmu pojazdów. Proponowana zmiana może mieć wpływ na ilość pojazdów nabywanych w Polsce przez przewoźników od dostawców taboru ciężarowego i autobusowego. Zwracmy uwagę także na możliwość ograniczenia kwot jakie obecnie otrzymują budżety gminne z tytułu podatków za posiadania przez przedsiębiorców środków transportowych.

Uprzejmie prosimy Pana Ministra o uwzględnienie naszych uwag.

Z poważaniem

Prezes Zarządu

mgr Zdzisław Szczerbaciuk