

## Artykuł 2.

### **Kabotaż i okres karencji – dwie nowości w rozporządzeniu 2020/1055 w ramach pakietu mobilności Unii Europejskiej**

---

Tak zwany **pakiet mobilności** Unii Europejskiej, prawodawstwo UE zatwierdzone 15 lipca 2020 r. w celu uregulowania transportu drogowego w krajach Unii Europejskiej, składa się z trzech podstawowych dokumentów: rozporządzenia (UE) 2020/1054; rozporządzenia (UE) 2020/1055 i dyrektywy (UE) 2020/1057. Rozporządzenia te wchodzi w życie stopniowo od 2020 r. i modyfikują różne aspekty transportu drogowego.

Te przepisy odnoszą się do systemu pracy i odpoczynku kierowców, przemieszczania się kierowców między krajami UE a krajami trzecimi, wymogu płacy minimalnej, dostępu do zawodu i rynku transportowego, ograniczenia kabotażu i rejestracji przekraczania granicy.

Zmiany te, niezależnie od ich transpozycji przez państwa członkowskie, zobowiązują firmy transportowe do dostosowania swojej struktury i działalności. W konsekwencji ma to wpływ na gospodarkę. Pojawia się także sprzeciw, nie bez kontrowersji, ze strony państw Europy Wschodniej, które uznają, że przepisy te oznaczają większą kontrolę konkurencji prowadzonej przez międzynarodowe firmy transportowe w tych krajach.

Jednym z tych przepisów jest **rozporządzenie 2020/1055**, obowiązujące od 21 lutego 2022 r. wprowadza trzy ograniczenia w transporcie. Z jednej strony, w odniesieniu do przewozów kabotażowych (świadczenie usługi transportowej w danym kraju przez firmę transportową nie mającą siedziby w tym kraju), wprowadza tak zwany **okres karencji** wynoszący cztery dni, który uniemożliwia wykonywanie kolejnych przewozów kabotażowych w tym samym państwie i tym samym pojazdem w tym okresie.

W związku z tym można wykonać maksymalnie trzy przewozy kabotażowe w ciągu maksymalnie siedmiu dni, po transporcie międzynarodowym w kraju UE z pełnym rozładunkiem towarów, ale teraz z ograniczeniem, że pod koniec tego siedmiodniowego okresu ciężarówka musi opuścić kraj i nie może ponownie wjechać do niego przez cztery dni.

Z drugiej strony ustanawia obowiązek powrotu pojazdów co osiem tygodni do jednego z centrów operacyjnych zlokalizowanych w państwie członkowskim, w którym firma ma siedzibę. Obowiązek ten jest uzupełnieniem istniejącego obowiązku powrotu kierowców co 3-4 tygodnie od daty wyjazdu z kraju pochodzenia. Wymogi te mają zapobiec stałemu delegowaniu kierowców poza ich kraj pochodzenia.

Wreszcie, trzecie ograniczenie wprowadzone rozporządzeniem dotyczy międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na terenie UE pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony. W takich przypadkach, począwszy od 21 maja 2022 r., będą one wymagały licencji wspólnotowej i nie będą już zwolnione z obowiązku uzyskania zezwolenia na transport. W odniesieniu do takich pojazdów będą miały także zastosowanie przepisy dotyczące dostępu do zawodu międzynarodowego przewoźnika drogowego towarów. Ma to na celu zapewnienie minimalnego poziomu profesjonalizacji sektora, a tym samym zbliżenie warunków konkurencji między wszystkimi przewoźnikami.