

3 TYGODNIE W TRASIE BEZ ODPOCZYNKU TYGODNIOWEGO
REGULARNEGO – CZY TO MOŻLIWE?



Michał
Senger

TRZY KROKI DO OMINIĘCIA 45-GODZINNEGO ODPOCZYNKU

W transporcie międzynarodowym bardzo popularny jest system jazdy 3/1. Pracujący w ten sposób kierowca, podczas realizacji zlecenia spędza 3 tygodnie w trasie i 1 tydzień w domu. Właśnie w tym systemie, na 3 tygodnie jazdy wymagany jest zazwyczaj przynajmniej jeden odpoczynek regularny (powyżej 45 h). Wynika z tego istotny z punktu widzenia przedsiębiorcy problem zwiększonych kosztów i dodatkowej pracy administracyjnej.

Zgodnie z europejskimi przepisami, kierowca nie może odbierać odpoczynków tygodniowych regularnych w kabinie pojazdu, a to oznacza potrzebę zorganizowania i poniesienia kosztów nocowania kierowcy w hotelu. Wystarczy jednak znajomość kilku prostych reguł, aby uniknąć podobnych komplikacji.

Przedstawiamy rozwiązanie, które pozwoli w zgodzie z obowiązującymi przepisami wyeliminować konieczność odbioru 45-godzinnego, tygodniowego odpoczynku regularnego podczas 3-tygodniowej trasy.

Tylko dla złapanych na gorącym uczynku

Już od 2006 r., zgodnie z art. 8 ust. 8 Rozporządzenia 561/2006/WE, w żadnym kraju nie można odbierać regularnych odpoczynków tygodniowych (powyżej 45 h) w kabinie pojazdu. Przez wiele lat przepis ten był martwy, ponieważ żaden z krajów członkowskich UE nie nakładał kar za jego naruszenie. Obecnie z kontrolami i sankcjami za odbiór odpoczynków tygodniowych regularnych w kabinie pojazdu można się już spotkać we Francji, Belgii oraz w Niemczech. Nakładane kary dotyczą jednak tylko naruszeń na tzw. „gorącym uczynku”. Oznacza to, że podczas kontroli sprawdzany jest stan faktyczny, a jej wynik opiera się na zeznaniach kierowcy, nie zaś na dokumentacji. Warto podkreślić, że w obecnym brzmieniu, przepisy nie

nakazują posiadania dowodu spędzania odpoczynków poza kabiną (np. faktur za nocleg w hotelu).

Kary za odbiór regularnych odpoczynków tygodniowych w kabinach pojazdu w poszczególnych krajach:

- Francja: 1,5 tys. euro kary za pierwsze stwierdzone naruszenie. Każde kolejne jest zagrożone karą w wysokości 3 tys. euro.
- Belgia: do 1,8 tys. euro.
- Holandia: zgodnie z taryfikatorem, kara wynosi 1,5 tys. euro. Do tej pory nie odnotowaliśmy jednak żadnego przypadku kontroli, ani karania w tym kraju.
- Niemcy: do 500 euro dla kierowcy, do 1,5 tys. euro dla firm.

Wysokość kar w Niemczech oczekuje na zatwierdzenie i wprowadzenie do taryfikatora – obecnie trwa proces służący wypracowywaniu praktyki kontrolnej. Zakończenie okresu przejściowego i rozpoczęcie kontroli na szerszą skalę zaplanowane zostało na koniec wakacji.

Belgijskie służby kontrolne zdecydowanie wyprzedziły działania niemieckich inspekcji i początkiem czerwca br. przeprowadziły zmasowaną kontrolę na parkingach wokół portu Zeebrugge. Głównym celem tej kontroli była weryfikacja odbierania tygodniowych odpoczynków regularnych. W sumie skontrolowano ponad 120 samochodów ciężarowych. W przypadku 46 kontroli zakończyła się wykryciem nieprawidłowości oraz nałożeniem wysokich kar o łącznej wysokości 113 tys. euro. Jak do tej pory była to największa akcja kontrolna tego typu.



Rozporządzenie 561/2006/WE art. 8 ust. 8.

Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

Rozporządzenie 561/2006/WE art. 8 ust. 6.

W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

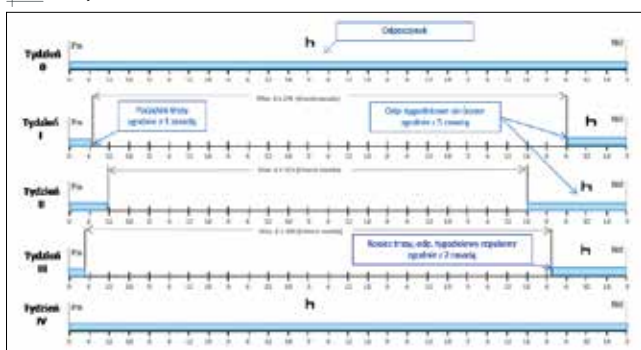
- dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub
- jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku, trwający co najmniej 24 godziny. [...]

3 zasady uniknięcia 45-godzinnego odpoczynku tygodniowego

Istnieje jednak sposób, dzięki któremu kierowca podczas 3-tygodniowej trasy będzie mógł całkowicie wyeliminować 45-godzinne odpoczynki regularne. Przedstawiona metoda wykluczy konieczność organizacji zakwaterowania oraz związane z tym koszty. Wystarczy znać **3 proste zasady** pozwalające na wykonywanie wyłącznie odpoczynków tygodniowych skróconych podczas 3-tygodniowej podróży, bez naruszeń obowiązujących regulacji prawnych:

1. Kierowca może wyruszyć w trasę dopiero z początkiem pierwszego tygodnia, po uprzednich dwóch odpoczynkach tygodniowych regularnych (przynajmniej 90 h). Oznacza to, że wyjazd w trasę ma nastąpić w poniedziałek, a nie w niedzielę.
2. Konieczne jest, aby kierowca wrócił z trasy w tygodniu nr III, czyli najpóźniej w niedzielę o 23.59 i rozpoczął minimalny odpoczynek tygodniowy regularny 45 h wraz z rekompensatami.
3. Podczas trasy, maksymalnie co 6 okresów 24-godzinnych, należy odebrać odpoczynek tygodniowy skrócony (min. 24 h). Te odpoczynki tygodniowe skrócone należy zrekompenzować w tygodniu nr IV.

 Przykład



Zachowanie tych 3 prostych zasad pozwala na zaliczenie do tygodnia nr I oraz tygodnia nr III regularnych odpoczynków tygodniowych.

W trakcie całej trasy, przy stosowaniu tych reguł, może wystąpić kilka odpoczynków tygodniowych skróconych z rzędu, będzie to w pełni zgodne z zapisami art. 8 ust. 6 Rozporządzenia 561/2006. Tydzień w domu, który kierowca spędzi po zakończeniu trasy, pozwoli zrekompenzować wszystkie wcześniejsze odpoczynki tygodniowe.

3 zasady w praktyce

Takie rozwiązanie stosowane jest z sukcesem przez największych przewoźników międzynarodowych. Wysokiej jakości oprogramowanie do kontroli naruszeń, jak np. TachoScan doskonale poradzi sobie z takimi sytuacjami.

Zgodnie z przytoczonym art. 8 ust. 6 Rozporządzenia 561/2006 ważne jest zachowanie reguły, aby w dwóch kolejnych tygodniach kalendarzowych kierowca odebrał przynajmniej jeden regularny i jeden skrócony odpoczynek tygodniowy. Takie sformułowanie treści przepisu nie wyklucza więc odebranie kilku skróconych odpoczynków tygodniowych pod rząd.

Zgodnie z Pakietem Mobilności

Komisja Europejska, w ramach Pakietu Mobilności, planuje zmiany również w zakresie Rozporządzenia 561/2006. Część tych zmian może umożliwić realizację 3-tygodniowych tras bez odpoczynku tygodniowego regularnego. Te zmiany to jednak kwestia przyszłości, tymczasem proponowane przez nas rozwiązanie można stosować już dziś bez ryzyka naruszenia obowiązujących przepisów.

O innych sposobach optymalnego planowania czasu pracy kierowców, uwzględniających również aspekty rozliczania delegacji i specyfikę poszczególnych firm transportowych, można się dowiedzieć na indywidualnych szkoleniach przeprowadzanych przez ekspertów INELO. Po szczegółowe informacje na temat terminów, lokalizacji i programu szkoleń zapraszamy na www.szkoleniadlatransportu.pl

AUTOR



Michał Senger

Doświadczony trener, specjalista z zakresu oprogramowania 4Trans. Posiada wieloletnią praktykę w szkoleniach i wdrażaniach systemów informatycznych oraz seminariach szkoleniowych.

