

REPUBLIKA FRANCUSKA

MINISTERSTWO ŚRODOWISKA, ENERGII I GOSPODARKI MORSKIEJ

Generalna Dyrekcja ds. Infrastruktury, Transportu i Gospodarki Morskiej

Paryż, dnia 15 czerwca 2016 r.

-----  
Dyrekcja Usług Transportowych  
Pod-dyrekcja ds. Transportu Drogowego  
Pod-dyrekcja ds. Pracy i Opieki Społecznej

**Dyrektor ds. Usług Transportowych**

Biuro ds. Organizacji i Kontroli Ruchu Drogowego

Do  
Sz. P. Prefektów Regionów, Dyrekcji ds.  
Środowiska, Gospodarki Przestrzennej  
i Mieszkalnictwa

**Sprawę prowadzi:** Véronique Grignon veronique.grignon@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. : 01 40 81 13 90

**Dotyczy:** Załoga kilkuosobowa: odstępstwo dotyczące czasu odpoczynku.

**Załącznik:** Wytyczne nr 2

Zgodnie z art. 7-1 *Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego*: „Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej czterdzieści pięć minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku”.

Jednakże w swoich wytycznych nr 2, które przekazujemy w załączeniu, Komisja stwierdziła, że jeżeli podczas prowadzenia pojazdu przez załogę kilkuosobową, w przypadku drugiego członka załogi kilkuosobowej znajdującego się w gotowości do prowadzenia pojazdu, siedzącego obok kierowcy pojazdu i nie zajętego aktywnym asystowaniem kierowcy prowadzącemu pojazd, **45-minutowy okres gotowości (w rozumieniu dyrektywy 2002/15/WE - art. 3b) tego kierowcy może być traktowany jako przerwa**, ponieważ tachograf cyfrowy nie pozwala na rejestrowanie przerwy w pojeździe będącym w ruchu.

Z korespondencji z Komisją Europejską wynika, że rozwiązanie zaprezentowane w wytycznych nr 2, które dotychczas podzielały również Państwa Członkowskie Unii Europejskiej, jest nadal stosowane celem zapewnienia możliwie najbardziej jednolitego stosowania obowiązujących zasad.

Zatem, nie należy wyciągać żadnych konsekwencji w stosunku do kierowcy z powodu braku rejestracji przerwy pod symbolem „łóżka” na tachografie; w tym konkretnym wypadku, użycie „przekreślonego kwadratu” wystarczy, aby obowiązkową 45-minutową przerwę w przypadku tego kierowcy.

To ułatwienie jest nadal ściśle stosowane i nie rozciąga się na przypadek, w którym przewóz jest wykonywany przez jednego kierowcę (załoga jednoosobowa); w tych zdecydowanie najczęstszych przypadkach, nieprzerwana przerwa tego kierowcy jest oznaczana wyłącznie poprzez użycie symbolu „łóżko” przy unieruchomionym pojeździe.

Sygnalizowaliśmy mi, że niektóre służby kontrolne mogły wywnioskować z nowych przepisów rozporządzenia 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r., że interpretacja, jaka została przedstawiona w wytycznych nr 2 wydanych przez Komisję, przestała obowiązywać, a co za tym idzie, zostały sporządzone protokoły przestępstwa w związku z niewykorzystaniem obowiązkowej przerwy przez drugiego członka załogi.

Jeżeli w ten sposób ukarane przedsiębiorstwa były zmuszone wpłacić kaucję, należy niezwłocznie poinformować odpowiednie prokuratury o wyżej zaprezentowanym stanowisku. W takich wypadkach można umorzyć postępowanie, co umożliwi przedsiębiorstwom wnioskowanie do Skarbu Państwa o zwrot wpłaconej kaucji.

Pozostaję do Państwa dyspozycji na okoliczność udzielenia dodatkowych informacji.

**Kopia dla:**

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych: Jednostka ds. Koordynacji Walki z Brakiem Bezpieczeństwa na Drogach (Unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière, UCLIR) – Delegat ds. Bezpieczeństwa i Ruchu Drogowego (Délégué à la sécurité et à la circulation routières, DSCR);  
Ministerstwo Finansów: Generalna Dyrekcja ds. Cel i Oplat Bezpośrednich (Direction générale des douanes et droits indirects, DGDDI);  
Ministerstwo Pracy: Generalna Dyrekcja ds. Pracy (Direction générale du travail, DGT);  
Ministerstwo Sprawiedliwości: Dyrekcja do Spraw Kryminalnych i Ułaskawień (Direction des Affaires criminelles et des Grâces, DACG)  
Dyrekcja ds. Środowiska, Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement; DREAL); Dyrektorzy ds. Usług Transportu Drogowego routiers

Dyrektor ds. Usług Transportowych

Thierry GUIMBAUD

**PRZEPISY SOCJALNE ODNOSZĄCE SIĘ DO TRANSPORTU**  
**Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie (EWG) nr 3821/85**

**WYTYCZNE NR 2**

**Dotyczy:** Rejestrowania czasu spędzonego na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

**Art. 9 rozporządzenia (WE) n° 561/2006.**

**Zaproponowane podejście:**

Kierowca, który udaje się w konkretne miejsce, które zostało mu wskazane przez jego pracodawcę, nie będące bazą pracodawcy, aby zabrać „pojazd z tachografem”, spełnia swoje zobowiązanie wobec pracodawcy i od tego momentu nie ma możliwości dowolnego dysponowania swoim czasem.

Zatem, zgodnie z art. 9, ust. 2 i 3:

– czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy, w której kierowca zwykle pracuje, niezależnie od tego, czy pracodawca udzielił wskazówek dotyczących momentu i warunków danego przewozu lub czy pozostawił tę decyzję kierowcy, powinien być zaliczany do okresu „gotowości” lub do „innej pracy”, zgodnie z ustawodawstwem krajowym Państwa Członkowskiego;

et

– czas spędzony przez kierowcę kierującego pojazdem nieobjętym zakresem rozporządzenia, do lub z pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia, który nie znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy ani w bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje, jest traktowany jako „inna praca”.

Czas spędzony na jeździe może być traktowany jak „odpoczynek” lub „przerwa” w trzech następujących przypadkach:

Pierwszy przypadek, to taki, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem. W takim wypadku kierowca skorzysta z okresu odpoczynku lub przerwy, o ile ma on do dyspozycji koję lub kuszetkę (art. 9, ust. 1).

Drugi przypadek, to taki, w którym kierowca nie towarzyszy pojazdowi, ale dojeżdża promem lub pociągiem do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia lub powraca z tego miejsca (art. 9, ust. 2) i posiada dostęp do koi lub kuszetki.

Trzeci przypadek, to przypadek załogi kilkuosobowej. Jeżeli drugi członek załogi kilkuosobowej znajduje się w gotowości do prowadzenia pojazdu, siedzi obok kierowcy pojazdu i nie jest zajęty aktywnym asystowaniem kierowcy prowadzącemu pojazd, 45-minutowy „okres gotowości” ww. członka załogi kilku osobowej można traktować jako „przerwę”.

Rodzaj umowy o pracę kierowcy niczego nie zmienia w tym przypadku. Innymi słowy, zasady te mają zastosowanie zarówno w odniesieniu do kierowców zatrudnionych na stałe jak i do kierowców zatrudnionych przez agencję pracy tymczasowej.

W przypadku „kierowcy tymczasowego” jako „bazę pracodawcy” należy rozumieć przedsiębiorstwo, która skorzystało z usług tego kierowcy w celu wykonania transportu drogowego („przedsiębiorstwo korzystające z usług”), a nie siedzibę „agencji pracy tymczasowej”.

**Uwaga:** Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, sprawy C-76/77 i C-297/99.