



Regularne tygodniowe odpoczynki zgodne z 8 art. rozporządzenia (WE) nr 561/2006 nie mogą być spędzane w pojeździe. W ten sposób Niemcy chcą walczyć z naruszeniem powyższych przepisów, a propozycja nowych zapisów została zatwierdzona przez Bundestag

Odpoczynek tygodniowy w kabinie pojazdu

Polska od wielu lat jest w czołówce transportu międzynarodowego. Rodzimi przewoźnicy dysponują jedną z największych flot w Europie i wykonują pracę przewozową dla wielu firm spedycyjnych. W naszym kraju rynek transportowy wyróżnia profesjonalizm i wyjątkowa konkurencyjność cen.

Celem uświadomienia problemu, jakim jest prawidłowe realizowanie tygodniowych odpoczynków, warto przytoczyć obowiązujące przepisy:



Na terenie Belgii lub Francji karalny będzie odpoczynek tygodniowy jedynie bezpośrednio przed kontrolą. W związku z tym kierowca może dostać mandat tylko z tytułu naruszenia „na gorącym uczynku”

art. 8 pkt 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 561/2006 – *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.*

W nawiązaniu do powyższego, kierowca ma prawo do realizacji odpoczynku w pojeździe, o ile posiada on prawidłowo wyposażoną kabinę, tylko i wyłącznie w przypadku stosowania dziennego odpoczynku, lub skróconego tygodniowego.

Od Francji się zaczęło

Definicja odpoczynku tygodniowego jest zapisana również w rozporządzeniu 561/2006/WE i obejmuje regularny odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający krócej niż 45 godzin, jednak nie mniej niż 24 godziny.

Należy więc stwierdzić, że jeśli odpoczynek trwa ponad 45 godzin, i jest

odbierany poza miejscem zamieszkania kierowcy, to wymagany jest nocleg poza samochodem, np. w hotelu. Przytoczone przepisy obowiązują już od 2006 r., jednakże inspektorzy na terenie całej Europy nie mieli możliwości karania za wykroczenie, ponieważ nie było odpowiednich zapisów w taryfikatorach.

Jednym z pierwszych krajów, który postanowił uregulować tę kwestię jest Francja. 10 lipca 2014 r. weszła w życie ustawa do walki z nieuczciwą konkurencją społeczną (L. 3313-3 Code des transports). Ustawa, na mocy prawa Unii Europejskiej, umożliwiła ściganie pracodawców, którzy wykorzystują pojazdy ciężarowe, jako stałe miejsca noclegowe dla zatrudnianych kierowców. Przepis ten przewiduje również karę dla przedsiębiorstwa, które świadomie pomieściło zapis artykułu 8 punkt 8 rozporządzenia, 561/2006, czyli zaplanowało nocleg w kabinie pojazdu podczas przerwy tygodniowej trwającej dłużej niż 45 godzin.

Pod naciskiem międzynarodowego środowiska transportowego, rząd francuski zakwalifikował tego typu wykroczenie do kategorii V z przewidywaną karą 1000-1500 euro, a ostateczna kwota przewidziana przepisami to 30 tys. euro oraz nawet do roku pozbawienia wolności (artykuł L. 3315-4-1). Ustawa nie przewiduje, aby kierowca odpowiadał za brak zapewnienia mu miejsca do spania poza kabiną pojazdu.

Następna była Belgia

Kolejnym krajem, który wprowadził sankcje z tytułu nie przestrzegania tego typu przepisów, jest Belgia. Kara za wspomniane naruszenie w Belgii wynosi nawet 1,8 tys. euro. W przypadku braku natychmiastowej wpłaty, służby są uprawnione do zatrzymania pojazdu i żądania kaucji zwrotnej lub – gdy kara nie zostanie opła-

poza pojazdem. Jak wynika z opublikowanego raportu i zaleceń Niemieckiej Komisji Bundestagu ds. Transportu dotyczących zmian w ustawach GüKG (Ustawa o drogowym transporcie towarowym), StVG (Ustawa o transporcie drogowym) i FPerS (Ustawa o kierujących pojazdami), rozwiązaniem problemu jest wprowadzenie sankcji dla przewoźników nierealizujących powyższych zapisów.

Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne 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.

cona w ciągu 96 godzin – do konfiskaty pojazdu. Dla spraw, które trafią do sądu, a sąd uzna winę przewoźnika, kara może wynieść nawet 60 tys. euro.

Jednakże warto nadmienić, w nawiązaniu do wytycznych obowiązujących na terenie Belgii lub Francji, że karalny

Niemcy i Wielka Brytania chcą walczyć

Według Komisji, w Niemczech obserwowana jest praktyka spędzania przez kierowców odpoczynku w kabinie ciężar-



Definicja odpoczynku tygodniowego jest zapisana również w rozporządzeniu 561/2006/WE i obejmuje regularny odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający krócej niż 45 godzin, jednak nie mniej niż 24 godziny

sposób Niemcy chcą walczyć z naruszeniem powyższych przepisów, a propozycja nowych zapisów została zatwierdzona przez Bundestag i będzie obowiązywać w najbliższym czasie.

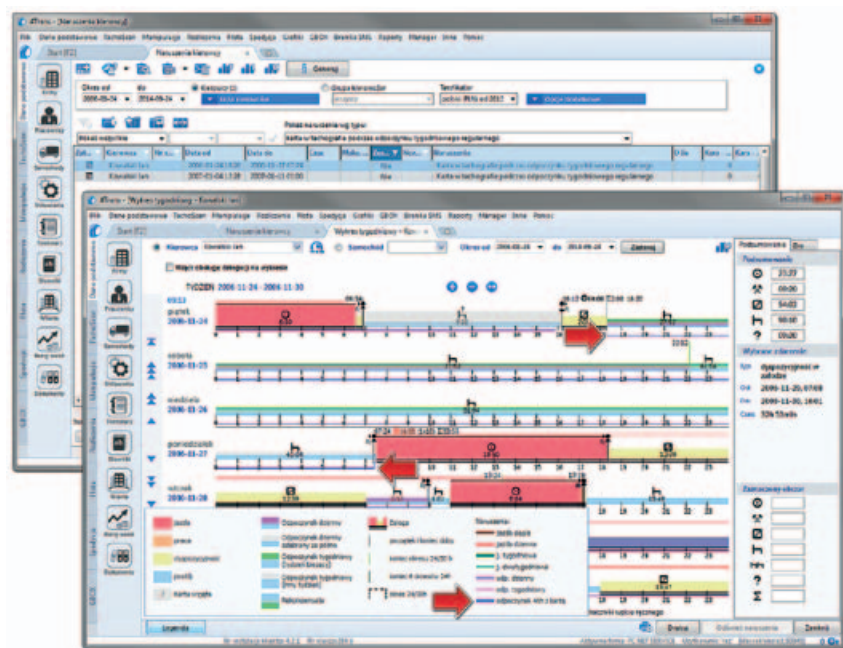
Również w Wielkiej Brytanii zaczęły pojawiać się głosy, że kierowcy nie powinni odbywać 45-godzinnych przerw w kabinach. Napisał o tym „The Times”, oraz „Daily Mail”.

W opinii rzecznika generalnego Trybunału Sprawiedliwości Evgeni Tanchieva (Sprawa C-102/16), każde państwo członkowskie Unii Europejskiej może karać kierowców, którzy obowiązkową – długą – pauzę odbiorą w kabinie ciężarówki, a nie w hotelu lub domu. Z tego względu już dziś warto zadbać o prawidłowe rozplanowanie trasy kierowcy, aby podczas wyjazdu nie musiał odbierać odpoczynków tygodniowych regularnych (możliwe nawet w systemie 3/1) lub aby odbierał je w miejscu, gdzie może skorzystać z hotelu.

Dzięki programowi 4Trans istnieje możliwość monitorowania czy kierowca realizuje prawidłowo odpoczynki tygodniowe. W przypadku istnienia podejrzeń, można uruchomić opcję Naruszenia Kierowcy, która da obraz, czy zapisy na karcie magnetycznej lub wykresowce są prawidłowe.

Zawiłość aktów prawnych i ciągle pojawiające się wytyczne wymuszają na przedsiębiorcach regularne pozyskiwanie wiedzy. W celu uniknięcia nieprawidłowości oraz mandatów warto jest uczestniczyć w spotkaniach branżowych, na których eksperci z całej Polski dzielą się swoją wiedzą i szerokim doświadczeniem. ◀

Piotr Krystek,
specjalista ds. wdrożeń
i szkoleń INELO



Dzięki programowi 4Trans istnieje możliwość monitorowania czy kierowca realizuje prawidłowo odpoczynki tygodniowe. W przypadku istnienia podejrzeń, można uruchomić opcję Naruszenia Kierowcy

będzie odpoczynek tygodniowy jedynie bezpośrednio przed kontrolą. W związku z tym kierowca może dostać mandat tylko z tytułu naruszenia „na gorącym uczynku”.

Kolejne Państwa wprowadzają sankcje z tytułu braku realizacji odbierania odpoczynku tygodniowego regularnego

rówki („koczownictwo”). Powyższa praktyka może być zmieniona między innymi przez zmiany w niemieckiej ustawie o kierujących pojazdami w celu uściślenia, że – regularne tygodniowe odpoczynki zgodne z 8 art. rozporządzenia (WE) nr 561/2006 nie mogą być spędzane w pojeździe. W ten