

# Jak rozwiązać problem odpoczynku w kabinie za granicą?

>>> *ZAKAZ PRZEBYWANIA KIEROWCÓW W KABINACH POJAZDÓW W TRAKCIE REGULARNYCH TYGODNIOWYCH OKRESÓW ODPOCZYNKU OBOWIĄZUJE NA TERENIE UNII EUROPEJSKIEJ JUŻ OD KILKU LAT. WYNIKA ON Z UNIJNEGO ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 561/2006 Z 15 MARCA 2006 R., REGULUJĄCEGO ZAGADNIENIA CZASU PROWADZENIA POJAZDÓW, PRZERW I ODPOCZYNKÓW KIEROWCÓW.* >>>

## REGULACJE PRAWNE W UE

Zgodnie z art. 8 ust. 8 ww. rozporządzenia dopuszczalne jest, abyienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą były odbierane w pojeździe, jeżeli kierowca dokona takiego wyboru i o ile pojazd znajduje się na postoju oraz posiada odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy. Rozporządzenie nie daje jednak możliwości, nawet za zgodą kierowcy, na wykonanie w kabinie pojazdu regularnego odpoczynku tygodniowego.

To, że aktualnie temat jest szeroko komentowany, wynika z kwestii ustalenia kary za przedmiotowy czyn w poszczególnych państwach członkowskich UE. Pierwszym państwem, które zdecydowało się na „rozszerzoną” kontrolę sposobu wykonywania odpoczynków tygodniowych przez kierowców, była Francja. W niedługim czasie dołączyły do niej Belgia i Holandia.

## REGULARNE ODPOCZYNKI W NIEMCZACH

W związku z Ustawą z 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy o zatrudnianiu pracowników tymczasowych oraz niektórych innych ustaw również nasi zachodni sąsiedzi od 25 maja 2017 r. rozpoczęli kontrole kierowców wykonujących w kabinach pojazdu regularne odpoczynki tygodniowe na terenie Niemiec (okresy co najmniej 45-godzinne).

Należy pamiętać, że w przypadku naruszenia przepisu karze podlega zarówno kierowca, jak i przedsiębiorca, w maksymalnej kwocie wynoszącej 500 euro dla kierowcy oraz 1500 euro dla przedsiębiorstwa.

Oprócz kary finansowej kierowca może otrzymać zakaz dalszej jazdy do momentu odebrania co najmniej 45-godzinnego odpoczynku w miejscu właściwie do tego przystosowanym.

Ustawa nie zawiera jednak dokładnej specyfikacji miejsca, w którym kierowca powinien spać. Według komunikatu podanego na stronach BAG zakłada się, że wymogi są zazwyczaj spełnione we wszystkich hotelach, motelach i pensjonatach. Za odpowiednie miejsce noclegu mają być również traktowane inne pomieszczenia w istniejących budynkach (np. wynajmowane mieszkania).

Przez trzy miesiące od wejścia w życie nowych regulacji kontrole przeprowadzane przez funkcjonariuszy policji i BAG nastawione są na dopracowanie skutecznej praktyki kontrolnej oraz na edukowanie kierowców i firm. Ich częstotliwość jest tymczasowo ograniczona, a kary nakładane są tylko w skrajnych przypadkach. Jednak po tym przejściowym okresie planowane są zintensyfikowane działania kontrolne. Niestety, na dziś brakuje szczegółowych wytycznych dotyczących ich przebiegu, ale najprawdopodobniej będą wyglądać podobnie jak we Francji.

## PRZEBIEG KONTROLI WE FRANCJI

Kontrole we Francji nie dotyczą:

- pojazdów użytkowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t;
- samozatrudnionych kierowców (firm jednoosobowych), którzy sami prowadzą dyspozycje w zakresie jazdy;
- regularnych tygodniowych odpoczynków w pojeździe, zrealizowanych poza granicami Francji.

Na co warto zwrócić uwagę na wypadek kontroli – praktyczne wskazówki na przykładzie Francji:

- Podczas kontroli francuscy urzędnicy ograniczają się do weryfikacji, czy kierowca odbiera odpoczynek zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi.

- Francuscy urzędnicy prowadzą rejestr wyników kontroli, które ujawniły naruszenia. Jest to ważne zwłaszcza w przypadku wielokrotnego ustalenia, że kierowca tej samej firmy czas regularnego tygodniowego odpoczynku w sposób powtarzający się spędza w pojeździe. Może to prowadzić do podejrzenia, iż naruszone zostaje zobowiązanie pracodawcy do zapewnienia warunków do odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem.
- Kierowca nie ma obowiązku przedstawienia dokumentów potwierdzających odbiór regularnego tygodniowego czasu odpoczynku poza pojazdem (rachunek z hotelu, rachunek z kempingu, potwierdzenie noclegu u znajomego itp.). Jednak takie dokumenty mogą być wnoszone jako materiał dowodowy w postępowaniu wszczętym po stwierdzeniu naruszenia.
- Pracodawcy, którzy są przedmiotem kontroli, mogą z własnej inicjatywy i w zgodności z obowiązującymi przepisami przedkładać materiał dowodowy lub dokumenty, które potwierdzają, iż nie ponoszą odpowiedzialności za naruszenie przedmiotowego zobowiązania.
- Tak jak w przypadku innych czynów karalnych obowiązek przedstawienia materiału dowodowego ciąży na władzach kompetentnych w zakresie prowadzenia kontroli. Muszą one udokumentować, iż istnieje błąd w organizacji pracy (czyn karalny dotyczy tylko organizacji pracy, która zmusza kierowcę do spędzania regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie kierowcy).
- Pracodawca musi zapewnić kierowcy warunki zakwaterowania, które są do zaakceptowania, a miejsca zakwaterowania spełniać odpowiednie standardy higieny i komfortu.

- Organizowanie miejsc kempingowych na powierzchniach dróg i ulic publicznych jest zabronione.
- Niegodne warunki zakwaterowania i pracy podlegają karze.
- Podczas odbierania odpoczynku regularnego tygodniowego kierowca musi mieć możliwość swobodnego dysponowania swoim czasem. Pracodawca w tym okresie nie może przenosić na kierowcę żadnych zadań ani czynności. Jeżeli okaże się, że kierowca musi pilnować swojego pojazdu, to dany czas nie jest traktowany jako czas odpoczynku. To oznacza, że pracodawca podczas okresu odpoczynku kierowcy pojazdu musi samodzielnie zadbać o bezpieczeństwo zaparkowanego pojazdu i jego ładunku, uwzględniając także niewystarczającą liczbę bezpiecznych miejsc parkingowych.

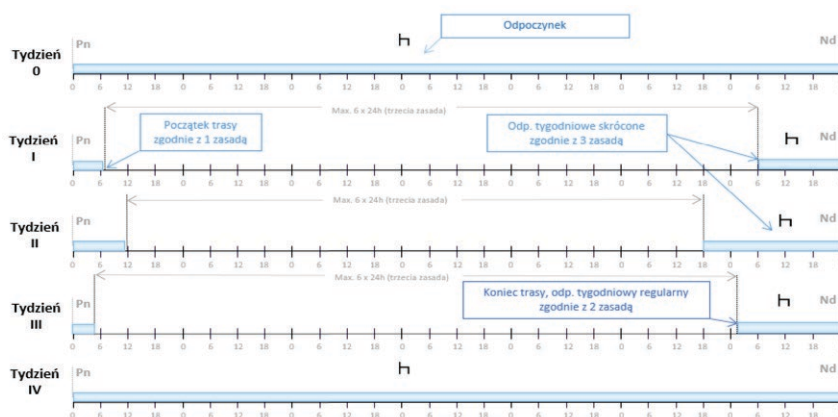
Ważne! Pracodawca może zostać poddany sankcjom także wtedy, kiedy kierowca swój regularny tygodniowy czas odpoczynku zgodnie ze swoją decyzją chętniej spędza w pojeździe, mimo iż przekazano do dyspozycji stosowne miejsce zakwaterowania. Przedsiębiorca nie może uciec od odpowiedzialności, powołując się na „wolny wybór” swojego pracownika. Prowadząc regularne kontrole, musi upewnić się, że osoby przez niego zatrudnione przestrzegają wydanych poleceń i działają zgodnie z przepisami rozporządzenia. Jeżeli tak nie jest, musi podjąć wszelkie środki zapewniające realizację niniejszych postanowień.

## NADCHODZĄCE ZMIANY W PRZEPISACH

Warto zwrócić uwagę, że nowe niemieckie kary wpisują się w kierunek zmian precyzujących zakaz odbierania odpoczynków powyżej 45 h w kabinie pojazdu, zaproponowanych przez Komisję Europejską w ramach Pakietu Drogowego.

W przygotowywanym przez KE Rozporządzeniu zmieniającym Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 artykuł 8a będzie miał brzmienie: „Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz odpoczynek tygodniowy trwający ponad 45 godzin wykorzystywane jako rekompensata za wcześniejszy skrócony tygodniowy okres odpoczynku nie może odbywać się w pojeździe. Odbywają się one w odpowiednim miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednie miejsce do spania i pomieszczenia sanitarne”.

Dzięki zakładanym zmianom zakaz będzie dużo łatwiejszy do egzekwowania. Kierowca złapany



Przykład

na gorącym uczynku nie wytłumaczy się odbieraniem skróconego tygodniowego odpoczynku, do którego zostaje dołączona rekompensata (tego typu wyjaśnienie ma oczywiście sens jedynie przy założeniu, że kierowca faktycznie w trasie mógł wykonać skrócony odpoczynek tygodniowy).

## ROZWIĄZANIE PROBLEMU ODPOCZYNKU W KABINIE

W sytuacji, gdy polski przedsiębiorca nie ma wpływu na nowe wymagania i kary nakładane przez niemieckie służby kontrolne, warto pomyśleć nad rozwiązaniem dotyczącym planowania czasu kierowcy w taki sposób, aby ograniczyć ilość regularnych tygodniowych okresów odpoczynku poza granicami kraju. Z pomocą przychodzi dość popularny w transporcie międzynarodowym system jazdy 3/1, który oznacza, że kierowca spędza 3 tygodnie w trasie i 1 tydzień w domu.

W takim przypadku sofer w zgodzie z przepisami podczas 3 tygodni w trasie może odebrać jedynie odpoczynki tygodniowe skrócone, przez co przedsiębiorca nie jest zobowiązany do zapewnienia kierowcy noclegu poza kabiną.

Aby zastosować ten system, należy spełnić trzy podstawowe warunki:

- 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 co 6 okresów 24-godzinnych należy odebrać odpoczynek tygodniowy skrócony (min. 24 h). Te odpoczynki tygodniowe skrócone należy zrekompensować w tygodniu nr IV.

W trakcie całej trasy przy stosowaniu ww. zasad może wystąpić kilka skróconych odpoczynków tygodniowych z rzędu, co wynika z art. 8 ust. 6. Rozporządzenia 561/2006/WE: „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”.

Ważne! Okres odpoczynku trwający minimum 69 godzin może być uznany za dwa następujące po sobie odpoczynki tygodniowe (w oddzielnych stałych tygodniach), o ile przed danym okresem lub po nim nie zostanie złamana zasada 6 x 24 (144) godzin.

Powyższa zasada pozwala na zaliczenie wolnego tygodnia kierowcy jako trzech regularnych odpoczynków tygodniowych przypisanych kolejno do trzech tygodni kalendarzowych. Dzięki temu w przedstawionym przykładzie każda para tygodni ma swój regularny odpoczynek tygodniowy. »»



Lukasz Włoch

Główny ekspert OCRK

