

# Francuska przerwa

Początek 2016 r. w mediach transportowych należy do Francuzów. Dekret nr 2016-418 z 7 kwietnia, dostosowujący francuski kodeks pracy do przedsiębiorstw transportowych delegujących pracowników zatrudnionych w transporcie drogowym, ujrzał już światło dzienne. Do problemów wynikających z braku możliwości realizacji regularnych odpoczynków tygodniowych w pojazdach na terenie Francji, należy dołączyć temat odbierania przerw w jeździe w trakcie podróży załogi w sposób odmienny niż dopuszczają to przepisy wspólnotowe (oraz praktyka wszystkich służb kontrolnych na terenie Europy).



Jakub Ordon

**G**dyby praktyka francuskich służb kontrolnych kończyła się formą pouczenia czy przestrogi, (wiemy, że tak się działo) problem by nie istniał, ale w przestrzeni medialnej zaczęło mówić się o konkretnych karach, jednak nikt nie potrafił jednoznacznie wskazać podstawy prawnej tych kar, zatem w grę wchodzi kolejna interpretacja przepisów.

Niewątpliwie dążenie administracji kontrolnej na terenie Francji do nadinterpretacji przepisów wynika z przymuszenia wszystkich przybyłych z zewnątrz, w tym polskich kierowców zawodowych, do przepisów lub prawa zwyczajowego, obowiązujących wyłącznie na terenie Francji, np. wiadome jest, że Francja to jedyny kraj w Europie, w którym obowiązuje 35-godzinnym tydzień pracy<sup>1</sup>, a to będzie miało swoje odzwierciedlenie w przyjętym do

rozliczeń modelu płacy minimalnej pracowników delegowanych (w tym Polaków). Francja, jako państwo opiekuńcze, *assistante sociale*, z uwagi na dominującą rolę, jaką pełni wobec swoich obywateli, oferuje tzw. minima socjalne w postaci różnego

## Francuzi mogą zaostrzać przepisy

Francuzi mogą tworzyć przepisy „ostrzejsze” niż te wskazane w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 PEiR z dnia 15 marca 2006 r.<sup>2</sup>, wyjątek od reguły opisany został

**Państwo Członkowskie może przewidzieć dłuższe minimalne przerwy i okresy odpoczynku lub krótszy maksymalny czas prowadzenia pojazdu niż ustanowione w art. 6–9 w przypadku przewozów drogowych wykonywanych w całości na jego terytorium.**

rodzaju zasiłków i zapomóg, uwzględniając szczególnie humanitarne warunki, np. dla coraz liczniejszej imigracji. Stąd dążenie

w art. 11 rozporządzenia. Przyjęto, że Państwo Członkowskie (Francja, Polska itd.) może przewidzieć dłuższe minimalne przerwy i okresy odpoczynku lub krótszy maksymalny czas prowadzenia pojazdu niż ustanowione w art. 6–9 w przypadku przewozów drogowych wykonywanych w całości na jego terytorium. Państwo Członkowskie uwzględni przy tym odpowiednie układy zbiorowe lub inne porozumienia pomiędzy partnerami społecznymi.

Zatem rozporządzenie 561/2006 to wyłącznie zbiór minimalnych wymagań i jeśli zakłada się, że po czterech i pół godzinach prowadzenia pojazdu kierowca winien mieć przerwę w jego prowadzeniu przez okres np. 45 minut, to przepisy francuskie mogą ustalać np. długość prowadzenia pojazdu w krótszym wymiarze np. 3-godzinnym i konieczność odebrania przerwy. Służby kontrolne, w przypadku gdyby istniały takie wewnętrzne przepisy, bez



Dążenie administracji kontrolnej na terenie Francji do nadinterpretacji przepisów wynika z przymuszenia wszystkich przybyłych z zewnątrz, w tym polskich kierowców zawodowych, do przepisów lub prawa zwyczajowego, obowiązujących wyłącznie na terenie Francji

<sup>1</sup> Zasada 35 godzinnego tygodnia pracy miała być wg rządów socjalistów (rok 1997) jednym z elementów walki z bezrobociem poprzez stworzenie dodatkowych miejsc pracy dzięki zmniejszeniu wymiaru godzin pracy. Obecnie trwają dążenia do zmiany tego wymiaru.

służb kontrolnych administracji państwowej do zachowania istniejących prosocjalnych przepisów, a nawet do narzucenia tego modelu innym państwom.

<sup>2</sup> ROZPORZĄDZENIE (WE) nr 561/2006 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY, z dnia 15 marca 2006 r., w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

problemu mogłyby egzekwować (karać) realizację tego „zaostżenia”. Oczywiście przepisy wspólnotowe dopuszczają takie rozwiązania, jednak wyłącznie wobec kierowców lokalnych (francuskich) lub tych realizujących przewozy wewnątrz krajowe (np. kabotaż), albowiem jednoznacznie art. 11 rozporządzenia wskazuje, że przepisy niniejszego rozporządzenia nadal mają zastosowanie do kierowców uczestniczących w transporcie międzynarodowym. Zatem nadrzędność przepisów rozporządzenia 561/2006 nad przepisami lokalnymi – francuskimi – ma tu decydujące znaczenie w rozstrzygnięciu, a głównie w istnieniu podstawy prawnej kary. Poszukując tego „naruszonego” przepisu dotyczącego przerw w jeździe w czasie pracy załogi kierowców należy zatem sięgnąć do rozporządzeń 561/2006<sup>2</sup>; 165/2014<sup>3</sup> oraz dyrektywy 2002/15/WE<sup>4</sup>, a nie przepisów francuskich.

## Oręż do walki z karą

Analiza poszczególnych artykułów daje, niestety, możliwość interpretacji przepisów. Mowa tu o regulacji artykułu 34 – Użytkowanie kart kierowcy i wykresówek. W ustępie 5 lit. b wskazano, że kierowcy obsługują przełączniki umożliwiające osobną i wyraźną rejestrację następujących okresów:



*Dla pracowników wykonujących czynności związane z przewozem czas spędzony obok kierowcy lub na kuszecie rejestrowany jest jako gotowość. W tym samym czasie kierowca, mimo iż rejestruje gotowość, to i tak realizuje okres przerwy w jeździe oraz w pracy*

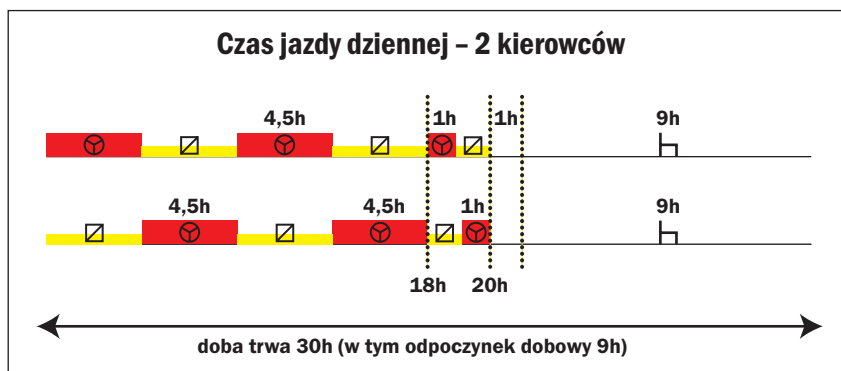
(🚗) pod symbolem: „inna praca”, która oznacza wszelkie czynności inne niż prowadzenie pojazdu, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE, a także wszelkie prace wykonywane dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim;

(🚚) pod symbolem: „okresy gotowości” zgodnie z definicją w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE;

(🛑) pod symbolem: przerwy lub odpoczynek.

<sup>3</sup> ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.

<sup>4</sup> DYREKTYWA 2002/15/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 11 marca 2002 r., w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.



**Nadrzędność przepisów rozporządzenia 561/2006 nad przepisami lokalnymi – francuskimi – ma decydujące znaczenie w rozstrzygnięciu, a głównie w istnieniu podstawy prawnej kary.**

Skupiając się wyłącznie na w/w oznaczeniach zamieszczonych w rozporządzeniu 165/2014 r., należy przyjąć, że w żadnym przypadku przerwa w jeździe/pracy nie powinna być rejestrowana jako okres gotowości i z tego założenia wyszły służby kontrolne zapo-

**108×153 mm**

minając o współistniejących przepisach doprecyzowujących tę skomplikowaną materię. Równorzędnie do w/w rozporządzenia istnieje rozporządzenie 561/2006, które w słowniku pojęć (art. 4 – definicje) wskazuje, że:

- ▶ „przerwa” oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykonywane wyłącznie do wypoczynku;
- ▶ „okresy gotowości” to te zdefiniowane w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE, a to zaś oznacza, że odnosi się je do dwóch przypadków, mianowicie „okresy gotowości” oznaczają:
  - okresy inne niż te odnoszące się do przerw i okresów odpoczynku, pod-

- dla pracowników wykonujących czynności związane z przewozem, jadących w zespole, czas spędzony na siedzeniu obok kierowcy lub na kuszecie, gdy pojazd jest w ruchu.

Zatem przy wiernym tłumaczeniu rozporządzenia 561/2006, zarówno na język francuski jak i polski, nie powinny występować jakiegokolwiek różnice w zrozumieniu w/w definicji. Stąd istniejąca właściwa wykładnia przepisu związana z art. 7 rozporządzenia, gdzie wskazano, że 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. Skoro przerwa, zgod-

jako gotowość. W tym samym czasie kierowca, mimo iż rejestruje gotowość, to i tak realizuje okres przerwy w jeździe oraz w pracy. Takie stanowisko zostało wprost wyrażone w polskich przepisach i szeregu innych obowiązujących na terenie wspólnoty ustaw, zgodnych z rozporządzeniem 561/2006 i dyrektywą 2002/15/WE. Z Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 92, poz. 879 ze zm.), która nie narusza postanowień przepisów unijnych<sup>5</sup>, możemy zatem przytoczyć zapisy dotyczące aktywności kierowcy w załodze, również w przypadku, gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, a czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru<sup>6</sup>.



Jeżeli przerwa, zgodnie z definicją, jest okresem, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać pracy, to tym samym może pozostawać na przerwie w pojeździe lub poza nim, ważne jedynie by nie realizował wcześniej wspomnianych czynności, czyli „jazdy” lub „innych prac”

czas których pracownik wykonujący czynności związane z przewozem nie jest zobowiązany pozostawać na swoim stanowisku pracy, ale musi być dostępny, aby odpowiedzieć na każde wezwanie do rozpoczęcia lub kontynuowania jazdy lub wykonania innej pracy. W szczególności do takich okresów gotowości należą okresy, w których pracownik wykonujący czynności związane z przewozem towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub koleją, jak również okresy oczekiwania na granicy lub wynikające z zakazu ruchu. Okresy te i ich przewidywalna długość będą z góry znane pracownikowi wykonującemu czynności związane z przewozem – albo przed odjazdem, albo tuż przed właściwym rozpoczęciem odnośnego okresu lub na mocy ogólnych warunków wynegocjowanych przez partnerów społecznych lub na warunkach wynikających z ustawodawstwa Państw Członkowskich;

nie z definicją, jest okresem, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać pracy, to tym samym może pozostawać na przerwie w pojeździe lub poza nim, ważne jedynie by nie realizował wcześniej wspomnianych czynności, czyli „jazdy” lub „innych prac”.

### Dyspozycja czy przerwa

Kierowca w czasie pracy w załodze z oczywistych względów rejestruje aktywność w formie prowadzenia pojazdu, a jego kolega siedzący obok winien rejestrować okres przerwy zarówno podczas jazdy jak i w pracy, ponieważ nie wykonuje ani jednego, ani drugiego. Dlaczego zatem jego obowiązkiem jest rejestracja „okresu gotowości” na karcie lub wykresówce w przypadku, gdy pojazd jest w ruchu? To wynika wprost z w/w definicji i tego szczególnego przypadku, gdy dla pracowników wykonujących czynności związane z przewozem czas spędzony obok kierowcy lub na kuszecie rejestrowany jest

### Niepotwierdzone informacje

Na kanwie takiej „właściwej” interpretacji przerwy w jeździe w przypadku pracy załóg, Komisja Europejska rozpoczęła dochodzenie dotyczące francuskiej „niewłaściwej” interpretacji przepisu. Sprawa swój „prawdopodobny finał” miała w 26 kwietnia 2016 r., w Brukseli, gdzie na zorganizowanym przez „Enforcement Working Group established under the Committee on Road Transport” spotkaniu, reprezentant francuskiego Ministerstwa Transportu złożył oświadczenie<sup>7</sup>, że procedura nakładania grzywny (za brak przerwy w jeździe/pracy w przypadku, gdy kierowca pracujący w załodze siedzi na fotelu pasażera i rejestruje tę czynność w formie gotowości) nie będzie kontynuowana na terenie Francji. Mamy nadzieję, że rzekoma obietnica przedstawiciela Ministerstwa Transportu zostanie wprost przełożona na kontrole drogowe i temat braku przerw u kierowców jeżdżących w załodze po Francji zostanie zakończony raz na zawsze, a poniżej przedstawiony model pracy kierowców w ruchu międzynarodowym będzie możliwy do wykonania na terenie Francji. ◀

**Jakub Ordon,**

**Ekspert Ogólnopolskiego Centrum  
Rozliczania Kierowców  
www.ocr.pl**

<sup>5</sup> Art. 3. Przepisy ustawy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 i Umowie AETR.

<sup>6</sup> Art. 9.1. Czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę. 2. Do czasu dyżuru zalicza się przerwy przeznaczone na odpocznik, o których mowa w art. 13. 3. W przypadku, gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru.

<sup>7</sup> Źródło: <http://guretruck.com/News/pl>