

Odpoczynek kierowców w Wielkiej Brytanii – co się zmieniło?

Od 1 listopada 2017 r., Wielka Brytania wprowadziła na terenie kraju zakaz odbioru przez kierowcę w kabinie samochodu 45-godzinnego, tygodniowego okresu odpoczynku. Nowy, bardziej restrykcyjny przepis wynika z art. 8 ust. 8 Rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego nr 561/2006, którego nieprzestrzeganie sankcjonowane jest już w Niemczech, Francji czy Belgii. Jak w ciągu miesiąca od wprowadzenia przepisów zmieniły się kontrole drogowe w Zjednoczonym Królestwie, wyjaśnia Kamil Wolański – ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

Rozporządzenie unijne nr 561/2006, na podstawie którego kraje członkowskie Unii Europejskiej mogą zakazywać odpoczynków w kabinie pojazdu, obowiązuje w całości od kwietnia 2007 roku. Zawarte w dokumencie przepisy mają na celu nie tylko ujednoczenie warunków przewozu, ale przede wszystkim poprawę jakości pracy kierowcy oraz zwiększenie ogólnego bezpieczeństwa drogowego. Dlatego też, jednym z punktów rozporządzenia jest nakaz odbioru przez kierowców wykonujących przewozy drogowe podlegające pod rozporządzenie, regularnie 45-godzinnej przerwy na odpoczynek tygodniowy, co najmniej raz na dwa tygodnie. Dotychczas, kierowcy podróżujący po Europie najczęściej decydowali się na dwudniową pauzę w kabinie samochodu ciężarowego.

Od 1 listopada, brytyjskie Driver and Vehicle Standards Agency (Agencja Rejestracji Kierowców i Pojazdów) ma prawo nakładać grzywny również na kierowców, którzy zostaną skontrolowani podczas odbioru regularnego odpoczynku w pojeździe. W przypadku spania w kabinie samochodu, kontrola DVSA może nie tylko przyznać mandat w wysokości 300 funtów (około 1450 PLN), ale uznać trwający odpoczynek za nieważny i tym samym nakazać rozpoczęcie kolejnej, 45-godzinnej przerwy w prawidłowym miejscu. *Inspektorzy DVSA mają za zadanie kontrolowanie naruszeń, które wydarzyły się w konkretnym miejscu i czasie. Oznacza to, że mandaty mogą zostać nałożone jedynie w sytuacji, gdy kierowca zostanie złapany na odbiorze odpoczynku w sąsiedztwie dróg publicznych (np. w zatoczkach), gdzie brak jest infrastruktury, tj. toalet, pryszniców czy punktów gastronomicznych* – wyjaśnia Kamil Wolański, ekspert OCRK. Co więcej, kierowcy, którzy nie są mieszkańcami Zjednoczonego Królestwa, będą zmuszeni opłacić mandat natychmiast. Jeśli tego nie zrobią, ich pojazd zostanie zatrzymany do chwili uregulowania grzywny.

W ciągu miesiąca od wprowadzenia nowych przepisów, nie ma jeszcze informacji od polskich przewoźników o nałożeniu kar z tytułu odbioru odpoczynków tygodniowych w kabinach pojazdów. Jak twierdzi Kamil Wolański, ten stan rzeczy może wynikać z kilku czynników. *Polscy przewoźnicy z pewnością dostosowali się do zmian w przepisach, planując trasy przewozów tak, aby unikać sytuacji, które mogą powodować nałożenie sankcji. Jest to zadanie łatwiejsze niż w przypadku Francji, Belgii czy Niemiec, bo kontrole DVSA mają odbywać się tylko w miejscach nieprzystosowanych do odbioru*

odpoczynku, poza odpowiednimi parkingami, gdzie może stwarzać to problemy dla lokalnych społeczności – tłumaczy ekspert OCRK.

Kolejną okolicznością, która działa na korzyść kierowców jest tzw. niepisany okres przejściowy. Służby w pierwszej kolejności muszą wewnętrznie ustalić zakres praktyki kontrolnej, w tym także wziąć pod uwagę trudności w analizie konkretnych przypadków naruszeń odpoczynków. Należy pamiętać, że nie wszystkie postoje trwające powyżej 45h stanowią regularny odpoczynek tygodniowy. Czasami dłuższa pauza kierowcy spowodowana jest np. rekompensatą wcześniejszego skróconego odpoczynku – dodaje Kamil Wolański z OCRK.