

Uwaga na nowe kary za spanie w kabinie tira

Już nie na gorącym uczynku, tylko nawet 28 dni wstecz kontrolerzy mogą karać za spędzanie 45godzinnego odpoczynku w kabinie tira. Uwaga na nowe podejście inspekcji krajów Unii Europejskiej. Do restrykcyjnej Francji dołączyły też Holandia, Belgia, Anglia, Niemcy, a nawet Włochy, do których kierowcy często podróżowali, by odpocząć w samochodzie. Najwyższe kary mogą sięgać nawet 30 tysięcy euro. Eksperti OCRK podkreślają, że polscy przewoźnicy powinni zwrócić szczególną uwagę na nową praktykę zagranicznych urzędników.

Przepisy

Od grudnia 2017 roku na mocy wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w krajach unijnych obowiązuje bezwzględny zakaz spędzania w pojeździe odpoczynków regularnych, tygodniowych. Taka przerwa w pracy trwająca minimum 45 godzin powinna się odbywać w miejscu, gdzie zapewnione są warunki socjalne na równi z hotelowymi. TSUE zauważył wówczas, że istnieje nieścisłość w rozporządzeniu 561/2006, art. 8 ust. 8, ponieważ regulacja ta nie zawiera żadnego przepisu, który wyraźnie wskazywałby, w jaki sposób oraz gdzie kierowca ciężarówki powinien spędzać długi odpoczynek. Do tej pory praktyki były różne, a przewoźnicy kreatywni w poszukiwaniu rozwiązań kłopotliwego nakazu.

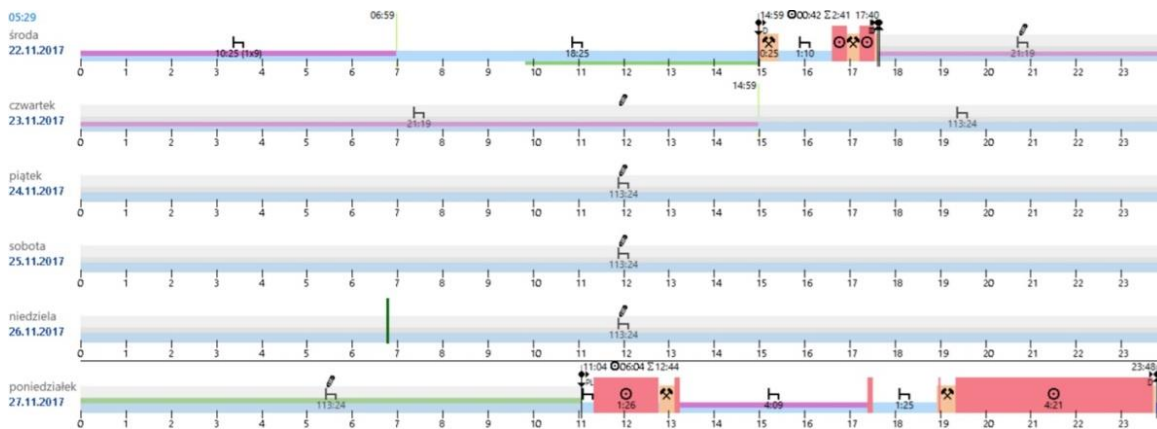
Praktyka przewoźnika

*- Jednym z pierwszych państw, które restrykcyjnie zaczęło stosować sankcje finansowe wobec firm przewozowych, jest Francja. Na mocy ustawy z 10 lipca 2014 roku, będącej jednocześnie ustawą do walki z nieuczciwą konkurencją społeczną, kontrolerzy mogli nakładać na przewoźników karę w wysokości 1000 - 1500 euro. Szybko została ona uznana za zbyt niską, gdyż przedsiębiorcy woleli zapłacić mandat i nie przestrzegać wyznaczonych zasad. Podwyższono więc kary do 30 000 euro lub wyrok pozbawienia wolności właściciela. Obecnie kontrolerzy wypisują mandaty w wysokości od 2000 do 4000 euro, a kierowcy nie ponoszą odpowiedzialności za spanie w kabinie – mówi **Jakub Ordon**, ekspert OCRK.*

Przewoźnicy mieli do tej pory kilka sposobów na omijanie przepisów. Jednym z nich było na przykład „przerywanie odpoczynku” poprzez rejestrowanie tzw. innych prac, lub wykonywanie krótkich podjazdów na parkingach. Jeżeli, po sprawdzeniu danych z tachografu (karty), okazywało się, że skrócony odpoczynek tygodniowy mógł być odbierany w danym czasie, nie wiązało się to z żadnym naruszeniem. Patentem firm transportowych było również symulowanie odejścia od pojazdu np. do hotelu. Kierowcy wyjmowali karty cyfrowe z urządzeń rejestrujących, by przerwać ciągłość zapisu danych. Po 45 godzinach, wprowadzając kartę do „tacho”, dokonywali oni wpisów manualnych tak, by potwierdzić w cyfrowej ewidencji odpoczynek poza pojazdem.

- Takie metody omijania obowiązującego prawa były stosowane przez transportowców dość często. Co więcej, przepisy były traktowane przez samych kierujących jako znaczące utrudnienie, a nie udogodnienie w ich codziennej pracy. Spędzając wymagany odpoczynek w kabinie, kierujący pojazdem ciężarowym oszczędzał pieniądze z tzw. ryczałtów noclegowym, za które musiałby sobie opłacić doby hotelowe – komentuje ekspert OCRK.

Przykład przerwania automatycznego zapisu danych na karcie kierowcy wraz z historią wpisu manualnego odpoczynku.



Źródło: Dane ewidencji czasu pracy kierowców pochodzą z oprogramowania 4Trans.

Znaleziono też trzeci sposób na ignorowanie przepisów. Kierowcy po prostu wyjeżdżali z Francji, by odbyć 45 godzin przerwy w pracy. Najczęściej wybieranymi miejscami były niemieckie i włoskie parkingi, ale także Holandia, Belgia, czy Anglia, a więc kraje, które nie wprowadziły wówczas do swoich lokalnych przepisów sankcji za złamanie zasady art. 8 ust. 8 rozporządzenia 561/2006. Przez długi czas ta technika sprawdzała się w 100%. Francuscy urzędnicy nie ustalali, jak kierowca spędził swój odpoczynek, jeśli miejsce rozpoczęcia i zakończenia pracy było inne niż Francja.

Już nie tylko in flagranti

Problem pojawił się, gdy do krajów Unii Europejskiej egzekwującej przepisy nakładające kary za spanie w kabinie podczas regularnego odpoczynku tygodniowego, dołączyły kolejno Niemcy, Belgia, Holandia, a nawet Włochy. 30 kwietnia 2018 roku włoskie władze uruchomiły lokalne przepisy, uprawniając kontrolerów do eliminowania złych nawyków kierowców.

- Belgowie wystawiają teraz kary 1800 euro, dając przy tym rabat w przypadku natychmiastowej wpłaty. Gdy jednak przewoźnik nie zgodzi się z karą i skieruje sprawę do sądu, w przypadku przegranej, może zapłacić nawet 60 tysięcy euro. Niedawno uaktywnili się również niemieccy inspektorzy, którzy postanowili obciążyć również kierowcę – otrzymał mandat 500 euro, a przewoźnik blisko 1500 euro – komentuje Jakub Ordon z OCRK. – Do niedawna obowiązywała jeszcze zasada „złapany na gorącym uczynku”, czyli podczas kontroli kierujący pojazdem faktycznie odbierał godziny wypoczynku w kabinie. Zasadę tę złamał w marcu br. francuski urzędnik. Zażądał on od kierowcy okazania dokumentów potwierdzających jego obecność w hotelu w lutym i marcu i to w czasie odbierania odpoczynku poza granicami Francji. Zgodnie z danymi z tachografu 45tki odbyły się w Luksemburgu i Holandii, jednak bez zaświadczeń zapłaty za hotel – dodaje ekspert.

Zasada 28 dni wstecz spodobała się także niemieckiemu BAG. Przykładem ostatniego nieprzyjemnego wydarzenia dla polskiego przewoźnika jest ukaranie za nieprzedstawienie dokumentu pokazującego, że kierowca faktycznie spędził regularny odpoczynek tygodniowy w hotelu na terenie Włoch. 275 euro zapłaci pracownik, a 1575 właściciel firmy transportowej.

Co mogą zrobić polscy przewoźnicy?

- Okazuje się, że obecnie jedynym rozwiązaniem jest ścisła współpraca ze spedycją i planowanie powrotów do Polski w okresach dwutygodniowych (lub blisko 3 tygodniowych w systemie 3/1). W innym wypadku konieczna jest rezerwacja miejsca w hotelu. Mimo iż, przepisy traktowane są przez samych kierowców jako utrudnienie w pracy, pamiętajmy, że takie rozwiązania mają na celu podniesienie bezpieczeństwa na drodze. Koczowanie przez kilka dni w kabinie w upale czy mrozie, na parkingu, bez odpowiednich warunków socjalnych nie jest równoznaczne z odpoczynkiem odbieranym w hotelu – podsumowuje Jakub Ordon.