

PRZEWOZY Z WYKORZYSTANIEM PROMÓW

ZASADY ODPOCZYNKU KIEROWCY,
JEŻELI CIĘŻARÓWKA JEST PRZEWOŻONA PROMEM LUB POCIĄGIEM

Z ODPOCZYNKIEM NA PROMIE CIĄGLE „POD GÓRKĘ”

 Emil Nagrodzki

Kierowcy wykonujący przewozy drogowe wielokrotnie realizują je z wykorzystaniem promu bądź też pociągu. W takim przypadku bardzo często czas spędzony na promie lub w pociągu można zaliczyć do odpoczynku kierowcy. Aby robić to prawidłowo i nie narażać się na sankcje związane z przekroczeniami czasu pracy oraz błędną obsługą tachografu, warto zapoznać się z poniższymi informacjami.



Na podstawie obowiązujących regulacji prawnych odpoczynków na promie/pociągu można odbierać tylko zgodnie ze sztywnymi regułami. Zasady określające sposób realizacji odpoczynku z wykorzystaniem czasu spędzonego na promie lub też pociągu określone zostały przede wszystkim w art. 9 ust.1 rozporządzenia 561/2006, art. 8 bis konwencji AETR oraz w wytycznej nr 6 Komisji Europejskiej. Nie bez znaczenia pozostaje też praktyka służb kontrolnych w tym zakresie.

Treść art. 9 rozp. 561/2006/WE: „Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 8, w przypadku, gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku kierowca ma do dyspozycji koję lub kuszetkę”.

Wymagania, czas start!

1. Odpoczynki dozwolone na promie.

Przed wszystkim realizując omawiany odpoczynek należy wskazać, że musi być to odpoczynek regularny, czyli:

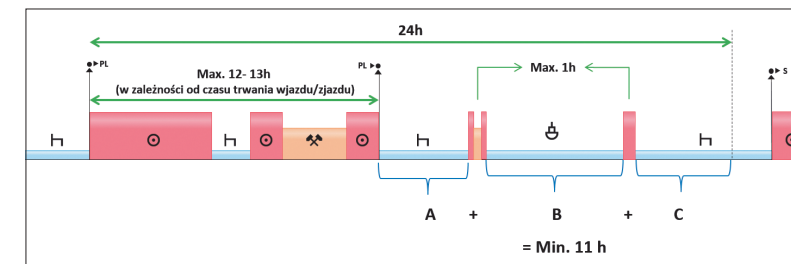
- odpoczynek, który trwa co najmniej 11 kolejnych godzin, lub
- tzw. odpoczynek 3+9, czyli co najmniej 3-godzinny w ciągu dnia pracy, po którym następuje odpoczynek co najmniej 9-godzinny.

Co istotne, odpoczynek dobowy w przypadku obsady pojedynczej jest realizowany maksymalnie w ciągu 24 kolejnych godzin, począwszy od chwili zakończenia poprzedniego odpoczynku. Natomiast w przypadku załogi kilkuosobowej – w ciągu 30 kolejnych godzin począwszy od chwili zakończenia poprzedniego odpoczynku. W przypadku załogi na promie można przerwać również odpoczynek co najmniej 11 godzin lub „3+9”, nie dopuszcza się przerwań odpoczynków 9-godzinnych.

Uwaga! Te zasady wykluczają możliwość przerwania odpoczynków tygodniowych.

PRZEWOZY Z WYKORZYSTANIEM PROMÓW

 Prawidłowy przykład odebrania odpoczynku regularnego na promie w pojedynczej obsadzie



2. Maksymalnie dwa przerwania trwające łącznie maksymalnie godzinę.

Jak wynika z obowiązujących w opisywanym zakresie norm prawnych, regularny dzienny okres odpoczynku kierowcy może przerwać **maksymalnie dwukrotnie innymi czynnościami**. Należy tu zwrócić uwagę, że normy bezpośrednio nie wskazują, że przerwanie odpoczynku może nastąpić jedynie poprzez aktywność jazdy. Innymi czynnościami w tym aspekcie będą każde inne aktywności niż odpoczynki. Ma to ogromne znaczenie w omawianej kwestii, bowiem bardzo często przerwanie dwukrotne realizowanego przez kierowców odpoczynku związane jest z wjazdem na prom lub pociąg i następnie ze zjazdem z promu lub też pociągu. Jednak zjazd z promu nie przysparza kierowcom tak dużego problemu, jak niejednokrotnie wjazd. Zjazd trwa z reguły znacznie krócej i, co bardzo istotne, udaje się go zrealizować w jednym ciągu. Natomiast wjazd na pociąg lub w szczególności na prom odbywa się zazwyczaj poprzez kilka podjazdów. Często związane jest to z selekcją i ustawianiem poszczególnych pojazdów na odpowiednich pokładach promu. W takim przypadku kierowca powinien zadbać, aby pomiędzy kolejnymi podjazdami w czasie realizacji wjazdu nie zarejestrować na swojej aktywności odpoczynku, który spowodowałby zarejestrowanie dodatkowej odrębnej czynności na całym etapie wjazdu na prom. W tym konkretnym przypadku należy mieć na uwadze, że wiele tachografów

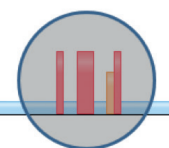
Przyjęte jest, aby przedstawić na każde wezwanie funkcjonariusza służb kontrolnych bilet promowy, z którego wynikają warunki odbioru odpoczynku, czyli koka z miejscem do spania.



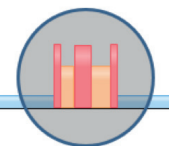
Gdy kierowca podczas przeprawy promem/pociągiem nie ma dostępu do koi bądź kuszetki, taki okres powinien zaznaczyć, jako dyspozycyjność.

w tych okolicznościach jest często powodem generowania błędu.

Przykład nieprawidłowego operowania selektorem podczas operacji wjazdu/zjazdu, podczas której kierowca oznaczył krótkie postoje, jako odpoczynek. Takie oznaczenie może spowodować potraktowanie tych czynności, jako 3 osobnych przerw odpoczynku.



Przykład prawidłowego operowania selektorem podczas operacji wjazdu/zjazdu. Kierowca krótkie postoje w trakcie wjazdu/zjazdu oznaczył, jako inne prace.



Bardzo istotne jest, aby dwie czynności, którymi został przerwany realizowany odpoczynek, łącznie nie trwały dłużej niż jedna godzina. Obowiązujące przepisy nie określają czasowego udziału poszczególnych przerw, odnoszą się jedynie do ich łącznej wartości czasowej, której nie można przekroczyć.

3. Wymagana koja bądź kuszетка.

Czas spędzony na promie lub pociągu w czasie realizowanej podróży kierowca może zaliczyć do wykonywanego odpoczynku regularnego dobowego tylko i wyłącznie wtedy, gdy do dyspozycji kierowcy na promie czy w pociągu jest koja lub kuszетка z miejscem do spania. Przepisy w żaden sposób nie określają formy udowodnienia kontrolującemu powyższych okoliczności. Jednak przyjęte jest, aby przedstawić na każde wezwanie funkcjonariusza służb kontrolnych bilet promowy, z którego wynikają warunki

cyfrowych jest tak skonfigurowanych, iż po wyłączeniu zapłonu tachograf zaczyna automatycznie rejestrować aktywność odpoczynku, która

odbioru odpoczynku. Choć nie ma obowiązku okazania ww. biletu, warto go przechowywać i okazywać bez dodatkowych wezwań ze strony kontrolujących, szczególnie w przypadku kontroli zagranicznej. Pozwala to uniknąć problematycznych kontroli, których końcowy efekt związany jest z opłaceniem kaucji na poczet przyszłej kary, mandatu lub grzywny. Mając na uwadze obowiązek kierowcy przedstawienia do kontroli swojej aktywności z dnia kontroli oraz z 28 dni ją poprzedzających, kierowca powinien przechowywać przez 28 dni również bilety z takiej podróży. Natomiast po tym okresie przedsiębiorca z uwagi na ewentualną możliwą kontrolę przedsiębiorstwa zobowiązany jest archiwizować bilety przez rok czasu.

Gdy kierowca podczas przeprawy promem/pociągiem nie ma dostępu do koi bądź kuszetki, **taki okres powinien zaznaczyć, jako dyspozycyjność.**

Często zadawane pytania

■ Czy wliczać czas wjazdu/zjazdu z promu do dziennego czasu prowadzenia pojazdu?

Analizując obowiązujące zasady w omawianym zakresie, a w szczególności definicję dziennego okresu prowadzenia pojazdu, należy uznać za właściwą interpretację, że czas jazdy wchodzący w skład innych czynności (wjazd/wyjazd z promu), które przerywają realizowany przez kierowcę odpoczynek na promie nie zalicza się do dziennego okresu prowadzenia pojazdu.

■ Czy na promie mogą odebrać odpoczynek 9-godzinny?

Jest to wyjątkowa sytuacja i możliwa tylko w momencie, gdy prom płynie więcej niż 9 godzin, a przynajmniej 9 godzin z czasu spędzonego na promie zawiera się w 24 godzinach od rozpoczęcia pracy.

■ W którym momencie kierowca powinien użyć funkcji PROM/POCIĄG w tachografie?

Kierowca za pomocą funkcji PROM/POCIĄG w tachografie cyfrowym powinien oznaczyć odpoczynek, podczas którego pojazd już znajduje się na promie. Inaczej mówiąc, kiedy koła

dotykają pokładu, a kierowca opuszcza pojazd i udaje się do koi lub kuszetki.

■ Kiedy oznaczyć kraj rozpoczęcia i zakończenia pracy w tachografie cyfrowym?

Zgodnie z art. 34 rozporządzenia 165/2014/UE (a wcześniej art. 15 rozporządzenia 3821/85/EWG): 7. „Kierowca wprowadza w tachografie cyfrowym symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy”.

Po dotarciu do portu kierowca wprowadza kraj zakończenia, przed rozpoczęciem realizacji odpoczynku. Kraj rozpoczęcia wprowadza dopiero po zakończonym pełnym odpoczynku dziennym, czyli przy wyruszeniu w trasę z portu docelowego. Podczas samych przerw odpoczynku, czyli wjazdu i zjazdu z promu, kierowca nie ma obowiązku zaznaczania wpisów kraju.

KU PRZESTRODZE!



Zbyt swobodna interpretacja przepisów w tym zakresie doprowadza do generowania bardzo poważnych naruszeń. Błędy wykonania odpoczynków dobowych z wykorzystaniem czasu podczas przeprawy promem lub pociągiem nie tylko mogą powodować nałożenie kary za niewykonanie wymaganego odpoczynku, ale również w konsekwencji (przy odpoczynkach krótszych niż 7 godzin) wygenerują kolejne naruszenie w przedmiocie przekroczenia dziennego okresu prowadzenia pojazdu (na podstawie decyzji wykonawczej komisji z 7 czerwca 2011 r. w sprawie obliczania dziennego czasu prowadzenia pojazdu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady).

ABC dla kierowcy i przewoźnika

- odpoczynek może zostać przerwany, pod warunkiem, że jest to odpoczynek dzienny regularny (11h lub 3h+9h),
- przerwanie może nastąpić nie więcej niż dwukrotnie (najczęściej jedną operacją wjazdu oraz jedną operacją zjazdu),
- przerwania łącznie nie mogą trwać dłużej niż 1 godzinę,

- kierowca podczas tego odpoczynku musi mieć do dyspozycji koję lub kuszetkę.

Można prościej, jest rozwiązanie!

Najważniejsze jest uświadomienie kierowcy, że nie należy bać się przepraw promem czy też pociągiem. Często kierowcy i przewoźnicy martwią się co zrobić w nieoczekiwanych sytuacjach, np. jeśli prom się spóźnia lub przedłuża się czas przeprawy. Okazuje się, że nie ma to znaczenia, wystarczy odpowiednio zaplanować trasę:

- W przypadku pojedynczej obsady tak, aby kierowca od rozpoczęcia dnia dojechał do portu w ciągu 12 godzin. Jeśli np. planujemy rozpoczęcie pracy o godzinie 5:00, to w porcie musimy być najpóźniej o 17:00. Wtedy nie trzeba się przejmować, o której przypłynie prom, ponieważ w dobie kierowcy (24 h) zostaje godzina na operacje wjazdu i zjazdu i mieści się cały odpoczynek 11-godzinny.
- W przypadku obsady kilkuosobowej tak, aby kierowcy od rozpoczęcia dnia dojechali do portu w ciągu 18 godzin. Jeżeli np. planujemy rozpoczęcie pracy o godzinie 5:00, to w porcie powinniśmy być najpóźniej o 23:00. Wówczas nie trzeba się martwić, o której przypłynie prom, ponieważ w dobie kierowców (30 h) zostaje godzina na operacje wjazdu i zjazdu i mieści się cały odpoczynek 11-godzinny.

Po dotarciu do portu kierowca wprowadza kraj zakończenia, przed rozpoczęciem realizacji odpoczynku.

AUTOR



Emil Nagrodzki

Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP



www.ocrk.pl