

PRZECHOWUJ DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE U TWOJEGO KIEROWCY...

TYGODNIOWE ODPOCZYNKI REGULARNE W „TRASIE”

 **Lukasz Włoch**

Jednym z częstych tematów w rozmowach z kierowcami jest kwestia regularnych odpoczynków tygodniowych, wykonywanych w kabinie pojazdu. Czy można nadal wykonywać je w pojeździe? Jeśli nie, to jakie dokumenty trzeba wozić ze sobą? Co zrobić z kartą kierowcy? Jak zachować się w przypadku niewymaganego odpoczynku trwającego powyżej 45 godzin? To tylko część pytań, które pojawiają się w tym temacie.



Po wielu interpretacjach obowiązujących przepisów i kilku wytycznych poszczególnych państw UE, aktualnie można z całą pewnością stwierdzić, iż każdy nocleg kierowcy w trasie, trwający co najmniej 45 godzin, odebrany w pojeździe jest dużym ryzykiem dla przedsiębiorcy transportowego.

Aby odpowiedzieć na pytanie, dlaczego obecnie ryzyko jest zbyt duże, aby je podejmować, warto zapoznać się z historią kontroli dotyczących odpoczynków tygodniowych.

Przewoźnik do więzienia za „45-kę”

Jednym z pierwszych państw stosujących kary za spędzanie odpoczynków tygodniowych regularnych w kabinach pojazdów, była Francja. Przepis, który to umożliwił, już 10 lipca 2014 r. wszedł w życie jako ustawa do walki z nieuczciwą konkurencją społeczną. Oczywiście w większości spraw to przewoźnik był obarczany karą rzędu 1-1,5 tys. euro. Ostatecznie sankcja uznana została za zbyt niską i wpadła w najwyższy próg osiągając wartość do 30 tys. euro lub roku pozbawienia wolności przed-

siębiorcy. Obecnie w praktyce kontrolnej wysokość kary waha się w granicach 2-4 tys. euro, a kierowca nie ponosi odpowiedzialności za nieudanie się do hotelu na „45-kę”.

By uchronić się od kar, kierowcy zaczęli stosować dwa rozwiązania problemu. Finalnie nie zawsze przynosiły one spodziewany efekt, bo zamiast chronić od kary, niekiedy tylko ją pomniejszały. Jednym z rozwiązań było „przerywanie odpoczynku” poprzez zarejestrowanie innych prac („młotków”) lub jazdy w historii danych na karcie kierowcy. Wówczas w czasie kontroli przeprowadzano analizę wcześniejszych odpoczynków i jeśli skrócony odpoczynek tygodniowy mógł być odbierany w danym tygodniu, nie powodowało to kary. W przypadku, gdy nie wolno było przerywać okresu odpoczynku, nakładana była kara nie za spędzanie odpoczynku w kabinie, ale za jego skrócenie, co finalnie zawsze było tańszym rozwiązaniem niż 2 tys. euro. Drugim „patentem” na zachowanie pieniędzy w portfelu było „symulowanie” odejścia od pojazdu w celu spędzenia czasu odpoczynku w hotelu/motelu. W tym celu kierowcy wyciągali karty cyfrowe z tachografów, by przerwać ciągłość zapisu odpoczynku tygodniowego, po okresie 45 godz. wprowadzali karty do tachografów i poprzez dokonanie wpisu manualnego na karcie okresu odpoczynku, tworzyli historię potwierdzającą, że nie było ich w pojeździe przez okres odpoczynku tygodniowego regularnego.

Dokument potwierdzający nocleg

W początkowej fazie kontroli drogowych w Europie powyższe metody uniknięcia lub pomniejszenia kary były nagminnie stosowane, a widmo sankcji w kwocie 2 czy 4 tys. euro powoli gasło. Jednak po kilku miesiącach praktyka kontrolna również ewoluowała i we Francji kontrolerzy zaczęli wymagać dokumentu potwierdzającego obecność kierowcy w hotelu.

Tego typu praktyka służb kontrolnych była i jest niezgodna z przepisami ogłoszonymi przez francuskie ministerstwo transportu, które stanowią, że kierowca nie musi posiadać żadnego dokumentu, który mógłby potwierdzić osobie kontrolującej, że w czasie odpoczynku tygodniowego przebywał

W Niemczech i Francji istnieje realne ryzyko, ukarania kierowcy i przewoźnika za nieprzedstawienie dokumentów, potwierdzających odpoczynek tygodniowy poza pojazdem w ostatnich 28 dniach.

on w miejscu innym niż kabina kierowcy. Z powyższego wynika, iż kierowcy powinno zostać bezpośrednio udowodnione, np. powinien być „złapany na gorącym uczynku” i to osoba kontrolująca powinna udowodnić fakt, że kierowca przebywał w kabinie w trakcie swojego regularnego odpoczynku tygodniowego. Jednak francuscy kontrolujący, w sytuacji, gdy kierowca nie posiadał dokumentów potwierdzających nocleg poza kabiną nakładali „kary” tłumacząc, iż jest to jedynie kaucja na poczet przyszłej ewentualnej sankcji w przypadku, gdy przedsiębiorca nie dostarczy wskazanych dokumentów, uwiarygadniających historię noclegu kierowcy.

Koniec „ucieczek” na noclegi

W związku z tego typu praktyką służb kontrolnych, rozwiązaniem problemu dla części przedsiębiorców był wyjazd z kraju, w którym może dojść do ukarania za spędzanie regularnego odpoczynku tygodniowego w kabinie pojazdu, do państwa które jeszcze nie wprowadziło swoich lokalnych przepisów sankcjonujących złamanie zasady art. 8 ust 8 rozporządzenia 561/2006. Często zdarzały się wyprawy na „45-ki” do Niemiec czy Włoch, by po upływie odpoczynku wrócić do Francji. W przypadku, gdy na karcie kierowcy widniał zapis „kraju zakończenia pracy i rozpoczęcia pracy” inny niż F, wówczas w czasie kontroli drogowych francuscy urzędnicy nie dociekali, gdzie kierowca spędzał w praktyce odpoczynek 45-godzinny. Przez długi okres to rozwiązanie uznawane było za najlepsze, bo gwarantujące w 100 proc. bezpieczeństwa. Jednak do grona państw kontrolujących spędzanie odpoczynków tygodniowych zaczęły dołączać kolejne: Niemcy, Belgia, Holandia czy Anglia. Także Włochy poszły w końcu w ich ślady i tym samym 30 kwietnia 2018 r., ostatni bastion „uciekierów” legł w gruzach.

Belgijskie służby kontrolne zaczęły wystawiać kary w wysokości 1,8 tys. euro, dając przy tym „rabat” w przypadku natychmiastowej wpłaty, ale gdy przewoźnik nie zgodzi się z karą i skieruje sprawę do sądu, wówczas w przypadku przegranej, kara może wynieść nawet 60 tys. euro. Również Niemcy w maju 2017 r. potwierdziły stosowanie nowej kary, przy czym uznano, że sprawiedliwiej będzie, gdy kierowca również otrzyma mandat w wysokości do 500 euro, a karę administracyjną celowaną w przewoźnika oszacowano na wartość bliską 1,5 tys. euro.

Już nie tylko na gorącym uczynku

W pierwszej połowie 2018 r. praktyka europejskich służb kontrolnych ponownie uległa zmianie. Zasada „kierowca złapany na gorącym uczynku” rozszerzona została o sytuacje, w których kierowca przyznaje się w trakcie kontroli do noclegu w kabinie pojazdu za okres sięgający nawet 28 dni poprzedzających kontrolę. Pierwsza taka sytuacja miała miejsce we Francji, gdzie kontrolujący zażądał od kierowcy okazania dokumentów potwierdzających jego obecność w hotelach w lutym oraz marcu 2018 r. w czasie odbierania 45-godzinnych odpoczynków, poza Francją.

Zgodnie z danymi z karty kierowcy tygodniowe odpoczynki regularne kierowca spędzał w Luksemburgu i w Holandii, niestety ani w chwili kontroli drogowej, ani w czasie postępowania administracyjnego nie przedstawiono „kwitów hotelowych”, a kaucja w wysokości 1,5 tys. euro została przekształcona w karę. Ten sam sposób postępowania, tj. kontrola okresu 28 dni (wstecz), znalazł uznanie wśród kontrolerów niemieckich. Za nieprzedstawienie dokumentu z hotelu potwierdzającego spędzanie poza pojazdem odpoczynku we Włoszech w okresie wrzesień – październik 2018 r., kierowca otrzymał mandat 275 euro, zaś przewoźnik 1575 euro.

Jak postępować?

Odpowiadając zatem na pytanie zadane na wstępie - Czy kierowca może wykonywać regularne

odpoczynki tygodniowe w pojeździe? Zdecydowanie nie. Decydując się na odpoczynki tygodniowe w wymiarze 45 godz. i dłuższe, obierane w trasie, należy przede wszystkim brać pod uwagę obecną praktykę kontrolną, obowiązującą na terenie dwóch wiodących państw UE. Zarówno w Niemczech, jak i we Francji istnieje realne ryzyko (potwierzone karami), ukarania kierowcy i przewoźnika z historii 28 dni poprzez zarzut nieprzedstawienia stosownych dokumentów potwierdzających realizację odpoczynku tygodniowego poza pojazdem. Wygląda na to, że jedynym rozwiązaniem jest planowanie powrotów do Polski w okresach dwutygodniowych lub gwarantowanie odpoczynków w hotelach.

Co do kwestii dokumentów to zawsze warto, aby kierowca miał ze sobą potwierdzenie noclegu spędzonego poza kabiną pojazdu w innym kraju niż ten, w którym jest zatrudniony. Choć nie wynika to bezpośrednio z przepisów, to może zadecydować o tym, czy kontrolujący pobierze od kierowcy kaucję w sytuacji, gdy nie da wiary wyjaśnieniom pracownika podczas kontroli drogowej. Z uwagi na powyższe karta kierowcy w każdej sytuacji odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego powinna być poza tachografem, gdyż w innym przypadku może sugerować kontrolującemu pobyt kierowcy w kabinie pojazdu.

Najtrudniej odpowiedzieć na pytanie, co zrobić, gdy kierowca zaplanował prawidłowy skrócony odpoczynek tygodniowy, który mógł wykonać w kabinie pojazdu, a z przyczyn od niego niezależnych odpoczywał powyżej 45 godzin. Kierowca może przerwać taki odpoczynek zdarzeniem innej pracy lub dyspozycji najpóźniej w 44 godzinie, co wydaje się najbezpieczniejszym rozwiązaniem w tej sytuacji lub, po odebraniu całego odpoczynku, wykonać wydruk i nanieść odpowiednią adnotację usprawiedliwiającą jego pobyt w kabinie pojazdu.

AUTOR



Łukasz Włoch

główny ekspert OCRK ds. analiz i rozliczeń

