

ZASTRZEŻENIE PRAWNE: Ten zestaw pytań i odpowiedzi został przygotowany przez służby Komisji i nie jest dla Komisji Europejskiej wiążący. Jedynie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest upoważniony do interpretowania prawa Unii w wiążący sposób.

I. Powrót kierowcy

1. Jak należy rozumieć i udowadniać pojęcia „miejsce zamieszkania”, „centrum operacyjne” i „które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy”? Co dzieje się w przypadku, gdy przedsiębiorstwo ma siedzibę w wielu państwach członkowskich lub poza UE?

Art. 8 ust. 8a

Zgodnie z art. 26 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 „miejsce zamieszkania” należy rozumieć jako miejsce, w którym dana osoba zwykle przebywa, to znaczy przynajmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na więzi osobiste i zawodowe. W przypadku kierowcy, którego więzi zawodowe odnoszą się do innego miejsca niż jego więzi osobiste, który wykonuje czynności w zakresie transportu drogowego w różnych państwach członkowskich i który w związku z tym może na zmianę mieszkać w różnych miejscach w różnych państwach członkowskich, za miejsce zamieszkania takiego kierowcy należy jednak uznać miejsce, z którym łączy go więzi osobiste, pod warunkiem że osoba ta regularnie tam powraca, np. z powodów rodzinnych.

Terminu „centrum operacyjne” nie zdefiniowano w przepisach UE dotyczących transportu drogowego. Zgodnie z art. 8 ust. 8a „centrum operacyjne”, do którego kierowca musi mieć możliwość powrotu, to miejsce, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy, tj. miejsce, w którym organizowana jest praca kierowcy, w którym zwykle rozpoczyna się tygodniowy okres jego odpoczynku i do którego regularnie on powraca, znajdujące się na terytorium państwa członkowskiego rzeczywistej i stałej siedziby pracodawcy kierowcy w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 1071/2009. Warunki dotyczące takiej rzeczywistej i stałej siedziby przewoźników drogowych określono w art. 5 rozporządzenia (UE) nr 1071/2009. Znajduje się tam m.in. wymóg, aby przedsiębiorstwo posiadało lokale, w których przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności, w szczególności dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników lub dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców.

Jeżeli przedsiębiorstwo ma siedzibę w różnych państwach członkowskich, zgodnie z wymogami określonymi w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, kierowca powinien powrócić do centrum operacyjnego, które jest jego zwyczajową bazą. Jeżeli przedsiębiorstwo ma siedzibę poza UE, centrum operacyjne może znajdować się w państwie trzecim, którym do celów rozporządzenia może być wyłącznie Szwajcaria lub państwo spoza UE będące stroną Porozumienia EOG w zastosowaniu art. 2 ust. 2 lit. b).

2. Jak długo przedsiębiorstwo transportowe powinno przechowywać dokumentację potwierdzającą, że zorganizowało pracę kierowcy w taki sposób, aby mógł powrócić do miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa?

Art. 8 ust. 8a

Zgodnie z art. 33 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 przedsiębiorstwo musi przechowywać zapisy tachografu przez co najmniej rok po ich użyciu. Zgodnie z wymogami art. 9 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE rejestry czasu pracy muszą być przechowywane przez co najmniej dwa lata. Rejestry te powinny obejmować dokumentację dotyczącą organizacji powrotu kierowcy, ponieważ najpóźniej od dnia 2 lutego 2022 r. obowiązek ten będzie podlegał kontrolom na terenie przedsiębiorstwa zgodnie z częścią B załącznika I do dyrektywy 2006/22/WE zmienionej dyrektywą (UE) 2020/1057.

3. Czy obowiązek powrotu kierowcy do „miejsca zamieszkania” ma zastosowanie do pojazdów wynajętych w innym państwie członkowskim oraz do kierowców zajmujących się przewozem osób?

Art. 8 ust. 8a

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, w szczególności jego art. 8 ust. 8a, który reguluje stosunki między zatrudnionymi kierowcami a pracodawcami w zakresie organizacji powrotu kierowcy do „miejsca zamieszkania”, ma zastosowanie do przewozu drogowego rzeczy lub osób niezależnie od tego, czy pracodawca wynajmuje pojazdy, czy stanowią one jego własność bądź czy pojazdy są przeznaczone do przewozu pasażerów, czy towarów.

4. Co oznacza „okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata”, który kierowca musi wykorzystać po wykorzystaniu dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku w ciągu kolejnych dwóch tygodni zgodnie z art. 8 ust. 8a akapit drugi? Kiedy powinien rozpocząć się okres odpoczynku stanowiący rekompensatę?

Art. 8 ust. 8a

Po wykorzystaniu dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku w ciągu kolejnych dwóch tygodni poza państwem członkowskim siedziby zgodnie z art. 8 ust. 6 kierowca musi mieć możliwość powrotu w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 45 godzin. Zgodnie z art. 8 ust. 6b ten regularny tygodniowy okres odpoczynku musi być poprzedzony okresem odpoczynku wykorzystywanym jako rekompensata za te dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku wykorzystane w dwóch poprzednich tygodniach. Na przykład kierowca może wykorzystać następujące okresy odpoczynku:

Tydzień 1: 24 godziny

Tydzień 2: 25 godzin

Tydzień 3: 21 + 20 + 45 godzin, gdzie 21 godzin stanowi rekompensatę za tydzień 1, a 20 godzin – za tydzień 2.

Zgodnie z wymogami art. 8 ust. 6 regularny tygodniowy okres odpoczynku wykorzystany w tygodniu 3 musi rozpocząć się najpóźniej przed zakończeniem sześciu okresów 24-godzinnych od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku (6 x 24 h). Oznacza to, że rekompensata za poprzednie dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku musi zostać wykorzystana przed upływem tych sześciu okresów 24-godzinnych, kiedy to rozpoczyna się regularny tygodniowy okres odpoczynku.

II. Zakaz wykorzystywania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie pojazdu

5. Czy kierowca pracujący na własny rachunek może wykorzystywać regularny tygodniowy okres odpoczynku w pojeździe?

Art. 8 ust. 8

Ogólnie rzecz biorąc, rozporządzenie (WE) nr 561/2006 ma zastosowanie do wszystkich kierowców, zarówno zatrudnionych, jak i pracujących na własny rachunek, którzy wykonują przewozy pojazdami wchodzącymi w zakres stosowania rozporządzenia. Dotyczy to również zakazu wykorzystywania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie pojazdu. Jest to uzasadnione celem, jakim jest zapobieganie zmęczeniu kierowców (zatrudnionych lub pracujących na własny rachunek) i eliminowanie zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

To prawda, że niektóre przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 nie mają zastosowania do kierowców pracujących na własny rachunek – np. art. 8 ust. 8a, który reguluje stosunki między zatrudnionymi kierowcami a pracodawcami w zakresie organizacji powrotu kierowcy do „miejsca zamieszkania” (zob. pytanie 4). Nie jest tak jednak w przypadku zakazu wykorzystywania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie pojazdu. W takim przypadku wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem powinien pokrywać kierowca pracujący na własny rachunek.

III. Skrócony tygodniowy i dzienny okres odpoczynku

6. Kierowca wykorzystuje dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku (2 x 24 godziny) poza państwem członkowskim siedziby. Po powrocie do miejsca zamieszkania kierowca wykorzystuje rekompensatę (2 x 21 godzin) i regularny tygodniowy okres odpoczynku (45 godzin). Czy po powrocie do miejsca zamieszkania kierowca musi wykorzystać swój dzienny okres odpoczynku (9 lub 11 godzin) zgodnie z art. 8 ust. 2, zanim będzie mógł rozpocząć rekompensujący okres odpoczynku i regularny tygodniowy okres odpoczynku?

Art. 8 ust. 6

Celem art. 8 ust. 6 i 6b jest umożliwienie kierowcy uczestniczącemu w międzynarodowych przewozach długodystansowych dotarcia do miejsca zamieszkania, aby mógł wykorzystać dłuższy okres odpoczynku, obejmujący regularny tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 45 godzin oraz rekompensatę za dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, które mogły być wykorzystane w dwóch poprzednich tygodniach.

Przepisy te nie naruszają jednak art. 8 ust. 2, zgodnie z którym dzienny okres odpoczynku, który kierowca musi wykorzystać w każdym 24-godzinnym okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku, może zostać przedłużony do rozmiarów regularnego lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku zgodnie z art. 8 ust. 3.

Oznacza to, że nawet jeśli w art. 8 ust. 3 nie wymieniono wyraźnie takiej możliwości, ma on zastosowanie również do sytuacji, w której regularny tygodniowy okres odpoczynku jest wykorzystywany wraz z rekompensatami za poprzednie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku.

7. Czy kierowca może wykorzystać więcej niż dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku w okresie odniesienia wynoszącym cztery tygodnie, określonym w art. 8 ust. 6 akapit trzeci? Czy wszystkie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku muszą być rekompensowane?

Art. 8 ust. 6

Art. 8 ust. 6 stanowi, że:

„W ciągu każdych kolejnych dwóch tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej: a) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku; lub b) jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny”

oraz że:

„W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy może, poza państwem członkowskim siedziby, wykorzystać dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, pod warunkiem że w ciągu kolejnych czterech tygodni wykorzysta przynajmniej cztery tygodniowe okresy odpoczynku, z których przynajmniej dwa będą regularnymi tygodniowymi okresami odpoczynku”.

Wyrażenie „przynajmniej” oznacza, że kierowca może wykorzystać więcej tygodniowych okresów odpoczynku niż wymagane minimum w okresach odniesienia wynoszących dwa lub cztery tygodnie.

W art. 8 ust. 6 zezwala się pod pewnymi warunkami na wykorzystanie dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku w dwóch kolejnych tygodniach. Nic nie stoi jednak na przeszkodzie, aby w ciągu tych dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystał inne okresy odpoczynku trwające 24 godziny lub dłużej.

Jeżeli w 4-tygodniowym okresie odniesienia kierowca wykorzystuje więcej niż dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, dodatkowe skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie muszą być rekompensowane. Nie mają one natomiast wpływu na obowiązek zrekomensowania dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku, który to wymóg określony jest w art. 8 ust. 6b. W przypadku więcej niż dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystany w czasie najbliższym upływowi wymaganego terminu sześciu okresów 24-godzinnych od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku określonego w art. 8 ust. 6 należy uznać za skrócony tygodniowy okres odpoczynku, który wymaga zrekomensowania.

Na przykład w okresie kolejnych czterech tygodni kierowca może wykorzystać minimalne wymagane tygodniowe okresy odpoczynku w połączeniu z dodatkowymi okresami odpoczynku w następującej kolejności:

Tydzień 1: 45 godzin (np. sobota–poniedziałek)

Tydzień 2: 24 godziny (najpóźniej: niedziela–poniedziałek)

Tydzień 3: 24 godziny (np. środa–czwartek) i 27 godzin (najpóźniej: niedziela–poniedziałek)

Tydzień 4: 21 + 18 godzin (piątek–niedziela) + 45 godzin (najpóźniej: niedziela–wtorek) (okresy odpoczynku 21 godzin i 18 godzin to rekompensata za dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku)

wykorzystane w tygodniach 2 i 3 (niedziela–poniedziałek) zgodnie z art. 8 ust. 6b, podczas gdy dodatkowy okres odpoczynku wykorzystany w tygodniu 3 (środa–czwartek) nie musi być zrekompensowany).

8. Czy kierowca może spędzać dzienny i skrócony tygodniowy okres odpoczynku w pojeździe?

Art. 8

Zgodnie z art. 8 ust. 8 regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywane jako rekompensata za wcześniejsze tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Oznacza to, że kierowca może natomiast zdecydować się na spędzenie dziennego lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku w pojeździe.

W art. 4 lit. f) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 zdefiniowano „odpoczynek” jako nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem. Z definicji tej jasno wynika, że dzienny lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku można wykorzystać w pojeździe tylko wtedy, gdy pojazd znajduje się na postoju, ponieważ jest to jedyna okoliczność, która umożliwia kierowcy swobodne dysponowanie swoim czasem.

Ponadto art. 8 ust. 8 zawiera wymóg, aby regularny tygodniowy okres odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin były wykorzystywane w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną. Jak wyjaśniono w motywie 13 rozporządzenia (UE) 2020/1054, konieczne jest, „by kierowcom zapewnione zostały odpowiednie warunki odpoczynku”. Ta sama zasada ma zastosowanie do dziennych i skróconych tygodniowych okresów odpoczynku, które zatem można wykorzystywać w pojeździe tylko wtedy, gdy posiada on odpowiednie miejsce do spania. Jest to zgodne z nadrzędnymi celami, jakimi są zapewnienie odpowiednich warunków pracy kierowców i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

IV. Wyjątkowe przekroczenie czasu prowadzenia pojazdu

9. Zgodnie z art. 12 akapit drugi i trzeci kierowca może odstąpić od art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 2, przekraczając dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu. Jeżeli łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przez kierowcę jest krótszy niż maksymalny dozwolony czas, czy kierowca może skorzystać z odstępstwa od art. 8 ust. 2 bez konieczności przekraczania dziennego lub tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu? Jeżeli w wyniku skorzystania z tego odstępstwa kierowca rozpoczyna swój tygodniowy okres odpoczynku później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych liczonych od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku, czy stanowi to naruszenie rozporządzenia?

Art. 12

Celem odstępstwa jest umożliwienie kierowcy – w wyjątkowych okolicznościach – spędzenia tygodniowego okresu odpoczynku w „miejscu zamieszkania” (tj. w miejscu zamieszkania kierowcy lub w centrum operacyjnym pracodawcy), a nie w miejscu oddalonym o maksymalnie 2 godziny jazdy od

jego „miejsca zamieszkania”. Pozwala to na odstępstwo od ograniczeń czasu prowadzenia pojazdu (art. 6 ust. 1 i 2) lub od obowiązku wykorzystania dziennego okresu odpoczynku w ciągu 24 godzin od upływu poprzedniego okresu odpoczynku (art. 8 ust. 2). Czasami kierowca będzie musiał odstąpić zarówno od art. 6 ust. 1 i 2, jak i od art. 8 ust. 2, ale niekoniecznie. W innych przypadkach, gdy na przykład kierowca może prowadzić pojazd przez godzinę lub dwie godziny dłużej bez przekraczania maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 9 lub 10 godzin określonego w art. 6 ust. 1 oraz maksymalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 56 godzin określonego w art. 6 ust. 2, odstępstwo będzie ograniczone do art. 8 ust. 2.

Art. 12 nie zezwala jednak kierowcy na odstępstwo od obowiązku rozpoczęcia tygodniowego okresu odpoczynku nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku, jak określono w art. 8 ust. 6 akapit drugi. W związku z tym odstępstwo należy stosować uważnie.

Na przykład jeżeli kierowca zakończył poprzedni tygodniowy okres odpoczynku o godz. 8 w poniedziałek, musi rozpocząć następny tygodniowy okres odpoczynku o godz. 8 w niedzielę. Jeżeli w sobotę (szósty 24-godzinny okres pracy) kierowca rozpoczął prowadzenie pojazdu o godz. 8 i prowadził 12 godzin (10 godzin dozwolonych + maksymalnie 2 godziny na podstawie odstępstwa), wykorzystując wszystkie niezbędne przerwy (łącznie 2 godziny w tym przykładzie), mógłby dotrzeć do „miejsca zamieszkania” około godz. 22.00 w sobotę. Pozwoliłoby to kierowcy na rozpoczęcie tygodniowego okresu odpoczynku w terminie wymaganym w art. 8 ust. 6.

10. Jak należy rozumieć odstępstwo od art. 8 ust. 2 przewidziane w art. 12 akapit drugi i trzeci? Czy możliwe jest skrócenie dziennego okresu odpoczynku o określony czas (1 lub 2 godziny), który należy zrekompensować przed upływem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu?

Art. 8 ust. 2 i art. 12

W art. 8 ust. 2 nakłada się na kierowcę obowiązek wykorzystania dziennego okresu odpoczynku (trwającego co najmniej 9 godzin w przypadku skróconego okresu odpoczynku lub co najmniej 11 godzin w przypadku regularnego okresu odpoczynku) w ciągu 24 godzin od upływu poprzedniego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku.

Odstępstwo przewidziane w art. 12 nie pozwala na skrócenie dziennego okresu odpoczynku. Może to jednak prowadzić do sytuacji, w której z powodu wydłużonego czasu prowadzenia pojazdu (o 1–2 godziny), niezbędnego ze względu na wyjątkowe okoliczności, by kierowca dotarł do „miejsca zamieszkania”, kierowca nie będzie w stanie ukończyć dziennego okresu odpoczynku w ciągu 24 godzin od upływu poprzedniego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku zgodnie z wymogami art. 8 ust. 2. W tym przypadku dzienny okres odpoczynku zostałby zakończony, bez jego skracania, po okresie 24 godzin liczonym od końca poprzedniego dziennego okresu odpoczynku – na zasadzie odstępstwa od art. 8 ust. 2. Taki dzienny okres odpoczynku można nadal przedłużyć do rozmiarów tygodniowego okresu odpoczynku, jak zezwala art. 8 ust. 3, pod warunkiem że ten tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych zgodnie z wymogami art. 8 ust. 6.

11. W jaki sposób należy zrekompensować dodatkowy czas prowadzenia pojazdu ze względu na wyjątkowe okoliczności (np. czy jedną dodatkową godzinę jazdy należy zrekompensować jedną

dodatkową godziną odpoczynku)? Czy należy również zrekompensować przerwę trwającą 30 minut, czy tylko dodatkowy czas prowadzenia pojazdu?

Art. 12 akapit drugi, trzeci i piąty

Jak stanowi art. 12 akapit piąty rozporządzenia, każde wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu na podstawie tego odstępstwa musi być kompensowane równoważnym okresem odpoczynku, który musi być wykorzystany jednorazowo wraz z dowolnym okresem odpoczynku przed końcem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, w którym zastosowano odstępstwo.

Przerwy nie muszą być kompensowane, tylko dodatkowy czas prowadzenia pojazdu.

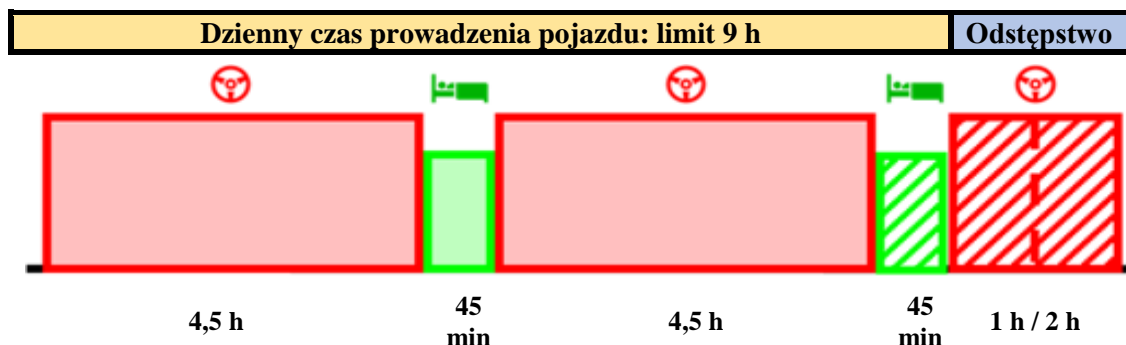
Na przykład jeżeli kierowca prowadził pojazd o 1,5 godziny dłużej niż wynosi dozwolony dzienny czas prowadzenia pojazdu, należy mu zrekompensować ten wydłużony czas prowadzenia pojazdu przez dodanie 1,5 godziny czasu odpoczynku do jednego z jego tygodniowych lub dziennych okresów odpoczynku wykorzystanych do końca trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

12. Czy w przypadku gdy kierowca korzysta z odstępstwa przewidzianego w art. 12, po okresie prowadzenia pojazdu trwającym 4,5 godziny powinien zrobić przerwę trwającą 30 czy 45 minut przed dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu?

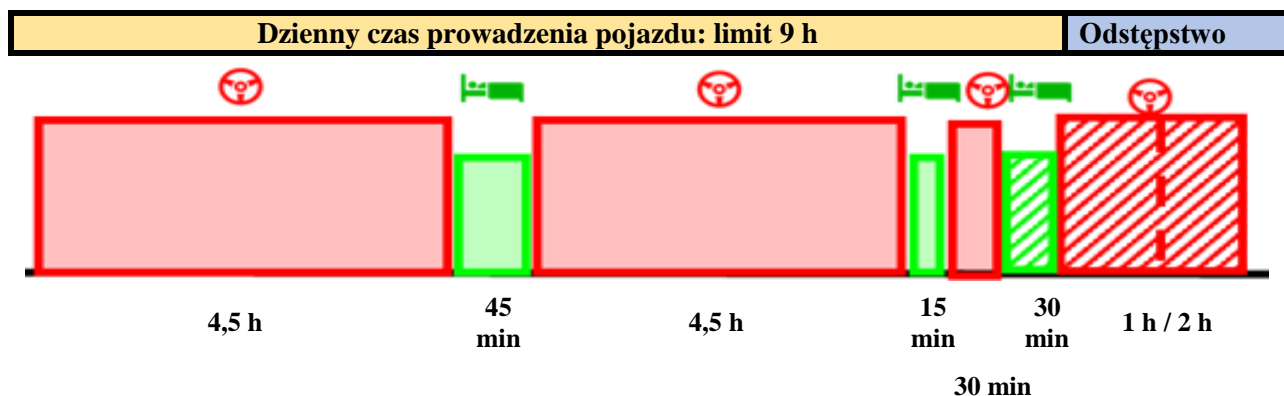
Art. 12

Art. 7 akapit pierwszy zawiera wymóg, aby po okresie prowadzenia pojazdu trwającym 4,5 godziny kierowca zrobił przerwę trwającą co najmniej 45 minut. W art. 12 akapity od drugiego do piątego nie zezwala się na odstępstwo od tego wymogu. W związku z tym po okresie prowadzenia pojazdu trwającym 4,5 godziny, a przed kolejnym okresem prowadzenia pojazdu kierowca musi zrobić 45-minutową przerwę. W przypadku gdy kierowca zrobił 45-minutową przerwę (lub 30-minutową przerwę poprzedzającą 15-minutową przerwę) i po tym czasie musi kontynuować prowadzenie pojazdu przez kolejne 1–2 godziny, kierowca nie ma obowiązku wykorzystania dodatkowej przerwy trwającej 30 minut przed dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu. W przypadku gdy kierowca wolno prowadzić pojazd przez 10 godzin dziennie i osiągnął już dzienny limit czasu prowadzenia pojazdu, a musi kontynuować jazdę przez 1–2 godziny, aby dotrzeć do swojego „miejsca zamieszkania” w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku, musi zrobić dodatkową przerwę trwającą 30 minut przed dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu. Dodatkowa 30-minutowa przerwa nie jest natomiast wymagana, jeżeli kierowca przekroczy dzienny czas prowadzenia pojazdu o mniej niż godzinę.

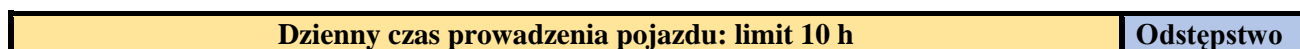
Przykład 1: kierowca prowadził pojazd przez 4,5 godziny, po czym zrobił 45-minutową przerwę. Następnie prowadził pojazd przez kolejne 4,5 godziny i zrobił kolejną 45-minutową przerwę. Osiągnął dzienny limit prowadzenia pojazdu wynoszący 9 godzin, ale musi jeszcze kontynuować jazdę przez 1–2 godziny, aby dojechać do „miejsca zamieszkania”. W takim przypadku może wznowić prowadzenie pojazdu po 45-minutowej przerwie wykorzystanej po drugim okresie prowadzenia pojazdu trwającym 4,5 godziny.

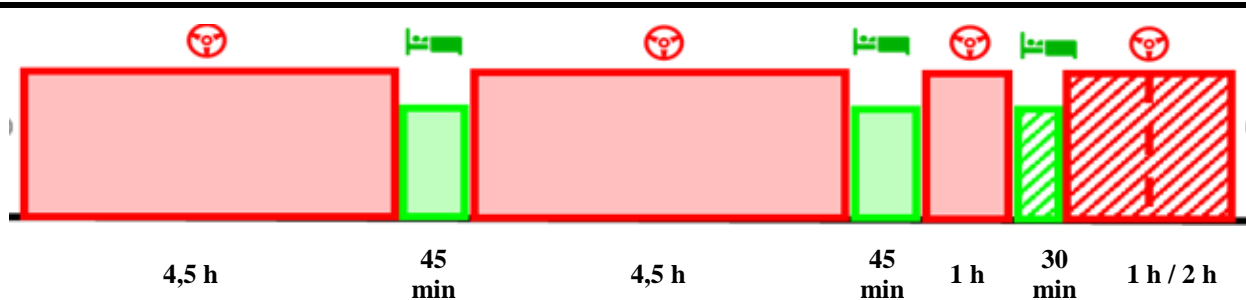


Przykład 2: kierowca prowadził pojazd przez 4,5 godziny, po czym zrobił 45-minutową przerwę. Następnie prowadził pojazd przez kolejne 4 godziny, zrobił 15-minutową przerwę, kontynuował jazdę przez kolejne 30 minut, po czym zatrzymał się na 30-minutową przerwę. Jest to zgodne z art. 7, który umożliwia rozdzielanie przerwy trwającej co najmniej 45 minut na dwie części, tj. przerwy długości co najmniej 15 minut, po której następuje przerwa długości co najmniej 30 minut. Jeżeli po tej 30-minutowej przerwie kierowca musi kontynuować prowadzenie pojazdu przez dodatkowe 1–2 godziny, aby dotrzeć do „miejsca zamieszkania”, nie musi robić dodatkowej 30-minutowej przerwy.



Przykład 3: kierowca prowadził pojazd przez 4,5 godziny, po czym zrobił 45-minutową przerwę. Następnie prowadził pojazd przez kolejne 4,5 godziny i zrobił kolejną 45-minutową przerwę. Jeżeli dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi 10 godzin, kierowca może nadal prowadzić pojazd przez dodatkową godzinę. Jeżeli po tej godzinie kierowca musi prowadzić pojazd przez dodatkowe 1–2 godziny, aby dotrzeć do „miejsca zamieszkania”, musi zrobić nową 30-minutową przerwę przed dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu.





We wszystkich powyższych przykładach kierowca może rozłożyć obowiązkową przerwę na dwie części, tj. przerwę trwającą co najmniej 15 minut, a następnie przerwę trwającą co najmniej 30 minut, rozłożone w okresie prowadzenia pojazdu trwającym 4,5 godziny, na co zezwala się w art. 7 akapit drugi. Nie ma to wpływu na obowiązek (lub brak obowiązku) wykorzystania dodatkowej 30-minutowej przerwy przed wydłużonym czasem prowadzenia pojazdu wynoszącym 1–2 godziny.

V. Załoga kilkuosobowa

13. W jaki sposób należy w poruszającym się pojeździe zapisać 45-minutową przerwę drugiego kierowcy pracującego w załodze kilkuosobowej, biorąc pod uwagę, że tachograf cyfrowy automatycznie rejestruje okres gotowości kierowcy? W jakim przedziale czasu kierowca może skorzystać z 45-minutowej przerwy – na początku okresu gotowości, pod koniec tego okresu czy w dowolnym jego momencie?

Art. 7

Zgodnie z art. 7 akapit pierwszy kierowca musi zrobić przerwę najpóźniej po okresie prowadzenia pojazdu trwającym 4,5 godziny. Przerwa ta następuje zatem bezpośrednio po okresie prowadzenia pojazdu.

Kierowca pracujący w zespole (załodze kilkuosobowej) może skorzystać przerwę trwającą 45 minut w poruszającym się pojeździe, pod warunkiem że kierowca ten nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.

Ponieważ obecne wersje tachografów nie pozwalają na rejestrowanie przerw w poruszającym się pojeździe, powszechną praktyką organów odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa jest uznawanie późniejszego okresu gotowości kierowcy trwającego 45 minut za przerwę w przypadku załogi kilkuosobowej.

14. Czy w przypadku załogi kilkuosobowej możliwe jest dzielenie przerwy?

Art. 7

Możliwość rozłożenia przerwy trwającej co najmniej 45 minut na dwie części, z których pierwsza musi trwać co najmniej 15 minut, a druga co najmniej 30 minut, nie ogranicza się do sytuacji jednoosobowego prowadzenia pojazdu. W związku z tym kierowcy pracujący w zespole (załodze kilkuosobowej) co do zasady również mogą dzielić przerwę.

Dzielenie przerwy w przypadku załogi kilkuosobowej wydaje się jednak niepraktyczne, ponieważ oznaczałoby to, że albo drugi kierowca prowadzi pojazd przez zaledwie 15 minut, podczas gdy pierwszy kierowca korzysta z przerwy, po czym drugi kierowca przekazuje prowadzenie pojazdu pierwszemu kierowcy, albo pierwszy kierowca korzysta z 15-minutowej przerwy w całym 4,5-godzinnym okresie prowadzenia pojazdu przez drugiego kierowcę.

VI. Tachografy

15. W jaki sposób organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa mogą egzekwować rejestrację załadunku i rozładunku, jeżeli kierowcy nie są prawnie zobowiązani do zapisywania takich czynności?

Art. 8 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014

Druga wersja inteligentnych tachografów musi posiadać nową funkcję automatycznego zapisywania położenia pojazdu podczas załadunku i rozładunku. Kierowca musi uruchomić funkcję zapisywania położenia i wskazać załadunek, wyładunek lub jednocześnie załadunek i rozładunek, aby tachograf zarejestrował położenie pojazdu. Czynność tę wykonuje się ręcznie za pomocą menu tachografu.

W rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 rzeczywiście nie zobowiązuje się jasno kierowców do zapisywania załadunku i rozładunku. Sporządzanie zapisów jest jednak ważnym elementem pracy kierowcy, a pełny zbiór zapisów jest istotny dla zapewnienia, aby kontrole były racjonalne pod względem kosztów i nie były nadmiernie uciążliwe. Dlatego niezwykle istotne jest, aby kierowcy umieli korzystać ze wszystkich funkcji inteligentnych tachografów, co ma na celu zapewnienie pełnego zbioru zapisów i uniknięcie długich kontroli, w szczególności na poboczu.