

Pytania i odpowiedzi na temat wdrażania pierwszego pakietu na rzecz mobilności

Pierwszy pakiet na rzecz mobilności obowiązuje, a przepisy socjalne dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i warunków odpoczynku kierowców mają zastosowanie od dnia 20 sierpnia 2020 r. Priorytetem Komisji Europejskiej jest obecnie zapewnienie wspólnego rozumienia i spójnego wdrażania tych nowych przepisów. W związku z tym Komisja przygotowała następujący pierwszy zestaw pytań i odpowiedzi w celu rozwiązania najpilniejszych kwestii związanych z wdrażaniem, podniesionych przez sektor. W stosownych przypadkach zestaw będzie stopniowo uzupełniany kolejnymi pytaniami i odpowiedziami dotyczącymi pozostałych przepisów pierwszego pakietu na rzecz mobilności. Powinien on służyć jako przewodnik dla kierowców, przewoźników drogowych i organów egzekwowania prawa w celu zapewnienia jednolitego stosowania i kontroli przepisów w całej UE.

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. W tym kontekście należy zauważyć, że art. 8 ust. 8 i art. 8 ust. 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006, których dotyczą pytania od 1 do 6, objęte są obecnie postępowaniem w przedmiocie stwierdzenia nieważności, które toczy się przed Trybunałem Sprawiedliwości. Podane przykłady mają charakter ilustracyjny, a wykaz konkretnych przykładów będzie rozwijany.

I. Powrót kierowcy

[1. W jaki sposób należy rozumieć i stosować zobowiązanie do powrotu kierowcy do „siebie”? Jakie są odpowiednie obowiązki i prawa pracodawcy i kierowcy?]

Art. 8 ust. 8a

Celem tego środka jest poprawa warunków pracy kierowców w transporcie drogowym dzięki uniknięciu sytuacji, w której spędzają oni zbyt długie okresy na drogach.

Przedsiębiorstwo transportowe jest zobowiązane do zorganizowania pracy kierowców w taki sposób, aby mogli oni wrócić (do „domu”) w każdym okresie trzech lub czterech kolejnych tygodni (w zależności od tego, czy kierowca miał dwa następujące po sobie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku).

W art. 8 ust. 8a rozporządzenia odniesiono się do dwóch możliwych miejsc powrotu, które pracodawca musi zaproponować i zorganizować, a mianowicie do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy w państwie członkowskim siedziby pracodawcy, lub do miejsca zamieszkania kierowcy, jeżeli to ostatnie różni się od miejsca prowadzenia działalności przez pracodawcę.

Jak stwierdzono w motywie 14 rozporządzenia, „[...] kierowcy powinni mieć swobodę wyboru, gdzie spędzą okres odpoczynku”, to do kierowcy należy wybór jednej z dwóch możliwości oferowanych przez pracodawcę. Oznacza to, że kierowca nie może być zobowiązany przez pracodawcę do wyboru siedziby pracodawcy jako miejsca powrotu.

Wątpliwość może się pojawić wówczas, gdy kierowca nie opowie się za jedną z tych dwóch możliwości. W takim przypadku pracodawca może wybrać jedną z nich, w zależności od tego, co uważa się za bardziej dogodny. Dowody w tym kontekście obejmowałyby zaproszenie (np. e-mail), skierowane do kierowcy, ale niewymagające dalszych działań, do dokonania wyboru między miejscem zamieszkania a centrum operacyjnym przedsiębiorstwa.

Inną kwestią jest miejsce, w którym kierowca ostatecznie spędza swój odpoczynek. W tym względzie w rozporządzeniu nie określono żadnego konkretnego miejsca i nie może dojść do naruszenia prawa UE w tym zakresie. Tak czy inaczej pracodawca musi oferować możliwości powrotu zgodnie z rozporządzeniem. W przepisie tym ustanowiono obowiązek o charakterze organizacyjnym w połączeniu z obowiązkiem prowadzenia odpowiedniej dokumentacji do celów kontroli przeprowadzanych przez właściwe organy.

Chociaż kierowca może wybrać miejsce odpoczynku, nie ma on możliwości zwolnienia pracodawcy z obowiązku zorganizowania pracy w sposób umożliwiający regularny powrót do „siebie”. Obowiązek ten spoczywa na przedsiębiorstwie transportowym niezależnie od tego, co deklaruje kierowca, i bez względu na to, co zrobi.

Podsumowując, pracodawca jest zobowiązany zaoferować kierowcy możliwość powrotu albo do miejsca zamieszkania, albo do swojego centrum operacyjnego, które jest zwyczajową bazą dla tego kierowcy, za sprawą odpowiedniej organizacji pracy. Środki organizacyjne w tym zakresie muszą być podejmowane aktywnie, bez szczególnego żądania ze strony kierowcy. Jeśli chodzi o konkretne miejsce odpoczynku, to do kierowcy należy rozważenie tej kwestii i nie wymaga ona od pracodawcy ani kierowcy przechowywania jakichkolwiek konkretnych dowodów.

Na przykład: polski kierowca zamieszkały na Słowacji i zatrudniony przez przedsiębiorstwo z siedzibą w Polsce wykonuje przewozy między Francją a Hiszpanią. Pracodawca musi zaoferować temu kierowcy wybór i odpowiednio zorganizować pracę, aby umożliwić mu regularne powroty do miejsca zamieszkania (Słowacja) albo do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa (Polska). Kierowca może jednak poinformować pracodawcę o swojej decyzji o skorzystaniu z możliwości przerwy w celu udania się do innego miejsca, np. na południe Włoch na wakacje. Po przerwie kierowca uda się bezpośrednio z miejsca, w którym spędził odpoczynek we Włoszech, do miejsca, w którym ponownie podejmie pracę (Hiszpania lub Francja).

[2. W jaki sposób przedsiębiorstwo transportowe powinno udowodnić, że zorganizowało pracę w taki sposób, aby kierowca miał możliwość powrotu do miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa?]

Art. 8 ust. 8a

A2 Przedsiębiorstwa transportowe wykorzystują zapisy tachografu, plany pracy kierowców lub inne dokumenty aby wykazać, że wypełniają swoje obowiązki w zakresie organizacji powrotów kierowcy (motyw 14 rozporządzenia (WE) nr 561/2006). Inne dokumenty potwierdzające, że

pracodawca zaoferował kierowcy rzeczywistą możliwość powrotu do miejsca zamieszkania albo do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa, mogą obejmować na przykład bilety lub wszelkie inne dokumenty potwierdzające inne ustalenia dotyczące podróży (np. dowód, że kierowca pojechał z powrotem do „domu” minibusem zapewnionym przez pracodawcę).

Dowody muszą być przechowywane w siedzibie przedsiębiorstwa i przedstawiane na żądanie organów kontrolnych państwa członkowskiego siedziby pracodawcy lub organów kontrolnych wszelkich innych państw członkowskich. Kierowca nie powinien być zobowiązany do posiadania takich dowodów ani do posiadania dowodów potwierdzających miejsce, w którym odbywał regularny tygodniowy odpoczynek lub spędzał dłuższe przerwy. Po przeprowadzeniu kontroli drogowej organy kontrolne mogą na przykład podjąć decyzję o zwróceniu się o dodatkowe informacje na temat aktywności kierowcy do organów państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo transportu drogowego ma siedzibę. Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 i dyrektywa 2006/22/WE stanowią, że państwa członkowskie udzielają sobie wzajemnej pomocy w stosowaniu rozporządzenia i w sprawdzaniu zgodności z nim.

Spoczywający na pracodawcy obowiązek umożliwienia regularnego powrotu kierowcy ma charakter organizacyjny, w połączeniu z obowiązkiem prowadzenia odpowiednich rejestrów do celów kontroli przeprowadzanych przez właściwe organy. W związku z tym oświadczenie/odstąpienie podpisane przez kierowcę (np. w ramach umowy o pracę lub oświadczenia o rezygnacji z prawa powrotu, tj. zanim kierowca otrzyma ofertę od pracodawcy), przewidujące zrzeczenie się prawa do wyboru powrotu do „siebie” nie może zwalniać pracodawcy z obowiązku zaoferowania rzeczywistej możliwości powrotu ani z obowiązku odpowiedniego zorganizowania pracy.

[3. Kto powinien pokryć koszty powrotnej podróży kierowcy do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa lub do miejsca zamieszkania?]

Art. 8 ust. 8a

Jeżeli kierowca kończy swój okres pracy w jednym z dwóch miejsc powrotu, które może wybrać, lub w pobliżu jednego z tych miejsc, pracodawca nie ponosi żadnych dodatkowych kosztów podróży.

W przypadku gdy okres pracy poprzedzający powrót do jednego z tych dwóch miejsc kończy się w miejscu oddalonym od wybranego miejsca powrotu, zobowiązanie pracodawcy do zorganizowania powrotu kierowców obejmuje odpowiedzialność finansową na pokrycie kosztów podróży.

Jeżeli kierowca podejmuje decyzję o nieskorzystaniu z oferty pracodawcy dotyczącej powrotu do miejsca zamieszkania kierowcy lub do centrum operacyjnego pracodawcy i postanawia spędzić okres odpoczynku w innym miejscu, wówczas wszelkie koszty podróży do i z tego miejsca powinny zostać pokryte przez kierowcę.

Te same zasady mają zastosowanie do kierowców mających miejsce zamieszkania w państwie trzecim i zatrudnionych przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w UE.

[4. Czy przepis ten ma zastosowanie do kierowców pracujących na własny rachunek? W jaki sposób kierowca pracujący na własny rachunek może udowodnić, że wypełnił zobowiązanie do powrotu do miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa?]

Art. 8 ust. 8a

Art. 8 ust. 8a ma zastosowanie wyłącznie do kierowców pozostających w stosunku pracy.

W rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 nie określono, co przesądza o stosunku pracy. Jednakże w przypadku braku odniesienia do prawa krajowego pojęcie to należy rozumieć jako posiadające autonomiczne znaczenie oparte na obiektywnych czynnikach.

Przy dokonywaniu jego wykładni można czerpać inspirację z orzecznictwa dotyczącego podobnych sytuacji (zob. sprawy C-658/18, pkt 88 i nast.; C-147/17, pkt 41 i nast.; C-316/13, pkt 27 i nast.). Przy stwierdzaniu istnienia stosunku pracy powinno się brać pod uwagę fakty świadczące o rzeczywistym wykonywaniu pracy, a nie sposób, w jaki strony opisują łączący je stosunek. Zdaniem Trybunału to, czy dana osoba pozostaje w stosunku pracy, czy też nie, należy oceniać na podstawie obiektywnych kryteriów, które umożliwiają odróżnienie stosunku pracy w oparciu o prawa i obowiązki zainteresowanych osób. Cechą charakterystyczną stosunku pracy jest okoliczność, że dana osoba wykonuje przez pewien okres, na rzecz innej osoby i pod jej kierownictwem pracę, w zamian za którą otrzymuje wynagrodzenie.

Podobnie, chociaż definicja „kierowcy pracującego na własny rachunek” zawarta w dyrektywie 2002/15/WE jako taka nie ma zastosowania w kontekście rozporządzenia (WE) nr 561/2006, można również uwzględnić tę definicję. Działalności wykonywanej w charakterze „kierowcy pracującego na własny rachunek” w rozumieniu tej definicji nie należy uznawać za powodującej powstanie stosunku pracy do celów art. 8 ust. 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Osoby faktycznie pracujące na własny rachunek nie są objęte zakresem art. 8 ust. 8a. Osoba, w odniesieniu do której jedynie zadeklarowano, że jest ona osobą pracującą na własny rachunek, ale której sytuacja spełnia warunki charakteryzujące stosunek pracy z inną osobą (fizyczną lub prawną), musi jednak zostać uznana za pracownika pozostającego w stosunku pracy w rozumieniu art. 8 ust. 8a i w związku z tym jest objęta tym przepisem.

II. Zakaz wykorzystywania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie pojazdu

[5. Co stanowi odpowiednie zakwaterowanie dostosowane do obu płci do odbycia regularnego tygodniowego okresu odpoczynku?]

Art. 8 ust. 8

W przepisach wyjaśniono, że regularne tygodniowe okresy odpoczynku trwające co najmniej 45 godzin muszą być wykorzystywane odpowiednim miejscu przyjaznym dla płci, wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną, oraz że nie mogą być wykorzystywane w kabinie pojazdu.

W prawodawstwie nie ma definicji ani wykazu kryteriów definiujących pojęcie odpowiedniego zakwaterowania i ważne jest pozostawienie elastyczności w odniesieniu do rodzaju zakwaterowania, z którego mogą korzystać kierowcy.

Art. 8 ust. 8 zawiera jednak wyraźny wymóg, aby miejsce zakwaterowania wyposażone było w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną. Infrastruktura ta powinna zapewniać wystarczającą prywatność każdej osobie fizycznej.

Kryteria te może spełniać kilka rodzajów zakwaterowania, na przykład hotel, motel, wynajmowane mieszkanie lub dom prywatny.

[6. Jakie dowody powinien przedstawić kierowca, aby udowodnić, że nie spędził regularnego tygodniowego odpoczynku w samochodzie ciężarowym, lecz w odpowiednim miejscu zakwaterowania?]

Art. 8 ust. 8

Art. 34 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 stanowi, że państwa członkowskie nie nakładają na kierowców obowiązku przedkładania formularzy potwierdzających ich czynności w trakcie oddalenia się od pojazdu. Dotyczy to również sytuacji wykorzystywania regularnego tygodniowego odpoczynku poza pojazdem. W związku z tym organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów nie mogą wymagać od kierowców dokumentów potwierdzających, że ich regularny tygodniowy odpoczynek poprzedzający kontrolę drogową nie odbywał się w pojeździe.

Kierowcy lub pracodawcy mogą zostać ukarani grzywną jedynie za nieprzestrzeganie zakazu korzystania z regularnego tygodniowego okresu odpoczynku (lub odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata) w pojeździe, jeżeli w momencie kontroli stwierdzono, że kierowcy spędzali regularny tygodniowy odpoczynek w pojeździe.

III. Zasada dotycząca przewozy promowej

[7. Czy kierowca towarzyszący pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem w przypadku podróży trwającej co najmniej 8 godzin i mający do dyspozycji kabinę sypialną, musi wykorzystać pozostałe części regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w odpowiednim miejscu zakwaterowania, czy też może spędzić te części regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w pojeździe?]

Artykuł 9

Zgodnie z art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywane jako rekompensata za wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Należy je wykorzystać w odpowiednim miejscu zakwaterowania, jak określono w rozporządzeniu.

Art. 9 ust. 1 rozporządzenia dotyczy sytuacji, w której kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, i w tym kontekście przewiduje pewne odstępstwa. Odwołując się do art. 8 jako całości, nie zezwala on na odstępstwo od zakazu określonego w art. 8 ust. 8 dotyczącego wykorzystania niektórych rodzajów odpoczynku w pojeździe. Natomiast, jak wynika z warunków przewidzianych w tym przepisie, odstępstwa dozwolone jego na mocy mogą dotyczyć jedynie możliwości „przerywania” niektórych okresów odpoczynku, tj. regularnego dziennego okresu odpoczynku, skróconego tygodniowego okresu odpoczynku lub regularnego tygodniowego okresu odpoczynku. Przewidziano w nim zatem jedynie odstępstwo od przepisu, zgodnie z którym „odpoczynek” oznacza „nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem”.

W rezultacie kierowca nie może, przed wejściem na pokład lub po opuszczeniu promu/pociągu, odbyć części swojego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w pojeździe.

IV. Skrócone tygodniowe okresy odpoczynku

[8. W przypadku gdy kierowca wykorzystał kolejno dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, czy dwa odnośne okresy rekompensujące skrócony czas odpoczynku mogą być powiązane oddzielnie z innymi okresami odpoczynku trwającymi co najmniej dziewięć godzin i wykorzystywanymi w ramach międzynarodowego transportu drogowego?]

Artykuł 8 ust. 6b

Wszelkie odstępstwa od zasad ogólnych muszą być interpretowane i stosowane w sposób ścisły, tak aby nie zagrażały celom przedmiotowych przepisów. Jak wskazano w motywie 8 rozporządzenia (UE) 2020/1054 zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006, zamiarem prawodawcy jest umożliwienie kierowcom odbywającym długodystansową podróż międzynarodową powrotu do domów na regularny tygodniowy okres odpoczynku oraz wykorzystania rekompensaty za wszelkie wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku.

W art. 8 ust. 6b rozporządzenia wyraźnie określono, że regularny tygodniowy okres odpoczynku wykorzystywany po dwóch skróconych tygodniowych okresach odpoczynku poprzedza odpoczynek wykorzystany jako rekompensata za poprzednie dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, a nie jakiegokolwiek inne czynności, takie jak prowadzenie pojazdu lub inna praca. W związku z tym obie rekompensaty muszą być wykorzystane jednorazowo i powiązane z obowiązkowym regularnym tygodniowym okresem odpoczynku następującym po dwóch następujących po sobie skróconych tygodniowych okresach odpoczynku.

V. Wyjątkowe przekroczenie czasu prowadzenia pojazdu

[9. W jakich wyjątkowych okolicznościach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu? Jak kontrolować takie wyjątkowe okoliczności?]

Artykuł 12, akapit 2 i 3

Przekroczenie dziennego lub tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu dozwolone jest wyłącznie w celu umożliwienia osiągnięcia przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju oraz w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdów lub ładunku, lub w wyjątkowych okolicznościach, gdy kierowca musi dotrzeć do swojego miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego pracodawcy w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku lub regularnego tygodniowego okresu odpoczynku. Te dwa nowe odstępstwa mogą być stosowane, jeżeli z powodu nieprzewidzianych okoliczności niezależnych od woli kierowcy ani operatora (warunki pogodowe, zatory komunikacyjne, opóźnienia w punktach załadunku/rozładunku itp.) kierowca nie jest w stanie dotrzeć do jednego z wyżej wymienionych miejsc na tygodniowy odpoczynek bez naruszenia przepisów dotyczących dziennego lub tygodniowego odpoczynku.

Na przykład kierowca z kraju peryferyjnego wykonujący długą podróż międzynarodową, który – ze względu na nieprzewidziane okoliczności, które opóźniły podróż – nie jest w stanie dojechać do swojego miejsca zamieszkania, nie musiałby, opierając się na tym przepisie, odbyć 45 godzin regularnego tygodniowego odpoczynku w innym miejscu, które nie jest oddalone od jego miejsca zamieszkania.

Jak wskazano w nowym akapicie 4 w art. 12 rozporządzenia, kierowca jest zobowiązany do wskazania powodu przekroczenia terminów prowadzenia pojazdu odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego, na wydruku z urządzenia rejestrującego lub na planie pracy. Zapis ten sprawia, że kierowca ponosi odpowiedzialność za wprowadzone informacje.

Przedłużenie czasu prowadzenia pojazdu w wyjątkowych okolicznościach, o których mowa powyżej, nie może skutkować skróceniem okresu odpoczynku po tym przedłużeniu. Jak przewidziano w nowym akapicie 5 w art. 12 rozporządzenia, każdy wydłużony okres pracy przewidziany w tym artykule musi być kompensowany równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo wraz z dowolnym okresem odpoczynku, przed końcem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, w którym zastosowano odstępstwo.

[10. Czy przekroczenie przez kierowcę dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu ze względu na wyjątkowe okoliczności może również przekroczyć maksymalny dwutygodniowy czas prowadzenia pojazdu wynoszący 90 godzin?]

Artykuł 12, akapit 2 i 3

Możliwość przekroczenia dziennego lub tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu przez kierowców w wyjątkowych okolicznościach w celu dotarcia do ich miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego pracodawcy w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku lub regularnego tygodniowego okresu odpoczynku nie pozwala kierowcom na odstępstwo od maksymalnego dwutygodniowego okresu prowadzenia pojazdu wynoszącego 90 godzin, określonego w art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

W nowym akapicie 2 w art. 12 rozporządzenia wyraźnie wymieniono przepisy, od których kierowca może odstąpić, a mianowicie art. 6 ust. 1 i 2 dotyczące maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu oraz art. 8 ust. 2 dotyczący obowiązku wykorzystania przez kierowcę nowego dziennego okresu odpoczynku w każdym okresie 24 godzin po zakończeniu poprzedniego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku. Kierowca musi we wszystkich przypadkach przestrzegać maksymalnego limitu 90 godzin jazdy w ciągu dwóch tygodni.

Na przykład kierowca, który przejechał 56 godzin w danym tygodniu (tydzień 1), może prowadzić dwie dodatkowe godziny po skorzystaniu z 30-minutowej przerwy w celu dotarcia do domu, aby wykorzystać regularny tygodniowy okres odpoczynku. W kolejnym tygodniu (tydzień 2) kierowca będzie musiał zadbać o to, że by nie prowadzić pojazdu dłużej niż 32 godziny. To wydłużenie okresu pracy o dwie godziny należy skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu 1.

VI. Załoga wieloosobowa

[11. Czy kierowca pracujący w ramach załogi kilkuosobowej jest zobowiązany do wykorzystania 45-minutowej przerwy w pojeździe będącym w ruchu? Czy przerwa może trwać dłużej niż 45 minut?]

Artykuł 7

Kierowca pracujący w ramach załogi kilkuosobowej nie jest zobowiązany do wykorzystania 45-minutowej przerwy w pojeździe będącym w ruchu w okresie spędzonym na siedzeniu obok kierowcy prowadzącego pojazd. Do kierowcy należy decyzja, czy chce wykorzystać przerwę w pojeździe będącym w ruchu, czy poza nim.

Przerwa może z pewnością trwać dłużej niż 45 minut, jeżeli zostanie wykorzystana poza pojazdem. Przerwa wykorzystana w pojeździe będącym w ruchu musi być przerwą trwającą jednorazowo 45 minut, jak określono w nowym (trzecim) akapicie w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Pozostały czas spędzony w pojeździe na siedzeniu obok kierowcy prowadzącego ten pojazd musi być rejestrowany jako okres gotowości, jak określono w art. 3 lit. b) akapit trzeci dyrektywy 2002/15/WE.

VII. Przekraczanie granic

[12. Kiedy zaczyna mieć zastosowanie obowiązek ręcznego rejestrowania przekroczenia granicy?]

Art. 34 ust. 6 lit. f) i art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014

Art. 34 ust. 6 lit. f) i art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 stanowią, że kierowcy ręcznie wprowadzają symbol państwa, do którego wjeżdżają po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego. Obowiązek ten ma zastosowanie od dnia 20 sierpnia 2020 r. w odniesieniu do pojazdów wyposażonych w tachograf analogowy oraz od dnia 2 lutego 2022 r. w odniesieniu do pojazdów wyposażonych w tachograf cyfrowy.

Kierowca musi zatrzymać się w najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu. W przypadku gdy przekraczanie granicy państwa członkowskiego odbywa się na promie lub w pociągu, kierowca musi wprowadzić symbol państwa w porcie lub na stacji przybycia.

Należy również zauważyć, że od 20 sierpnia 2020 r. kierowcy pojazdów wyposażonych w tachograf analogowy są zobowiązani do rejestrowania symbolu krajów, w których rozpoczyna się i kończy dzienny okres pracy, jak miało to już miejsce w przypadku pojazdów wyposażonych w tachograf cyfrowy.