

Informacja
na temat nowych przepisów Unii Europejskiej
dotyczących czasu prowadzenia, przerw w prowadzeniu
i okresów odpoczynku obowiązujących kierowców

I. W dniu 2 lutego 2006 r. Rada Unii Europejskiej i Parlament Europejski przyjęły wspólny tekst *rozporządzenia w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i 2135/98 jak również uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 3820/85*. Zakończony został tym samym, rozpoczęty w 2001r., proces legislacyjny prowadzący do przyjęcia ww. rozporządzenia. Przewiduje się, że rozporządzenie zostanie opublikowane w Dzienniku Urzędowym UE w kwietniu 2006 r. Tekst rozporządzenia jest obecnie dostępny na stronie internetowej Rady Unii Europejskiej <http://register.consilium.eu.int> - dokument 3671/3/05 rev 3 (w j. polskim). Dokument ten przed opublikowaniem w Dzienniku Urzędowym UE nie ma mocy prawnej i będzie jeszcze weryfikowany przez prawników-lingwistów.

Przepisy rozporządzenia wejdą w życie po roku od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów dotyczących wprowadzenia systemu tachografów cyfrowych, które będą obowiązywać po upływie 20 dni od dnia ogłoszenia. Rozporządzenie jest wiążące w całości i będzie stosowane we wszystkich państwach członkowskich UE.

II. Celem wydania nowego rozporządzenia jest uproszczenie, zwiększenie przejrzystości i aktualizacja postanowień zawartych w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw w prowadzeniu i okresów odpoczynku obowiązujących kierowców. Przepisy te są skomplikowane i różnie interpretowane przez Państwa Członkowskie, a przede wszystkim wymagały dostosowania do istotnych zmian, jakie zaszły w transporcie drogowym w ciągu ostatnich 20 lat, w szczególności wiążących się z wprowadzeniem nowego urządzenia rejestrującego w transporcie drogowym - tachografu cyfrowego.

Dla uproszczenia i zwiększenia przejrzystości przepisów regulujących pracę kierowców dodano nowe definicje, a także upoważniono Komisję do badania przypadków, w których przepisy rozporządzenia są w różny sposób stosowane i egzekwowane w Państwach Członkowskich oraz do ich objaśniania.

Zakres rozporządzenia został zdefiniowany poprzez wyszczególnienie objętych nim głównych kategorii pojazdów. Zaktualizowano i skonkretyzowano również katalog zwolnień i odstępstw tak, aby odzwierciedlały rosnący udział sektora prywatnego w świadczeniu usług publicznych i ograniczały nadużycia.

III. W zakresie **norm czasu prowadzenia, przerw i okresów odpoczynku kierowców** nowe rozporządzenie zawiera następujące podstawowe regulacje:

1. Rozporządzenie utrzymuje obecnie obowiązujące maksymalne normy **czasu prowadzenia** w ciągu 24-godzinnego okresu: 9 godzin z możliwością przedłużenia do 10 godzin dwukrotnie w tygodniu. Nowym rozwiązaniem jest precyzyjne określenie maksymalnej normy tygodniowego czasu prowadzenia 56 godzin, przy jednoczesnym utrzymaniu obecnie obowiązującej normy dwutygodniowego czasu prowadzenia - 90 godzin.

Należy przy tym podkreślić, że kierowców pozostających w stosunku pracy w dalszym ciągu obowiązują normy czasu pracy, określone przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o czasie pracy kierowców, która wdrożyła dyrektywę nr 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.

2. **Regularny dzienny czas odpoczynku**, tak jak obecnie, wynosi 11 nieprzerwanych godzin. Alternatywnie dzienny odpoczynek można wykorzystać w częściach - nowe przepisy dopuszczają dzielenie odpoczynku na dwie, a nie jak dotychczas na trzy części, z których jedna musi trwać co najmniej 3 godziny, a druga 9 godzin. obecnie w przypadku dzielenia odpoczynku na części jedna z nich musiała wynosić 8 godzin.

Utrzymana została także zasada, że nie więcej jak trzykrotnie w tygodniu kierowca może skrócić odpoczynek do minimum 9 godzin (**skrócony dzienny okres odpoczynku**). W związku z tym, że nowe przepisy gwarantują odpowiedni odpoczynek zrezygnowano z rekompensowania skrócenia dziennego okresu odpoczynku.

3. W zakresie **odpoczynku tygodniowego** nowe rozporządzenie stanowi, że w ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca powinien wykorzystać co najmniej dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku (w wymiarze 45 godzin) lub jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony, który następnie podlega stosownej rekompensacji. Nowością jest, że kierowcy przysługuje co najmniej raz na dwa tygodnie prawo do odpoczynku tygodniowego w pełnym wymiarze 45 godzin (tzw. regularny okres odpoczynku). Dotychczasowe przepisy zezwalają na skracanie odpoczynku tygodniowego w każdym tygodniu, pod warunkiem udzielenia stosownego wyrównania.
4. Utrzymano również dotychczasowe rozwiązanie, że kierowca nie może prowadzić dłużej niż 4,5 godziny bez przerwy. **Przerwa w prowadzeniu**, której wymiar pozostał niezmienny (45 minut), może być dzielona na części. W tym przypadku, jedna część przerwy powinna trwać co najmniej 15 minut, a druga co najmniej 30 minut. Obecnie możliwe jest dzielenie przerwy na części, z których każda powinna trwać co najmniej 15 minut.

Aby zapewnić prawidłowe stosowanie przepisów rozporządzenia, kontrole drogowe będą obejmowały sprawdzenie danych zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące (tachografy) z bieżącego tygodnia i poprzednich 15 dni, a od 1 stycznia 2008r. danych z bieżącego dnia

i poprzednich 28 dni. Umożliwi to efektywne kontrole przestrzegania przez kierowców maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu w okresie dwóch tygodni, a z czasem kontrole regularnego i skróconego okresu odpoczynku tygodniowego, a także odpoczynku wyrównawczego.

Rozporządzenie zawiera również regulacje dotyczące obowiązków przedsiębiorstw transportowych w odniesieniu do organizacji pracy zatrudnianych kierowców oraz stosowanych procedur kontrolnych i kar w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia. Rozporządzenie wskazuje, że w przypadku poważnych naruszeń przepisów rozporządzenia, które mogą powodować zagrożenie bezpieczeństwa na drodze wskazane jest stosowanie kary unieruchomienia pojazdu.

IV. Zgodnie z postanowieniem art. 3 lit. a, rozporządzenie to (analogicznie jak uchylane rozporządzenie nr 3820/85), nie będzie miało zastosowania do przewozów drogowych pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km. Równocześnie przepis art. 15 zobowiązuje Państwa Członkowskie do objęcia kierowców wykonujących wymienione przewozy drogowe odpowiednią ochroną w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku.

V. Rozporządzenie zmienia datę obowiązkowego stosowania tachografów cyfrowych w pojazdach po raz pierwszy wprowadzanych do użytkowania na obszarze Unii Europejskiej i wykorzystywanych w przewozach drogowych. Dotychczas, na podstawie art. 2 rozporządzenia (WE) 2135/98, datą taką był 5 sierpnia 2004 r., a następnie kolejne dwie daty: 5 sierpnia 2005 r. i 31 grudnia 2005 r. wprowadzane pismami Komisji Europejskiej. Nowe rozporządzenie przewiduje, że stosowanie tachografów cyfrowych będzie obowiązkowe dwadzieścia dni po publikacji rozporządzenia w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich (tj. jak się przewiduje w maju 2006r.).

VI. Przyjęta jednocześnie **dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej Dyrektywę nr 88/599/EWG** ma zapewnić prawidłowe i zharmonizowane stosowanie przepisów rozporządzeń (EWG) 3820/85 i 3821/85, poprzez ustanowienie minimalnych wymogów dotyczących ujednoczonych oraz efektywnych kontroli prowadzonych na drogach i w przedsiębiorstwach transportu drogowego w zakresie przestrzegania ww. przepisów. Dyrektywa o kontrolach drogowych w szczególności określa warunki stopniowego, poczynając od 01.01.2008 r. podnoszenia procentowych proporcji kontroli na drogach i w przedsiębiorstwach, z uwzględnieniem możliwości jakie stworzy upowszechnienie w UE tachografów cyfrowych oraz zawiera listę elementów, które powinny być kontrolowane na drogach i w przedsiębiorstwach. Państwa Członkowskie są zobowiązane do podjęcia wszelkich działań, w tym legislacyjnych, tak aby były gotowe do stosowania przepisów dyrektywy z dniem 1 kwietnia 2007 r.