

## **ODPOCZYNEK TYGODNIOWY KIEROWCY ODBIERANY W POJEŹDZIE**

Zgodnie z art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r.: "Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe." Oczywiście pod warunkiem, że pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy.

Wiele niejasności jak i kontrowersji budzi zwłaszcza druga część cytowanego artykułu dotycząca odpoczynku tygodniowego odbieranego w kabinie pojazdu. Zgodnie z nim kierowca w pojeździe wyposażonym w miejsce do spania i znajdującym się na postoju może odebrać tylko skrócony odpoczynek tygodniowy. Co to oznacza w praktyce dla przedsiębiorstw transportowych i samych kierowców?

W myśl art. 8 ust. 6 R. 561/2006 w ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku lub jeden regularny i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. Natomiast zgodnie z art. 4 lit. h regularny tygodniowy okres odpoczynku oznacza odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin.

Wynika z tego, że kierowca nie może odbierać kolejnych odpoczynków tygodniowych tylko w kabinie pojazdu ponieważ byłyby to odpoczynki tygodniowe skrócone, a z art. 8 ust. 6 wynika, że co drugi odpoczynek musi być regularny. Co więcej, skrócenie odpoczynku tygodniowego należy skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. Warunkiem koniecznym jest, aby rekompensata za skrócony odpoczynek tygodniowy była wykorzystana z innym odpoczynkiem trwającym co najmniej dziewięć godzin. Interesującym jest fakt, że R. 561/2006 nie narzuca w tym zakresie miejsca odebrania tej rekompensaty.

Jeżeli odpoczynki tygodniowe odbierane w pojeździe są skrócone to przedsiębiorstwo transportowe powinno umożliwić kierowcom ich rekompensatę nawet w przypadku kiedy kierowca spędzi w kabinie pojazdu co najmniej 45 godzin. Problem polega na określeniu ilości godzin takiego odbieranego w pojeździe skróconego odpoczynku tygodniowego. Dla odpowiadających za prawidłowe planowanie pracy kierowcy ma to szczególne znaczenie, a treść art. 8 w tym punkcie jest niejasna.

Zasadne wydaje się przyjąć, że wynosi on tylko 24 godziny. Unikniemy w ten sposób zarzutów organów kontrolnych o źle wyliczoną rekompensatę – po prostu nie można mniej zrobić odpoczynku tygodniowego, a zatem i więcej "oddać". Pewną wskazówkę znajdziemy też w rozporządzeniu Rady (EWG) NR 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. dotyczącym przepisów socjalnych w transporcie drogowym, a więc w rozporządzeniu, które zostało zastąpione przez R. 561/2006. Otóż wówczas z treści art. 8 ust. 3 wynikało, że odpoczynek tygodniowy 45 godzinny mógł być skrócony do minimum 36 kolejnych godzin, jeżeli był odbierany w miejscu normalnej bazy pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy, albo do minimum 24 kolejnych godzin, jeżeli był odbierany gdzie indziej, a zatem i w kabinie pojazdu. Wynika z tego, że odpoczynek tygodniowy odbierany w pojeździe należałoby rekompensować kierowcy równoważnym okresem odpoczynku – czyli 21 godzinnym – odbieranym z innym odpoczynkiem co najmniej 9 godzinnym do końca trzeciego tygodnia następującego po skróceniu. Interpretacja ta jest zgodna z wykładnią GITD.

Jak w praktyce zorganizować transport i pracę kierowcy, aby zapewnić mu raz na dwa tygodnie odpoczynek regularny i jednocześnie nie generować godzin należnej mu rekompensaty ?

Jednym ze sposobów jest umożliwienie kierowcom – raz na dwa tygodnie – odbieranie odpoczynków tygodniowych poza pojazdem, czyli w praktyce w miejscu zamieszkania. Oczywiście "poza pojazdem" nie oznacza wyłącznie w domu. W trasie również kierowca może odebrać regularny odpoczynek tygodniowy, ale wiąże się to z większymi kosztami takiego noclegu. W

"miejscu zamieszkania" kierowca zobowiązany byłby do zrobienia odpoczynku regularnego, zwłaszcza jeżeli nie ma on pewności, że kolejny odpoczynek tygodniowy będzie regularny. Wówczas jeżeli kolejny odpoczynek odbierany byłby w pojeździe nie byłoby to naruszeniem przepisów o czasie pracy. Oczywiście należałoby pamiętać, że jest to odpoczynek 24 godzinny i zaplanować rekompensatę za tak odebrany odpoczynek, czyli 21 godzin. Następnie należałoby umożliwić kierowcy odebranie odpoczynku regularnego, czyli w praktyce ponownie w miejscu zamieszkania. Jeżeli kolejny znowu byłby odbierany w pojeździe i trwać 45 godzin to nic nie stałoby na przeszkodzie, aby pozostałe 21 godzin uznać za odebranie rekompensaty za poprzedni odpoczynek skrócony odebrany w pojeździe. Przepisy zobowiązują kierowcę do odebrania rekompensaty w całości z innym odpoczynkiem co najmniej 9 godzinnym w określonym czasie. Przepisy nie zabraniają by odebrać ją w pojeździe. Jednocześnie należałoby pamiętać, że w tym przypadku mamy kolejne 21 godzin do oddania. Następnie schemat ten możemy powtarzać robiąc odpoczynki 45 godzinne, raz w miejscu zamieszkania, a raz w pojeździe i będą to zarówno odpoczynki regularne, skrócone i zrekompensowane.

Oczywiście to tylko jeden z przykładów na to jak zorganizować pracę kierowcy w celu zachowania przepisów R. 561/2006. Nie ulega wątpliwości, że do tego potrzebna jest współpraca co najmniej dwóch stron, przedsiębiorstwa transportowego i kierowcy. Obie strony muszą wykazać się również zrozumieniem i dobrą organizacją oraz planowaniem pracy.

**Podstawa prawna:**

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.

**Sebastian Pyrek**, praktyk, specjalizujący się w przepisach transportowych, wykładowca i szkoleniowiec.