

Niemcy: zakaz spędzania tygodniowego odpoczynku w kabinie. Co dalej może czekać kierowców i przewoźników?

31 marca 2017 r. Bundesrat zatwierdził zmiany w ustawie o kierujących pojazdami wprowadzające zakaz spędzania przez kierowców 45-godzinnego tygodniowego odpoczynku w kabinie ciężarówki. Zmiany wejdą w życie prawdopodobnie dzień po opublikowaniu nowelizacji, co ma nastąpić w ciągu najbliższych tygodni. Za złamanie zakazu przewidziano surowe kary. Podobne zakazy obowiązują jednak także w innych państwach takich jak Francja, Belgia czy Holandia.

Jaki jest zakres zmian?

Jak zostało już wcześniej wspomniane zakaz dotyczy spędzania przez kierowców co najmniej 45-godzinnego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie ciężarówki. Przewoźnicy powinni zatem zorganizować przewozy w taki sposób, aby zapewnić kierowcom możliwość odebrania takiego odpoczynku w domu, w siedzibie firmy lub lokalizacji wyposażonej w pełne zaplecze sanitarne. Podobne kary mają bowiem obowiązywać także w przypadku spędzania przez kierowcę noclegu w innym nieprzystosowanym do tego miejscu pozbawionego odpowiednich warunków wypoczynkowych i sanitarnych.

Jednocześnie podkreślenia wymaga, iż zmiany nie dotyczą skróconych tygodniowych odpoczynków oraz odpoczynków dziennych nadal będą się odbywać na dotychczasowych zasadach. Reguluje to bowiem wprost art. 8 ust. 8 rozporządzenia PE i Rady nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego zgodnie z którym, jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

Zgodnie z twierdzeniami przedstawianymi przez stronę niemiecką wprowadzone zmiany mają stanowić reakcję na pogłębiające się problemy na parkingach i zajazdach, na których nieustannie przebywają kierowcy ciężarówek. Jak wspomniano podobne regulacje obowiązują już Francji, Belgii czy Holandii.

Groźące kary

Mandaty za noclegi przewidziane są zarówno dla kierowców jak i przedsiębiorców i mają być nakładane za każdą spędzoną niewłaściwie godzinę odpoczynku. W przypadku kierowcy mandat ma wynosić 60 euro natomiast w przypadku przedsiębiorcy 180 euro za każdą godzinę.

Kary za nieprzestrzeganie zakazu obowiązują również w innych krajach, które taki zakaz wprowadziły. Najdotkliwsza kara przewidziana jest we Francji. Tam zarówno kierowca jak i przedsiębiorca mogą bowiem zostać ukarani grzywną pieniężną do 30 tys. euro, a nawet zostać skazani na rok pozbawienia wolności. Francja jako jedyna w obowiązujących przepisach uwzględnia możliwość pozbawienia wolności, co wydaje się karą bardzo surową. W Belgii zaś przewidziano mandat w wysokości do 1800 euro. Natomiast w Holandii zaś kara za niezastosowanie się do zakazu wynosi 1300 euro, chociaż zgodnie z przekazywanymi informacjami przepisy na ten moment nie są w tym kraju zbyt rygorystycznie egzekwowane. Warto nadto wskazać, iż wprowadzenie regulacji (w tym kar) w związku ze spaniem kierowców w kabinach ciężarówek rozważa także m. in. Wielka Brytania.

Możliwe inne zmiany dotyczące kierowców

Komisja Europejska ma w najbliższym czasie zaprezentować tzw. Pakiet Drogowy, który ma celu szczegółowe uregulowanie trzech podstawowych kwestii. Po pierwsze przepisy rynku wewnętrznego, po drugie przepisy społeczne i socjalne, po trzecie zaś elektroniczny system opłat, w tym także obciążenia administracyjne. Powyższe dotyczyć będzie właśnie m. in. wynagrodzenia, czasu pracy, delegowania, wypoczynku kierowców czy dokumentacji.

Proponuje się m. in. rozliczanie z obowiązkowej 45-godzinnej przerwy po czterech tygodniach, a nie jak obecnie po dwóch. Ponadto w kwestii wynagrodzeń miałyby być one ustalane dla kierowców z całej UE, a nie oddzielnie dla każdego kraju. Jednocześnie przyzwolono by na spędzanie czasu wolnego przez kierowców w kabinie, a nadto zniwelowano by problem niepotrzebnej biurokracji.

Należy jednak wyraźnie zaznaczyć, iż powyższe zmiany są dopiero na początku drogi do wprowadzenia i opierają się wyłącznie na ogólnych informacjach, które niewątpliwie będą jeszcze precyzowane, zmieniane czy odrzucane.

Warto zarazem zwrócić uwagę, iż w dniu 31 stycznia 2017 r. odbyło się w Paryżu spotkanie dziewięciu europejskich ministrów transportu (Niemiec, Francji, Austrii, Belgii, Włoch, Włoch, Luksemburga, Norwegii oraz Szwecji), na którym podpisano deklarację (tzw. „Sojusz Drogowy”). Deklaracja odnosi się przede wszystkim do zwalczania zjawiska dumpingu socjalnego.

Sytuacja nadal rozwojowa

Jak widać sytuacja zakresu zmian związanych z transportem drogowym jest niezwykle rozwojowa. Polska stanowi jedną z głównych sił transportowych w UE wobec czego wszelkie zmiany mogą bardzo silnie wpływać na ten sektor. Jedną z większych inicjatyw początkujących kolejne działania było wprowadzenie minimalnej płacy w Niemczech, co skopiowało również wiele innych krajów. Jak wynika z powyższego, wydaje się, że zmiany szykują się w szerszym zakresie. Niewątpliwie są one wymagane przy czym nowe regulacje nie powinny zagrażać polskim przedsiębiorcom.



Autor:
Rafał Czyżyk



Autor:
Łukasz Radosz