

PAKIET MOBILNOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ – ZMIANA ROZPORZĄDZENIA NR 561/2006 – CZAS PROWADZENIA POJAZDU I OKRESY ODPOCZYNKU

Po wieloletnim procesie legislacyjnym Unia Europejska (Komisja, Rada, Parlament) uzgodniła na początku lipca 2020 roku „Pakiet Mobilności”, w ramach którego wprowadzone i znowelizowane zostają również przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku. Celem niniejszej karty informacyjnej jest przedstawienie wstępnego przeglądu najważniejszych zmian.

Wejście w życie i rozpoczęcie obowiązywania zmian.

Co do zasady zmiany wchodzi w życie **dwudziestego dnia po opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej**. Publikacja (rozporządzenie zmieniające 2020/1055) nastąpiła w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej L 249 z **31.07.2020 r.**, tym samym rozporządzenie wchodzi w życie **20.08.2020 r.** (tekst jednolity rozporządzenia 561/2006 dostępny jest tutaj). Odbiegające od powyższego przepisy szczególne dotyczące zasad obowiązywania zostały odrębnie przedstawione poniżej.

Zakres obowiązywania rozporządzenia – zmniejszenie dopuszczalnej masy lekkich samochodów dostawczych (LCV) – art. 2 ust. 1 lit. aa **NOWOŚĆ**

Zakres obowiązywania rozporządzenia został rozszerzony na **transgraniczny przewóz towarów lub przewóz kabotażowy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej 2,5 t lub większej (w tym przyczepami lub naczepami)**.

W przypadku wyłącznie **krajowego przewozu towarów** (przede wszystkim przez przedsiębiorstwa austriackie) nadal obowiązuje dotychczasowy limit dopuszczalnej masy powyżej 3,5 t.

Wejście w życie: Niniejsza zmiana obowiązuje od **1.07.2026 r.**

Rozszerzenie „regulacji dotyczącej towarów wyprodukowanych metodami rzemieślniczymi” – art. 3 aa lit. ii **NOWOŚĆ**

W przyszłości „regulacja dotycząca towarów wyprodukowanych metodami rzemieślniczymi” może być stosowana również do pojazdów/zespołów pojazdów **o dopuszczalnej masie całkowitej do 7,5 t, które są używane do dostawy towarów wyprodukowanych metodami rzemieślniczymi w ramach transportu zakładowego** (nie może to być transport handlowy).

Dodatkowy wyjątek dla transportu zakładowego – art. 3 lit. ha **NOWOŚĆ**

W przyszłości (prawdopodobnie od 1.07.2026 r.) **transport zakładowy** towarów będzie wyłączony z zakresu rozporządzenia, jeżeli będzie się odbywał **pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 t i poniżej 3,5 t, pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy.**

Nowa (wyjaśniająca) definicja „transportu niehandlowego” – art. 4 lit. r NOWOŚĆ

„Transport niehandlowy” oznacza każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na potrzeby własne, za który **nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia** i który **nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową ani zarobkową”.**

Wyjaśnienie dotyczące przerw w prowadzeniu pojazdu – załoga kilkuosobowa – art. 7 – nowy ust. 2

W tym ustępie wyjaśniono, że w przypadku pracy w załodze kilkuosobowej kierowca może wykorzystać przerwę trwającą 45 minut **także w pojeździe** kierowanym przez innego kierowcę, pod warunkiem że kierowca, który ma przerwę, nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.

Nowa regulacja w sprawie systemu tygodniowego okresu odpoczynku – art. 8 ust. 6 NOWOŚĆ

Poprzedni system (w ciągu 2 kolejnych tygodni albo 2 regularne okresy odpoczynku trwające co najmniej 45 godzin, albo 1 regularny okres odpoczynku trwający co najmniej 45 godzin i 1 skrócony okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny z wyrównaniem skrócenia do końca 3. kolejnego tygodnia) zastępuje się **nowym systemem** przedstawionym poniżej:

Zasada podstawowa (jak poprzednio)

W ciągu 2 kolejnych tygodni musowo

- wykorzystać 2 regularne okresy odpoczynku (min. 45 godzin)
- lub 1 regularny okres odpoczynku trwający min. 45 godzin i 1 skrócony okres odpoczynku trwający min. 24 godziny.

Alternatywna zasada dla transgranicznego transportu TOWARÓW (UWAGA: NIE DOTYCZY transportu osób!!)

Obowiązuje poza krajem, w którym znajduje się siedziba pracodawcy

- W ciągu 4 kolejnych tygodni można wykorzystać 2 regularne okresy odpoczynku (min. 45 godzin) i 2 skrócone okresy odpoczynku (min. 24 godziny).

Ważne jest przy tym to, by dwa skrócone okresy odpoczynku wykorzystać kolejno po sobie!

Przykład:

Tydzień 1	Tydzień 2	Tydzień 3	Tydzień 4
45	45	24	24

Zasada ta może być stosowana tylko wtedy, gdy kierowca rozpoczyna 2 kolejne skrócone okresy odpoczynku **poza krajem siedziby pracodawcy i krajem zamieszkania.**

Nowa regulacja dotycząca rekompensaty za okres odpoczynku w przypadku wykorzystania 2 skróconych okresów odpoczynku jeden po drugim

W takim przypadku **łączna rekompensata** za te 2 kolejne skrócone okresy odpoczynku (21h+21h =42h) musi zostać wykorzystana **PRZED** tygodniowym okresem odpoczynku następującym po tych 2 skróconych okresach odpoczynku.

Przykład:

Tydzień 1	Tydzień 2	Tydzień 3	Tydzień 4
45	24	24	42+45=87

Uwaga uzupełniająca:

Mimo, że Przewoźnicy wielokrotnie interweniowali w tej sprawie, system tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu nie został skorygowany i nadal pozostaje bez zmian (56h/tydzień, 90h/podwójny tydzień). Ponieważ skrócone tygodniowe okresy odpoczynku wykorzystywane kolejno (w połączeniu z wyjątkowo długim tygodniowym okresem odpoczynku w ramach rekompensaty) nie prowadzą do zwiększenia czasu prowadzenia pojazdu, korzyść z nowego rozporządzenia dla praktyki operacyjnej należy ocenić jako raczej niewielką.

Nowa regulacja dotycząca spędzania tygodniowego okresu odpoczynku w pojeździe – art. 8 ust. 8 NOWOŚĆ

Wyjaśniono w obecnym zapisie, że

- regularne okresy odpoczynku (co najmniej 45 godzin) i
- okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata

NIE mogą być wykorzystywane w pojeździe

Względem tych okresów odpoczynku obowiązuje zapis:

- Muszą one być wykorzystane **w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną.**
- **Wszelkie koszty** zakwaterowania poza pojazdem pokrywa **pracodawca.**

Powiązany z powyższym obowiązek planowania i prowadzenia dokumentacji przez pracodawcę

Pracodawca **planuje** pracę kierowców **w taki sposób**, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy (w państwie jego siedziby), w którym rozpoczyna się tygodniowy okres odpoczynku, lub powrót do miejsca zamieszkania kierowcy w każdym okresie 4 kolejnych tygodni, tak aby wykorzystali oni przynajmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku.

Jednakże w przypadku gdy kierowca wykorzystał **2 kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku**, musi on wrócić **przed rozpoczęciem** regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata.

Pracodawca musi

- udokumentować, w jaki sposób spełnia ten obowiązek planowania
- i przechowywać tę dokumentację oraz przedstawiać ją na żądanie organów kontrolnych.

„Klauzula kontrolna” dla czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku w ramach okazjonalnego transportu autobusowego

Nie później niż 2 lata po wejściu w życie rozporządzenia zmieniającego (tj. około sierpnia 2022 r.) Komisja Europejska (KE) oceni, czy można przyjąć bardziej odpowiednie przepisy dla kierowców w odniesieniu do okazjonalnego transportu autokarowego i poinformuje Parlament (PE) i Radę o wynikach tej kontroli.

Obowiązek informacyjny KE dotyczący bezpiecznych i chronionych parkingów – art. 8a NOWOŚĆ

KE zobowiązana jest do opublikowania wykazu wszystkich parkingów, które zostały certyfikowane (w państwach członkowskich), tak aby zapewnić kierowcom odpowiednie informacje na temat wyposażenia parkingów:

- wykrywanie wtargnięć i zapobieganie im,
- oświetlenie i widoczność,
- awaryjny punkt kontaktowy i procedury awaryjne,
- infrastrukturę sanitarną odpowiednią dla każdej płci,
- możliwości zakupu żywności i napojów,
- łączność umożliwiającą komunikację,
- zasilanie elektryczne.

Wykaz takich parkingów zostanie udostępniany na urzędowej stronie internetowej i będzie regularnie aktualizowany.

Państwa członkowskie mają zachęcać do budowania parkingów dla komercyjnych użytkowników dróg.

Do **31.12.2024** r. KE przedstawi sprawozdanie na temat dostępności **bezpiecznych i certyfikowanych parkingów oraz odpowiednich miejsc odpoczynku** dla kierowców wraz z wszelkimi towarzyszącymi środkami mającymi na celu zwiększenie ich liczby i jakości.

Nowa regulacja dotycząca transportu kombinowanego – art. 9 ust. 1 NOWOŚĆ

Dotychczasowa możliwość elastycznego dziennego okresu odpoczynku podczas przewozu pojazdu na promie lub na pociągu (możliwość dwukrotnego przerwania okresu odpoczynku na łącznie maks. 1 godzinę z powodu innych czynności) została obecnie rozszerzona również na regularny i skrócony odpoczynek tygodniowy.

Względem skróconego odpoczynku tygodniowego obowiązuje zasada:

- Dozwolone jest 2-krotne przerwanie okresu odpoczynku innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż 1 godzinę
- Podczas tego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji **kabinę sypialną, koję lub kuszetkę**.

Względem regularnego odpoczynku tygodniowego obowiązuje zasada:

- **podróż** promem lub pociągiem jest **zaplanowana na co najmniej 8 godzin**,
- kierowca ma do dyspozycji **kabinę sypialną na promie lub w pociągu**.

System jazdy autonomicznej – art. 9a NOWOŚĆ

Do dnia 31.12.2025 r. KE sporządzi i przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny wykorzystania w państwach członkowskich systemów jazdy autonomicznej. W sprawozdaniu tym należy zwrócić szczególną uwagę na potencjalny wpływ tych systemów na przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku.

„Reguła dotycząca miejsca zatrzymania” NOWOŚĆ – art. 12

Zasady dotyczące możliwości odstępstwa od okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku są uzależnione od spełnienia pewnych warunków dotyczących dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu. W przyszłości kierowca może, w wyjątkowych okolicznościach, przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu

- o **maksymalnie 1 godzinę**, aby dotrzeć do **centrum operacyjnego pracodawcy** lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania **tygodniowego okresu odpoczynku**,
- o **maksymalnie 2 godziny**, pod warunkiem że wykorzystał on **przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut bezpośrednio PRZED** tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu niezbędnym, aby dotrzeć do **centrum operacyjnego pracodawcy** lub swojego **miejsca zamieszkania** w celu wykorzystania **regularnego tygodniowego okresu odpoczynku**.
- Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce analogowego urządzenia rejestrującego, na wydruku z cyfrowego urządzenia rejestrującego lub na planie pracy (w przypadku transportu osób w razie braku urządzenia rejestrującego) najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju.
- Każdy wydłużony okres pracy musi być kompensowany równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo z dziennym lub tygodniowym okresem odpoczynku przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu przedłużenia.

Rozszerzenie krajowych możliwości stosowania wyjątków od czasu prowadzenia pojazdu i czas odpoczynku dla określonych pojazdów – art. 13 ust. 1 lit. q i r NOWOŚĆ

W przyszłości państwa członkowskie mogą, oprócz istniejącego wykazu wyłączeń, wyłączyć następujące pojazdy spod przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw, dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku oraz transportu kombinowanego lub uregulować je w inny sposób:

- Pojazdy lub zespoły pojazdów do **transportu maszyn budowlanych dla firm budowlanych w promieniu maksymalnie 100 km od siedziby firmy**, jeżeli prowadzenie pojazdu **nie jest główną działalnością kierowcy**,
- pojazdy używane do **dostarczania betonu towarowego**.

Plan pracy dla krajowych regularnych przewozów pasażerskich oraz niektórych transgranicznych regularnych przewozów pasażerskich – art. 16 ust. 3 lit. a NOWOŚĆ

Niezbędne informacje w planie pracy – zamiast okresu poprzednich 28 dni – muszą w przyszłości obejmować **okres dnia kontroli i poprzedzających go 56 dni**.

Wejście w życie: Przepis obowiązuje **od dnia 31.12.2024 r.**

Mimo naszych wielkich starań w czasie ich opracowania wszystkie dane zawarte w tej informacji nie podlegają gwarancji poprawności.

Odpowiedzialność firmy HGA GmbH jest wykluczona.