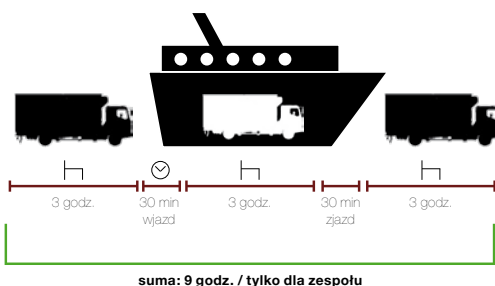
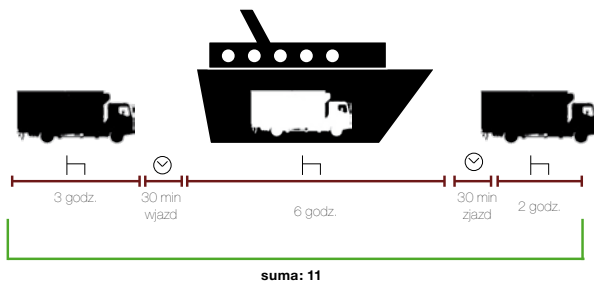
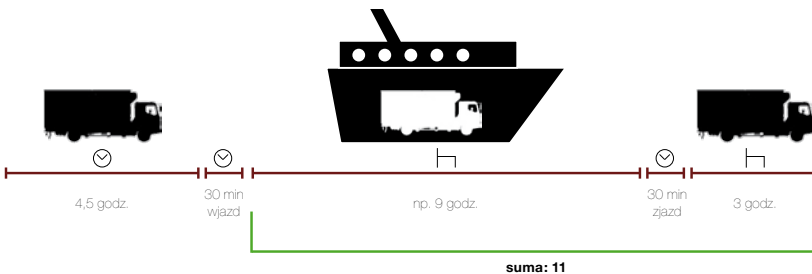
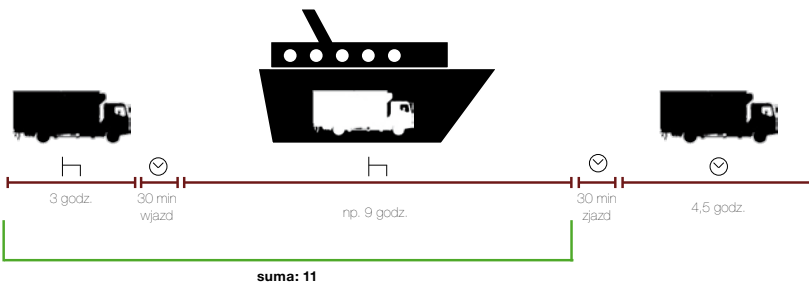
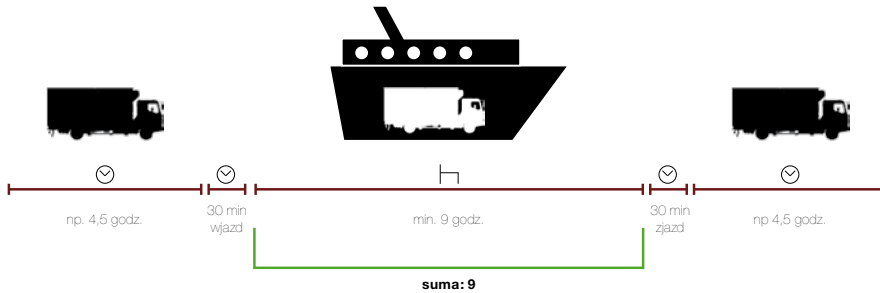


# Odpoczynek na promie



**Kierowcy stale zgłaszają, że odbiór odpoczynku w trakcie przeprawy promowej wywołuje szereg wątpliwości oraz kłopotów.**

Jeszcze więcej problemów rodzi tematyka realizacji odbioru „odpoczynków promowych” przez załogę wieloosobową. W związku z powyższym w niniejszym opracowaniu przeanalizujemy 13 podstawowych zasad, o których powinien pamiętać każdy kierowca i organizator transportu realizujący przeprawę promową w zespole wieloosobowym.

## 1. Przerwać można tylko odpoczynek dzienny regularny

Kluczową kwestią, o której muszą pamiętać kierowcy, jest możliwość odebrania wyłącznie regularnego przerywanego odpoczynku dziennego. Art. 9 rozporządzenia 561/2006/WE mówi, że: w ramach odbioru przerywanego odpoczynku w trakcie przeprawy promowej (...) kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem (...) i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku (...). Oznacza to w praktyce, że przerywanie odpoczynku krótszego niż 11-godzinny skutkowałoby uznaniem go za odebrany nieprawidłowo.

## 2. Na promie można odebrać odpoczynek dzienny skrócony trwający min. 9 godzin, jeśli nie został przerwany

W treści art 9.1 rozporządzenia 561/2006WE określona została jedynie procedura przerywania odpoczynku dziennego regularnego, a nie odpoczynku dziennego skróconego. Wynika z tego, że na promie można odebrać odpoczynek dzienny skrócony (trwający min. 9 h) pod warunkiem, że nie został on przerwany żadnymi czynnościami.

## 3. Na promie nie można odebrać odpoczynku tygodniowego, jeśli został podzielony

Art. 9.1 rozporządzenia 561/2006 WE określił, że: „na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 8, w przypadku, gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać (...)”. Ustawodawca jednoznacznie określił, że na zasadzie „odstępstwa” tylko jeden rodzaj okresu odpoczynku może zostać przerwany i określił, jaki to jest rodzaj, a mianowicie, że jest to odpoczynek „dzienny” i to na dodatek „regularny”. Czy więc ustawodawca dopuścił możliwość przerwania innego typu odpoczynku niż dzienny regularny? Odpowiedź brzmi: nie. Tak więc, jeśli nawet suma godzin odpoczynku przed wjazdem na prom + odpoczynku odebranego na promie + odpoczynku odebranego po zjechaniu z promu będzie równa lub większa od min. 24 godziny lub 45 godzin, to kierowcy i tak w najkorzystniejszym przypadku zostanie zaliczony odpoczynek dzienny regularny. Inaczej mówiąc, jeśli kierowca będzie dzielił odpoczynek dłuższy niż 11 godzin, to zostanie mu on zaliczony wyłącznie jako odpoczynek dzienny regularny, nawet gdyby jego sumaryczna długość odpowiadała długości np. odpoczynku tygodniowego regularnego (trwającego minimum 45 godzin).

#### **4. Maksymalnie dwa razy i nie dłużej niż 60 minut**

Art. 9 rozporządzenia 561/2006/WE mówi dalej, że: „okres ten (odpoczynku dziennego regularnego – przypis) można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż 60 minut”. Oznacza to, że czas trwania nie więcej niż dwóch czynności przerywających „odpoczynek promowy” łącznie nie może przekroczyć 60 minut, ale przerwy w odbieraniu odpoczynku mogą być dzielone w dowolny sposób np. 20+40 minut, 30 +30 minut, 15 + 45 minut lub w innych proporcjach, w taki sposób, aby ich suma nie przekroczyła 60 minut.

Nie ma więc możliwości zastosowania dzielonego (3 + 9) przerywanego odpoczynku dziennego, który będzie dzielony dodatkowo czynnościami wjazdu i zjazdu z promu.

#### **5. Regularny odpoczynek dzienny w obsadzie jednoosobowej trwa min. 11 godzin, a regularny odpoczynek dzienny w obsadzie wieloosobowej trwa min. 9 godzin**

Pod pojęciem „regularnego dziennego okresu odpoczynku” należy rozumieć nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin. W przypadku załogi kilkuosobowej sprawa wygląda zupełnie inaczej. Okres rozliczeniowy dla podwójnej obsady kierowców wynosi maksymalnie 30 godzin. W tym czasie kierowcy muszą odebrać w całości min. 9 godzin odpoczynku.

Czy w związku z powyższym odpoczynek 9-godzinny w obsadzie wieloosobowej jest odpoczynkiem regularnym (?) oraz czy kierowcy w obsadzie wieloosobowej będą mogli odbierać odpoczynek na promie w sytuacji, gdy łączna jego długość wynosi zaledwie 9 godzin i został przerwany czynnościami wjazdu i zjazdu? Art. 9 rozporządzenia 561/2006/WE mówi, że: „na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 8, w przypadku, gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem (...) i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Co zatem mówi artykuł 8 rozporządzenia 561/2006/WE? Otóż określa on, że: „kierowca korzysta z dziennego (...) okresu odpoczynku”. Natomiast art. 4 rozporządzenia 561/2006/WE określił, czym jest dzienny odpoczynek a mianowicie, że: „dzienny okres odpoczynku oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje regularny dzienny okres odpoczynku” lub „skrócony dzienny okres odpoczynku”. Dalej przepis mówi, że: „regularny dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin”.

Analizując powyższe, wiemy już, że dzienny odpoczynek dla obsady wieloosobowej, pomimo że trwa zaledwie 9 godzin – będzie traktowany „na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 8” jako odpoczynek regularny.

#### **6. Odpoczynek nawet w 3 częściach**

Często kierowcy zadają pytanie, w ilu częściach można odebrać odpoczynek w obsadzie wieloosobowej. Wielokrotnie można spotkać się z mylnym przekonaniem, że odpoczynek przerywany można dzielić wyłącznie na 2 części np.: odpoczynku przed wjazdem na prom + wjazd na prom + odpoczynku na promie. Tymczasem odpoczynek faktycznie może być dzielony także na 3 części, np.: odpoczynek przed wjazdem na prom + odpoczynek na promie + odpoczynek po zjechaniu z promu. Tak więc kierowca może odebrać odpoczynek dzieląc go na więcej niż dwie części pod warunkiem, że nie zostanie on przerwany więcej niż 2 razy.

#### **7. Przerw „innych czynności” nie zalicza się do odpoczynku**

Częstym błędem kierowców jest doliczanie okresów wjazdu na prom oraz zjazdu z promu do okresu trwania odpoczynku. Tymczasem z art. 9 rozporządzenia 561/2006/WE jednoznacznie wynika, że: „okres ten (odpoczynku) można przerwać (...) innymi czynnościami (...)”.

Z treści tego przepisu jednoznacznie wynika, że odpoczynek jest przerywany innymi czynnościami. Można to rozumieć tylko tak, że owe „inne czynności” nie są odpoczynkiem.

#### **8. Kierowcy muszą mieć zagwarantowaną koję**

Z treści art. 9 rozporządzenia 561/2006/WE jednoznacznie wynika, że warunkiem zaliczenia odpoczynku jest okoliczność, że: „(...) kierowca ma do dyspozycji koję (...)”.

#### **9. Kierowca nie ma obowiązku okazania się w trakcie kontroli biletu z promu**

Można spotkać się z sytuacją, że niektóre organy kontrolne (raczej inne niż ITD) domagają się od kierowców biletu z promu pod groźbą nałożenia mandatu lub kary. Rzecz jednak w tym, że ustawodawca nie nałożył takiego obowiązku na kierowcę ani na przewoźnika. Owszem, powinni oni uprawdopodobnić tę okoliczność, ale w żadnym razie nie uwarunkowano owego uprawdopodobnienia koniecznością przedstawienia biletu z promu.

## 10. Na tachografie cyfrowym wciśnij „prom”

Należy pamiętać, że na kierowcach poruszających się pojazdami wyposażonymi w tachografy cyfrowe ciąży obowiązek dokumentowania okresów aktywności po wjechaniu na prom, odpoczynku i zjazdu z promu funkcją „prom”. Jest to jednoznaczne udokumentowanie trybu i okoliczności czynności wykonywanych przez kierowców.

## 11. Kierowcy w zespole rozpoczną odpoczynek „promowy” jednocześnie

Należy wyjaśnić, że odbiór odpoczynku przez jednego z kierowców, gdy pojazd prowadzony jest (znajduje się w ruchu) przez drugiego kierowcę jest niedopuszczalny. W załodze wieloosobowej za odpoczynek uznaje się tylko i wyłącznie ten czas, gdy pojazd znajduje się na postoju (chyba, że kierowca

posiada zagwarantowane inne miejsce do odbioru odpoczynku poza pojazdem). W związku z powyższym, odpoczynek załogi powinien się rozpocząć w tym samym czasie dla każdego kierowcy, tzn. dla żadnego z kierowców nie może się on zacząć w chwili, gdy pojazd jest w ruchu, a kierowca siedzi obok kolegi prowadzącego pojazd.

## 12. Kierowcy w zespole mogą w różnym czasie zakończyć „odpoczynek promowy”

Faktem natomiast jest, że kierowcy załogi wieloosobowej mogą w różnym czasie zakończyć odbiór „odpoczynku promowego”, byle tylko trwał on min. 9 godzin dla każdego z nich, ponieważ wynika to z definicji załogi, w ramach której określono, że: „przez pierwszą godzinę obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa”.

Warunkiem jednak jest, aby albo pojazd znajdował się na postoju (w tym czasie drugi kierowca wykonuje czynności formalne lub np. naprawcze) lub aby kierowca miał poza pojazdem zagwarantowane inne miejsce do odbioru odpoczynku (np. pokój socjalny po zjechaniu z promu).

## 13. Art. 12/561/2006 WE może ochronić przed karami

W transporcie może wystąpić szereg okoliczności uniemożliwiających realizację zasad odbioru odpoczynku „promowego” według wyżej wymienionych zasad. W takim przypadku z odpowiedzialności za przekroczenia norm o charakterze temporalnym zwolnić skutecznie może kierowcę oraz przewoźnika prawidłowe powołanie się na art.12 Rozporządzenia 561/2006 WE.

*Mariusz Miąsko, Sabina Więckowska  
Kancelaria Prawna Viggen,  
[www.viggen.pl](http://www.viggen.pl)*

# Ucz się realnie, płać wirtualnie

Symulator przepisów Rozporządzenia 561/2006 WE – Viggen VLX nie tylko uczy praktycznego stosowania przepisów, ale także wylicza wysokość mandatów dla kierowców i kar dla przedsiębiorców oraz pokazuje w jaki sposób naliczane są godziny nadliczbowe i dodatki należne kierowcom.

1. Po włączeniu programu wybierz, czy chcesz, aby symulacja jazdy odbywała się w obsadzie jedno- czy wieloosobowej?



2. Po przejściu do okna głównego włącz silnik – w tym celu naciśnij ikonę z kluczykiem. Po włączeniu silnika podświetli się na zielono napis „ON”.



3. Licznik prędkości ustawiony jest automatycznie na poziomie 50 km/h i nie ma potrzeby dokonywać żadnej zmiany prędkości.



4. Ustaw pasek „mnożnik czasu”, aby symulację realizować w przyspieszonym tempie.



5. W dolnym pasku postępu widoczny będzie upływ czasu.



6. Kolor szary oznacza, że kierowca nie przekroczył normy wynikającej z rozporządzenia 561/2006/WE.

7. Kolor czerwony będzie oznaczał, że kierowca przekroczył normę rozporządzenia 561/2006/WE



8. W oknie „Interfejs kierowcy” w kolorze czerwonym oznaczony jest rodzaj przekroczonej normy oraz ilość czasu, o który norma została przekroczona

Długość jazdy ciągłej bez przerwy wynosi: 6godz. 7min.  
Uwaga! Przekroczyłeś czas o: 1godz. 37min

9. W oknie „Interfejs kierowcy” w kolorze zielonym podana jest podstawa prawna przekroczenia normy.

Długość jazdy dziennej wynosi: 10godz. 8min.  
Uwaga! Przekroczyłeś czas o: 0godz. 8min.  
Uzasadnienie prawne:  
Maksymalny dzienny czas prowadzenia pojazdu to 9h.  
Dwa razy w ciągu tygodnia czas ten może wynosić 10h.

10. Aby poznać wartość naliczonego mandatu dla kierowcy, naciśnij przycisk (w kolorze czerwonym) „Aktywuj usługi” i postępuj zgodnie z podaną instrukcją.



11. Jeśli przekroczona została dana norma (oznaczona na dolnym pasku czasu na czerwono), można cofnąć się do czasu powstania przekroczenia naciskając przycisk „Cofnij czas”. Dzięki temu można będzie kolejny raz zastosować (przećwiczyć) inne – lepsze – rozwiązanie. Można też przeskoczyć do przodu o zadany czas.



12. Jeśli oczekujemy szybkiego przejścia o kilka dni do przodu, można nacisnąć przycisk „Typowy dzień”. Program bardzo szybko stworzy wtedy symulację jazdy na przestrzeni np. 2 tygodni.



13. Aby otrzymać przegląd jazdy i błędów na przestrzeni wielu dni, należy wcisnąć przycisk „Pokaż historię”.



14. Jeśli chcemy poznać zasady naliczania kierowcy godzin pracy, godzin nadliczbowych oraz dyżurów – należy wcisnąć przycisk „Aktywuj usługi”.



15. Po wyłączeniu silnika i symulowaniu przez kierowcę odpoczynku należy wybrać rodzaj aktywności przez kierowcę (odpoczynek, inna praca lub dyspozycyjność). Po wybraniu rodzaju aktywności czas ruszy automatycznie.



16. Po przeprowadzeniu symulacji można zapisać wyniki symulacji stosując przycisk „Zapisz raport”.



Wśród wszystkich użytkowników Symulatora 561 Viggen VLX, którzy wysłali sms-em kod aktywacyjny zostaną rozlosowane cenne nagrody: Laptop oraz dwie nawigacje GPS. Dodatkowo wśród właścicieli firm, którzy wysłali kod aktywacyjny zostaną rozlosowane 3 nagrody specjalne w postaci pakietu programów komputerowych wspomagających zarządzanie firmą transportową. Wartość każdego z nich to 2200 zł. Większa ilość wysłanych sms-ów zwiększa szanse na wygraną nagród. Symulator Viggen VLX jest do pobrania także na stronie [www.symulator561.pl](http://www.symulator561.pl) lub [www.stopitd.pl](http://www.stopitd.pl) <http://www.viggen.pl>