

PRZEPISY SOCJALNE ODNOSZĄCE SIĘ DO TRANSPORTU DROGOWEGO
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie (UE)
nr 165/2014

WYTYCZNA NR 7

Zagadnienie: Pojęcie „każdy 24 godzinny okres”.

Artykuł: art. 8 ust. 2 i 5 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Podejście, jakie należy zastosować:

Zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia w każdym 24 godzinnym okresie po upływie poprzedniego okresu odpoczynku (regularnego lub skróconego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku) kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku. Następnym 24 godzinny okres rozpoczyna się w chwili zakończenia kwalifikującego się dziennego lub tygodniowego wykorzystanego okresu odpoczynku. Pojęcie „kwalifikujący się” odpoczynek należy rozumieć jako okres odpoczynku, w przypadku którego zgodnie z prawem minimalny okres trwania kończy się w ciągu 24 godzin po zakończeniu poprzedniego kwalifikującego się odpoczynku. Kwalifikujący się odpoczynek może zakończyć się później niż 24 godziny po zakończeniu poprzedniego odpoczynku, jeżeli całkowity czas jego trwania jest dłuższy niż wymagane prawem minimum.

W celu zbadania zgodności z przepisami dotyczącymi dziennego okresu odpoczynku organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa powinny uwzględnić wszystkie 24 godzinne okresy następujące po kwalifikującym się dziennym lub tygodniowym okresie odpoczynku.

W przypadkach gdy organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa mają do czynienia z okresami aktywności następującymi po kwalifikującym się dziennym lub tygodniowym okresie odpoczynku, podczas którego kierowcy nie zakańczają kwalifikującego się dziennego okresu odpoczynku, zaleca się, aby organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa:

1. podzieliły wyżej wymienione okresy aktywności na kolejne okresy 24 godzin od zakończenia ostatniego kwalifikującego się dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku oraz
2. zastosowały przepisy dotyczące dziennych okresów odpoczynku w odniesieniu do każdego z tych okresów referencyjnych trwających 24 godziny.

Jeżeli koniec takiego 24 godzinnego okresu wypada w trwającym okresie odpoczynku, który nie jest kwalifikującym się okresem odpoczynku, jako że zgodnie z prawem minimalny okres jego trwania nie zakończył się w ciągu 24 godzinnego okresu, lecz był kontynuowany w następnym okresie 24 godzin i osiągnął minimalny wymagany czas trwania jakiś czas po tym, wówczas wyliczenie kolejnego okresu 24 godzin rozpoczyna się w momencie gdy kierowca kończy swój okres odpoczynku trwający w całości co najmniej 9/11 godzin i podejmuje swój dzienny okres pracy.

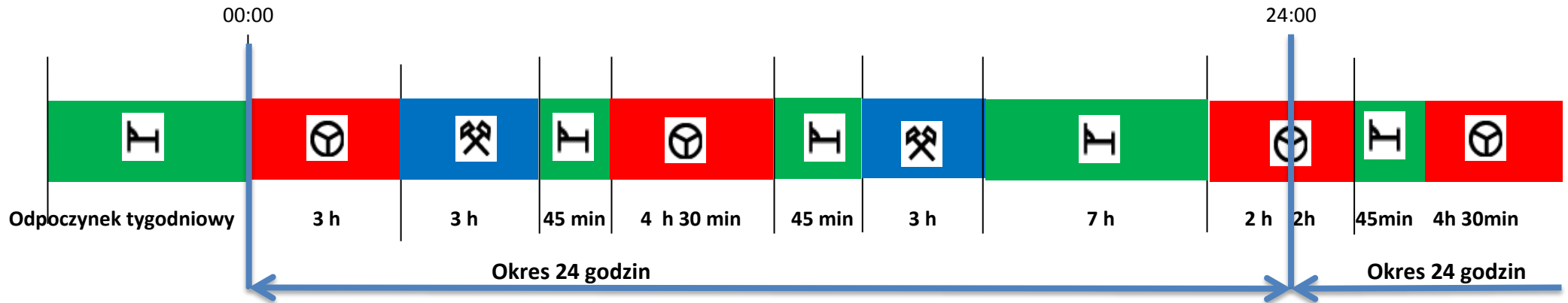
W przypadku gdy określono kwalifikujący się dzienny lub tygodniowy okres odpoczynku, ocena kolejnego okresu 24 godzin rozpoczyna się na końcu takiego wykorzystanego kwalifikującego się dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku (od końca danego okresu odpoczynku, jeżeli wykorzystany okres odpoczynku jest w istocie dłuższy niż wymagany minimalny okres czasu).

Ta metoda obliczeniowa powinna umożliwić organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów stwierdzenie wszystkich naruszeń przepisów dotyczących dziennego okresu odpoczynku jakich dopuszczono się w każdym okresie 24 godzin oraz na zastosowanie sankcji.

Analogiczna metoda obliczeniowa powinna mieć zastosowanie do kierowców należących do załóg kilkuosobowych, a 24 godzinny okres odniesienia należy zastąpić okresem 30 godzinnym, zgodnie z art. 8 ust. 5 rozporządzenia.

PRZEPISY SOCJALNE ODNOSZĄCE SIĘ DO TRANSPORTU DROGOWEGO
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie (UE) nr 165/2014

Przykład 1:



1 naruszenie dotyczące odpoczynku dziennego

Zgodnie z wytyczną nr 7: W przypadkach gdy organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa mają do czynienia z okresami aktywności następującymi po kwalifikującym się dziennym lub tygodniowym okresie odpoczynku, podczas którego kierowcy nie zakańczają kwalifikującego się dziennego okresu odpoczynku, zaleca się, aby organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa:

1. podzieliły wyżej wymienione okresy aktywności na kolejne okresy 24 godzin od zakończenia ostatniego kwalifikującego się dziennego lub tygodniowego odpoczynku

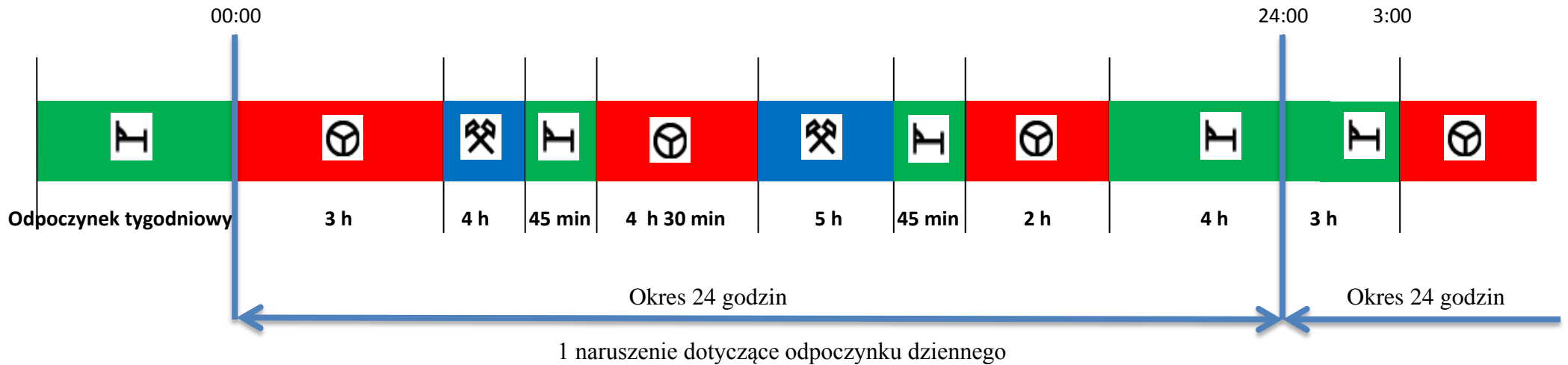
oraz

2. zastosowały przepisy dotyczące dziennych okresów odpoczynku w odniesieniu do każdego z tych okresów referencyjnych trwających 24 godziny.

Kolejny okres 24 godzin rozpoczyna się o godz. 24:00

Przykład 2:

PRZEPISY SOCJALNE ODNOSZĄCE SIĘ DO TRANSPORTU DROGOWEGO
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie (UE) nr 165/2014



Zgodnie z wytyczną nr 7: W przypadkach gdy organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa mają do czynienia z okresami aktywności następującymi po kwalifikującym się dziennym lub tygodniowym okresie odpoczynku, podczas którego kierowcy nie zakańczają kwalifikującego się dziennego okresu odpoczynku, zaleca się, aby organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa:

1. podzieliły wyżej wymienione okresy aktywności na kolejne okresy 24 godzin od zakończenia ostatniego kwalifikującego się dziennego lub tygodniowego odpoczynku
oraz
2. zastosowały przepisy dotyczące dziennych okresów odpoczynku w odniesieniu do każdego z tych okresów referencyjnych trwających 24 godziny.

Koniec 24 godzinowego okresu wypada w trwającym okresie odpoczynku, który nie jest kwalifikującym się odpoczynkiem, jako że zgodny z prawem minimalny okres jego trwania nie zakończył się w ciągu 24 godzinowego okresu. Ponadto nie jest on dziennym okresem odpoczynku o wymaganym czasie trwania. Dlatego też kolejny okres 24 godzin rozpoczyna się o godz. 24:00.

PRZEPISY SOCJALNE ODNOSZĄCE SIĘ DO TRANSPORTU DROGOWEGO
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie (UE) nr 165/2014

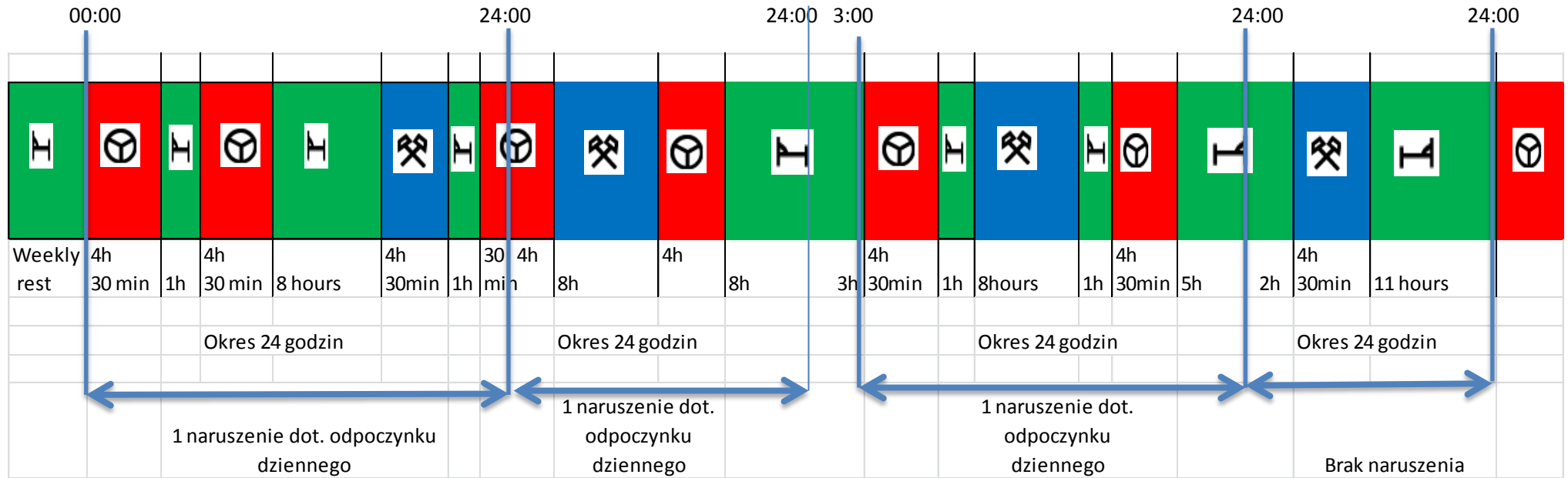
Przykład 3:



Zgodnie z wytyczną nr 7: Jeżeli koniec 24 godzinnego okresu wypada w trwającym okresie odpoczynku, który nie jest kwalifikującym się okresem odpoczynku, jako że zgodny z prawem minimalny okres jego trwania nie zakończył się w ciągu 24 godzinnego okresu, lecz był kontynuowany w następnym okresie 24 godzin i osiągnął minimalny wymagany czas trwania jakiś czas po tym, wówczas wyliczenie kolejnego okresu 24 godzin rozpoczyna się w momencie gdy kierowca kończy swój okres odpoczynku trwający w całości co najmniej 9/11 godzin i podejmuje swój dzienny okres pracy. Dlatego też kolejny okres 24 godzin rozpoczyna się o godz. 3:00.

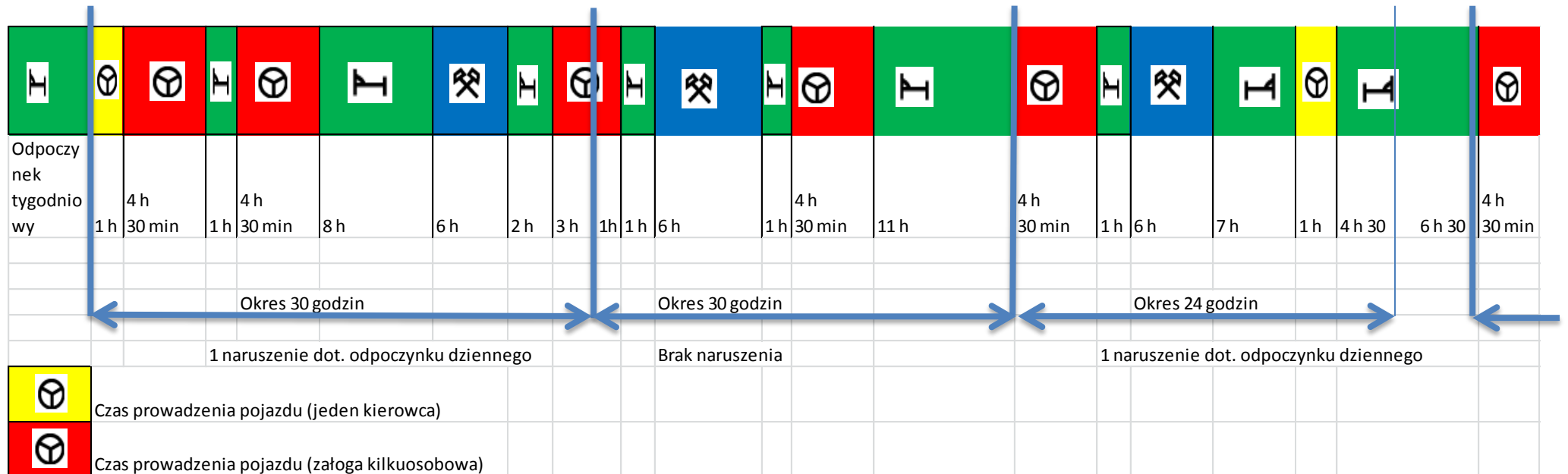
PRZEPISY SOCJALNE ODNOŚZĄCE SIĘ DO TRANSPORTU DROGOWEGO
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie (UE) nr 165/2014

Przykład 4:



PRZEPISY SOCJALNE ODNOSZĄCE SIĘ DO TRANSPORTU DROGOWEGO
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie (UE) nr 165/2014

Przykład 5: Załoga kilkuosobowa



Powyższe przykłady służą wyłącznie zilustrowaniu, w jaki sposób można stwierdzić **naruszenie przepisów dotyczących odpoczynku dziennego** na podstawie 24 godzinnego okresu odniesienia.