



*Mr. Ryszard Czarnecki
Vice-President of the European Parliament*

Brussels, 14 October 2014

**Oświadczenie Europejskiej Federacji Pracowników Transportu
i Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ "Solidarność"
w sprawie ostatnich działań podjętych przez Belgię i Francję w celu
egzekwowania rozporządzenia (KE) nr 561/2006 w sprawie czasu prowadzenia
pojazdu i odpoczynku, szczególnie w odniesieniu do czasu odpoczynku
spędzanego w ciężarówkach**

Ostatnio, rządy belgijski i francuski przyjęły nowe środki i sankcje mające na celu lepsze egzekwowanie zasad odpoczynku w czasie jazdy, jak określone w rozporządzeniu (KE) nr 561/2006. Ich celem między innymi jest tygodniowy odpoczynek w samochodzie. Artykuł 8 (8) wyżej wymienionego rozporządzenia, który przewiduje, że jedynie zredukowany tygodniowy odpoczynek "może być podjęty w pojeździe", gdy kierowca wyrazi na to zgodę".

ETF pragnie podkreślić co następuje:

Środki i sankcje przyjęte przez te dwa państwa członkowskie nie mają znamion protekcji ani dyskryminacji, ponieważ znajdują zastosowanie w równym stopniu do wszystkich przewoźników działających w Belgii i Francji, czy to lokalnych, czy zagranicznych. Są przyjęte w oparciu o zasadę, że przepisy UE muszą być przestrzegane w celu zapewnienia uczciwej konkurencji i praktyk zgodnych z prawem pracy zawodowych kierowców oraz obowiązujących firmy.

Sankcje nie są niewspółmierne, ale odstraszające, w stosunku do korzyści ekonomicznych uzyskiwanych przez firmy w wyniku nielegalnego wykorzystywania kierowców zagranicznych. Mają one na celu zniechęcić do oszustw socjalnych w transporcie drogowym. Podejmowanie tygodniowego odpoczynku w pojeździe jest nielegalne. Jest to praktyka stosowana na szeroką skalę, prawie ogólnie i nierozzerwalnie wiążąca się z: umowami na czas określony, niskim wynagrodzeniem, złymi warunkami pracy i brakiem ochrony socjalnej. Wszystko to, w przeciwieństwie do przepisów ustawodawstwa socjalnego i pracy w UE.



President Lars Lindgren

1

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas



Sankcje nie dotyczą kierowców, lecz przewoźników, ponieważ przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność za zorganizowanie pracy kierowców w pełnym zakresie reguł czasowych jazdy, pracy i odpoczynku.

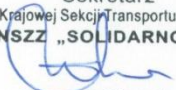
Środki i sankcje wyraźnie wskazują na ostre zaniepokojenie wśród państw członkowskich UE w odniesieniu do szybko rozprzestrzeniającego się dumpingu w transporcie drogowym. Są one reakcją na systematyczny brak odpowiedzialności politycznej ze strony Komisji Europejskiej, która odrzuca problematykę nieuczciwej konkurencji i dumpingu socjalnego w tym sektorze. Państwa członkowskie mają prawo do działania indywidualnie, do zmniejszania dysproporcji na rynku pod względem pracy i konkurencji.

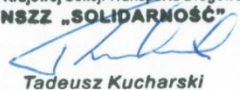
Na koniec, wyrażano obawy, że w praktyce, kierowcy nigdy nie podejmują odpoczynku z dala od samochodów ciężarowych, ponieważ miałyby to zły wpływ na podstawowe kwestie bezpieczeństwa – pojazd i/lub towar byłby wtedy narażony na kradzież. ETF kładzie nacisk na fakt, że przepisy UE i krajowe są jasne w tym temacie: ochrona pojazdu nie może być uznana za czas odpoczynku, ale raczej za czas lub okres pracy i/lub dostępności - w niektórych państwach członkowskich, jest dodatkowo wynagradzany.

ETF jest zdania, że właściwe egzekwowanie przepisów artykułu 8 (8) rozporządzenia (KE) nr 561/2006 przyniesie następujące korzyści:

- Zwalczanie dumpingu społecznego;
- Przywrócenie uczciwej konkurencji wśród przewoźników;
- Przywrócenie szacunku dla godności ludzkiej;
- Wsparcie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto przepisy te będą znacznie poprawiać warunki życia kierowców niebędących rezydentami, ułatwiając powrót do kraju zamieszkania zamiast spędzać miesiące z dala od swoich rodzin.

Sekretarz
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Gerard Skroński

Przewodniczący
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Tadeusz Kucharski

Załącznik: *“Wyjaśnienie odnośnie środków podjętych przez Belgię oraz Francję w sprawie tygodniowego odpoczynku w pojeździe”.*

Załącznik



President Lars Lindgren

2

General Secretary Eduardo Chagas

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova



Wyjaśnienie odnośnie środków podjętych przez Belgię oraz Francję w sprawie tygodniowego odpoczynku w pojeździe:

- 1) **Zgodnie z prawem, żaden tygodniowy odpoczynek w pojeździe nie może być brany automatycznie** / Miejsce, gdzie tygodniowy odpoczynek może być podjęty jest regulowane przez Artykuł 8(8) Rozporządzenia (KE) Nr. 561/2006. Zgodnie z treścią artykułu, skrócony tygodniowy odpoczynek “może” być podjęty w pojeździe **“kiedy kierowca wyrazi na to zgodę”** . Więc jasne jest, że –zgodnie z prawem- podjęcie odpoczynku w pojeździe uwarunkowane jest nawet podczas tygodniowego, skróconego noclegu w pojeździe (do 24 h). Wszystkie regularne okresy wypoczynku w tygodniu (45h, odpowiednio 66h) muszą zostać podjęte poza pojazdem (co wynika z definicji czasu odpoczynku – patrz Rozporządzenie (KE) Nr. 561/2006 Art. 4);
- 2) **Kto jest karany, kto płaci grzywny?** / Zgodnie z prawem (Artykuł 10, Rozporządzenia (KE) Nr. 561/2006), przewoźnik musi zorganizować czas pracy kierowcy wraz z wyznaczeniem okresów i reguł wypoczynku, zgodnie z Artykułem 8(8). W związku z tym kierowcy nie mogą ponosić kar finansowych, ani żadnych sankcji za podejmowanie tygodniowego okresu wypoczynku w pojeździe;
- 3) **Informacje o sankcjach i sposób ich zastosowania - różnica między Belgią i Francją** / Belgia uważa podjęcie tygodniowego odpoczynku w pojeździe za wykroczenie - co oznacza, że będzie zwracać na to uwagę na miejscu, w trakcie kontroli, a także sankcje zostaną wydawane na miejscu . We Francji, kara 30.000 € i 1 rok więzienia będą stosowane dopiero po postępowaniu sądowym, a nie na miejscu.
- 4) **Pilnowanie pojazdu w czasie czasu wypoczynku- czas odpoczynku jest czasem pracy?** / Artykuł 4 Rozporządzenia 561/2006 definiuje czas odpoczynku (zarówno dzienny jak i tygodniowy) jako „czas kiedy kierowca może dowolnie /swobodnie/ dysponować swoim czasem”. Tak więc, zgodnie z prawem kierowca nie może pełnić funkcji ochrony dla pojazdu (ładunek i paliwo) którym kieruje. Ochrona pojazdu nie może być zaliczana jako czas odpoczynku, a raczej jako czas gotowości do podjęcia pracy, po drugie- w niektórych państwach członkowskich taki czas jest dodatkowo wynagradzany.

