

ZASTRZEŻENIE PRAWNE: Ten zestaw pytań i odpowiedzi został przygotowany przez służby Komisji i nie jest dla Komisji Europejskiej wiążący. Jedynie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest upoważniony do interpretowania prawa Unii w wiążący sposób.

I. Powrót kierowcy

1. Jak należy rozumieć i udowadniać pojęcia „miejsce zamieszkania”, „centrum operacyjne” i „które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy”? Co dzieje się w przypadku, gdy przedsiębiorstwo ma siedzibę w wielu państwach członkowskich lub poza UE?

Art. 8 ust. 8a

Zgodnie z art. 26 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 „miejsce zamieszkania” należy rozumieć jako miejsce, w którym dana osoba zwykle przebywa, to znaczy przynajmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na więzi osobiste i zawodowe. W przypadku kierowcy, którego więzi zawodowe odnoszą się do innego miejsca niż jego więzi osobiste, który wykonuje czynności w zakresie transportu drogowego w różnych państwach członkowskich i który w związku z tym może na zmianę mieszkać w różnych miejscach w różnych państwach członkowskich, za miejsce zamieszkania takiego kierowcy należy jednak uznać miejsce, z którym łączy go więzi osobiste, pod warunkiem że osoba ta regularnie tam powraca, np. z powodów rodzinnych.

Terminu „centrum operacyjne” nie zdefiniowano w przepisach UE dotyczących transportu drogowego. Zgodnie z art. 8 ust. 8a „centrum operacyjne”, do którego kierowca musi mieć możliwość powrotu, to miejsce, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy, tj. miejsce, w którym organizowana jest praca kierowcy, w którym zwykle rozpoczyna się tygodniowy okres jego odpoczynku i do którego regularnie on powraca, znajdujące się na terytorium państwa członkowskiego rzeczywistej i stałej siedziby pracodawcy kierowcy w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 1071/2009. Warunki dotyczące takiej rzeczywistej i stałej siedziby przewoźników drogowych określono w art. 5 rozporządzenia (UE) nr 1071/2009. Znajduje się tam m.in. wymóg, aby przedsiębiorstwo posiadało lokale, w których przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności, w szczególności dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników lub dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców.

Jeżeli przedsiębiorstwo ma siedzibę w różnych państwach członkowskich, zgodnie z wymogami określonymi w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, kierowca powinien powrócić do centrum operacyjnego, które jest jego zwyczajową bazą. Jeżeli przedsiębiorstwo ma siedzibę poza UE, centrum operacyjne może znajdować się w państwie trzecim, którym do celów rozporządzenia może być wyłącznie Szwajcaria lub państwo spoza UE będące stroną Porozumienia EOG w zastosowaniu art. 2 ust. 2 lit. b).

2. Jak długo przedsiębiorstwo transportowe powinno przechowywać dokumentację potwierdzającą, że zorganizowało pracę kierowcy w taki sposób, aby mógł powrócić do miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa?

Art. 8 ust. 8a

Zgodnie z art. 33 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 przedsiębiorstwo musi przechowywać zapisy tachografu przez co najmniej rok po ich użyciu. Zgodnie z wymogami art. 9 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE rejestry czasu pracy muszą być przechowywane przez co najmniej dwa lata. Rejestry te powinny obejmować dokumentację dotyczącą organizacji powrotu kierowcy, ponieważ najpóźniej od dnia 2 lutego 2022 r. obowiązek ten będzie podlegał kontrolom na terenie przedsiębiorstwa zgodnie z częścią B załącznika I do dyrektywy 2006/22/WE zmienionej dyrektywą (UE) 2020/1057.

3. Czy obowiązek powrotu kierowcy do „miejsca zamieszkania” ma zastosowanie do pojazdów wynajętych w innym państwie członkowskim oraz do kierowców zajmujących się przewozem osób?

Art. 8 ust. 8a

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, w szczególności jego art. 8 ust. 8a, który reguluje stosunki między zatrudnionymi kierowcami a pracodawcami w zakresie organizacji powrotu kierowcy do „miejsca zamieszkania”, ma zastosowanie do przewozu drogowego rzeczy lub osób niezależnie od tego, czy pracodawca wynajmuje pojazdy, czy stanowią one jego własność bądź czy pojazdy są przeznaczone do przewozu pasażerów, czy towarów.

4. Co oznacza „okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata”, który kierowca musi wykorzystać po wykorzystaniu dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku w ciągu kolejnych dwóch tygodni zgodnie z art. 8 ust. 8a akapit drugi? Kiedy powinien rozpocząć się okres odpoczynku stanowiący rekompensatę?

Art. 8 ust. 8a

Po wykorzystaniu dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku w ciągu kolejnych dwóch tygodni poza państwem członkowskim siedziby zgodnie z art. 8 ust. 6 kierowca musi mieć możliwość powrotu w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 45 godzin. Zgodnie z art. 8 ust. 6b ten regularny tygodniowy okres odpoczynku musi być poprzedzony okresem odpoczynku wykorzystywanym jako rekompensata za te dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku wykorzystane w dwóch poprzednich tygodniach. Na przykład kierowca może wykorzystać następujące okresy odpoczynku:

Tydzień 1: 24 godziny

Tydzień 2: 25 godzin

Tydzień 3: 21 + 20 + 45 godzin, gdzie 21 godzin stanowi rekompensatę za tydzień 1, a 20 godzin – za tydzień 2.

Zgodnie z wymogami art. 8 ust. 6 regularny tygodniowy okres odpoczynku wykorzystany w tygodniu 3 musi rozpocząć się najpóźniej przed zakończeniem sześciu okresów 24-godzinnych od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku (6 x 24 h). Oznacza to, że rekompensata za poprzednie dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku musi zostać wykorzystana przed upływem tych sześciu okresów 24-godzinnych, kiedy to rozpoczyna się regularny tygodniowy okres odpoczynku.