

Warszawa, 6 kwietnia 2017r.

TLP-12-2017/JR

Pani **Beata Szydło**  
Prezes Rady Ministrów



Pragnę poinformować Panią Premier, że 31 marca br. niemiecki Bundesrat przyjął projekt nowelizacji przepisów regulujących czas pracy i odpoczynku kierowców<sup>1</sup>, zgodnie z którym odbiór przez kierowcę regularnego odpoczynku tygodniowego w kabinie pojazdu będzie karany dotkliwymi sankcjami nakładanymi zarówno na kierowcę, jak i właściciela firmy transportowej.

Niemcy są czwartym, po Francji, Belgii i Holandii, krajem Unii Europejskiej, który wykorzystuje nieprecyzyjność przepisów Rozporządzenia 561/2006<sup>2</sup> do wprowadzenia tego rodzaju rygorystycznych przepisów. Przedsiębiorcy transportowi dokładają wielu starań, aby zapewnić kierowcom warunki odpoczynku w trasie, które pozwolą na powrót do pełnej koncentracji na czas dalszej podróży, co jest kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niestety, brak rozwiniętej infrastruktury parkingowej na terenie zachodniej Europy, w obrębie której możliwy jest odbiór odpoczynku w warunkach hotelowych oraz jednocześnie zagwarantowanie bezpieczeństwa pojazdu i przewożonego ładunku powoduje, że kierowcy często odbierają odpoczynek w kabinie pojazdu.

Z niepokojem odnotowujemy również, że jest to również kolejne po MiLOGu działanie o charakterze protekcyjnym, które argumentowane jest ochroną praw pracowniczych, zaś w praktyce ma na celu ograniczenie działalności polskich firm transportowych na terenie zachodniej Europy. Zbyt mała liczba odpowiednio wyposażonych parkingów czyni w praktyce niemożliwym do spełnienia wymóg spędzenia odpoczynku tygodniowego poza kabiną oraz naraża kierowców i przedsiębiorców na dotkliwe sankcje finansowe. W naszej opinii, działania te doprowadzą do zniekształceń w planowaniu przewozów, które odbiją się zmniejszeniu efektywności transportu oraz zwiększą jego koszty zewnętrzne. Z drugiej strony kierowcy i przedsiębiorcy w obawie przed sankcjami będą celowo skracali czas regularnego odpoczynku tygodniowego, co może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

<sup>1</sup> Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes; Drucksache 205/17

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85

W skrajnych przypadkach zwiększą skalę manipulacji w działanie urzędów rejestrujących pracę kierowców, a tym samym pogłębi szarą strefę w przewozach międzynarodowych.

Działanie Niemiec odbieramy ponadto, jako element wprowadzania w życie porozumienia 9 państw „Alliance du routier” zawartego 31 stycznia br. przez Ministrów Transportu Francji, Austrii, Belgii, Danii, Niemiec, Włoch Luksemburga, Norwegii i Szwecji. Deklaracja wprost wskazuje, że jednym z podejmowanych przez te państwa działań będzie sankcjonowanie spędzania weekendów w pojeździe. W tym kontekście warto również podkreślić, że Komisja Europejska prowadzi postępowanie przeciwko Francji i Belgii w zakresie wdrożenia przez te państwa podobnych przepisów.

Mając na względzie powyższe zwracam się do Pani Premier o interwencję w sprawie zarówno w wymiarze bilateralnym, jak również z wykorzystaniem mechanizmów przewidzianych przez prawo Unii Europejskiej.

*Z poważaniem*

Prezes  
Transport i Logistyka Polska  
*Maciej Wroński*  
Maciej Wroński

**do wiadomości:**

Pan Witold Waszczykowski – Minister Spraw Zagranicznych  
Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury i Budownictwa