



Kancelaria Prawna Viggen sp.j.  
Mariusz Miąsko, Małgorzata Miąsko  
ul. Częstochowska 6, 32-085 Modlnica  
tel.12 637-24-57 ; fax 12 637-24-57  
tel. kom. +48 504-086-084  
biuro@viggen.pl

**OP/244/2014/BG**

**Nowelizacje rozporządzenia 561/2006 WE - ROZDZIAŁ VI PRZEPISY  
KONCOWE**

**W rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85 wprowadza się następujące zmiany:**

**1. Artykuł 2 otrzymuje następujące brzmienie:**

**„Artykuł 2 Dla celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje zawarte w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/ 2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98 (\*). (\*) Dz.U. L 102 z 11.4.2006, str. 1.” 2. Artykuł 3 ust. 1, 2 i 3 otrzymuje następujące brzmienie:**

**„1. Urządzenie rejestrujące jest instalowane i użytkowane w tych pojazdach zarejestrowanych w Państwie Członkowskim, które są wykorzystywane do przewozu drogowego osób lub rzeczy, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Pojazdy o których mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, oraz pojazdy, które wyłączono z zakresu stosowania rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85, ale które nie są już wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, muszą spełniać ten wymóg do dnia 31 grudnia 2007 r.**

**2. Państwa Członkowskie mogą wyłączyć pojazdy wymienione w art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.**

**3. Państwa Członkowskie, za zgodą Komisji, mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy używane do przewozów, o których mowa w art. 14 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”**

**3. Artykuł 14 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:**

**„2. Przedsiębiorstwo przechowuje wykresówki i wydruki w każdym przypadku sporządzenia wydruków zgodnie z art. 15 ust. 1, w porządku chronologicznym oraz czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydaje ich kopie zainteresowanym kierowcom, na ich wnioski. Przedsiębiorstwo wydaje także zainteresowanym kierowcom na ich wnioski kopie danych wczytanych z kart kierowców oraz ich wydruki na papierze. Wykresówki, wydruki, oraz wczytane dane okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.”**

**4. W art. 15 wprowadza się następujące zmiany:**

**– w ust. 1 dodaje się akapit w następującym brzmieniu:**

**„Gdy karta kierowcy ulegnie uszkodzeniu, jest niesprawna lub nie jest w posiadaniu kierowcy, kierowca:**

**a) na początku trasy drukuje dane prowadzonego przez siebie pojazdu i wpisuje na tym wydruku:**

**i) dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z podpisem;**

**ii) okresy, o których mowa w ust. 3 tiret drugie lit. b), c) i d);**

**b) na końcu trasy drukuje on informacje odnoszące się do okresów zarejestrowanych przez urządzenie rejestrujące, zapisuje wszystkie okresy innej pracy, dyspozycyjności i odpoczynku od chwili sporządzenia wydruku na początku trasy, które nie zostały zarejestrowane przez tachograf oraz zaznacza na tym dokumencie dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z jego podpisem.”, 11.4.2006 PL Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 102/11**

**— w ust. 2 akapit drugi otrzymuje następujące brzmienie:**

**„Jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać urządzeń zainstalowanych w pojeździe, to okresy, o których mowa w ust. 3 tiret drugie lit. b), c) i d):**

**a) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, wprowadza się na wykresówkę, ręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub innym sposobem, czytelnie i nie brudząc karty; lub**

**b) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, wprowadza się na kartę kierowcy przy użyciu urządzenia do ręcznego wprowadzania danych, w jakie wyposażone jest urządzenie rejestrujące. Jeśli pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB jedzie więcej niż jeden kierowca, kierowcy ci upewniają się, że ich karty kierowcy zostały włożone w odpowiednie otwory tachografu.”,**

**— w ust. 3 lit. b) i c) otrzymują następujące brzmienie:**

**„b) ‘inna praca’ oznacza wszelkie czynności inne niż prowadzenie pojazdu, zgodnie z definicją z art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (\*), a także wszelkie prace wykonywane dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim; są one rejestrowane pod symbolem ;**

**c) ‘okresy gotowości’ zdefiniowane w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE są rejestrowane pod symbolem. (\*) Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35.”,**

**— skreśla się ust. 4,**

**— ustęp 7 otrzymuje następujące brzmienie:**

**„7 a) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, kierowca ten musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:**

**i) wykresówki z bieżącego tygodnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 15 dni;**

**ii) kartę kierowcy, jeśli ją posiada; oraz**

**iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt i) oraz iii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.**

**b) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące**

**zgodnie z załącznikiem IB, kierowca musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:**

**i) kartę kierowcy, której jest posiadaczem;**

**ii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz**

**iii) wykresówki odpowiadające okresowi, o którym mowa w poprzednim akapicie, w trakcie którego prowadził on pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I.**

**Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt. ii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.**

**c) Upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych może sprawdzić przestrzeganie przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, analizując wykresówki, wyświetlone lub wydrukowane dane zapisane przez urządzenie rejestrujące lub przez kartę kierowcy, lub, jeśli ich brak, analizując wszelkie inne dokumenty pomocnicze, usprawiedliwiające nieprzestrzeganie przepisów, takie jak określone w art. 16 ust. 2 i 3."**

Warto zauważyć, że z uwagi na okoliczność, iż uregulowania rozporządzeń unijnych wywołują skutek bezpośredni, na gruncie polskiego prawa, zrezygnowano z powtórzenia przedmiotowych zapisów w art. 87. [Obowiązki kierowcy podczas kontroli] ustawy o transporcie drogowym. Wspomniany przepis reguluje jedynie, iż:

*„1. Podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego, z zastrzeżeniem ust. 4, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, kartę kierowcy, zapisy urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku **oraz zaświadczenie**, o którym mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 92, poz. 879, z późn. zm.214)), a ponadto:*

*1) wykonując transport drogowy - wypis z licencji;*

*2) wykonując przewóz drogowy osób:*

*a) przy wykonywaniu przewozów regularnych i regularnych specjalnych - odpowiednie zezwolenie lub wypis z zezwolenia wraz z obowiązującym rozkładem jazdy,*

*b) przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów wahadłowych lub okazjonalnych - odpowiednie zezwolenie lub formularz jazdy,*

*c) przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów na potrzeby własne - formularz jazdy,*

*d) oryginał albo poświadczona za zgodność z oryginałem przez przedsiębiorcę kserokopie decyzji, o której mowa w art. 20a ust. 2, jeżeli została wydana,*

*e) przy wykonywaniu międzynarodowego przewozu drogowego, polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej innym niż terytorium kraju, przez podatnika posiadającego siedzibę działalności gospodarczej lub stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej, z którego świadczy te usługi, a w przypadku braku takiej siedziby działalności gospodarczej lub stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej posiadającego stałe miejsce zamieszkania albo zwykłe miejsce pobytu na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej innym niż terytorium kraju - potwierdzenie lub kopie potwierdzenia zarejestrowania jako podatnika VAT czynnego albo wydruk potwierdzenia identyfikacji jako podatnika VAT - przewozy okazjonalne,*

*f) dokumenty wymagane w publicznym transporcie zbiorowym;*

*g) przy wykonywaniu przewozów okazjonalnych, o których mowa w art. 18 w ust. 4b w pkt. 2, kopie umowy na realizowany przewóz;*

*3) wykonując przewóz drogowy rzeczy - dokumenty związane z przewożonym*

ładunkiem, a także:

a) odpowiednie zezwolenie wymagane w międzynarodowym transporcie drogowym,

b) (uchylona)

**c) świadectwo wymagane zgodnie z Umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów**

**żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzonej w**

**Genewie dnia 1 września 1970 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 49, poz. 254),**

d) zezwolenie na przejazd pojazdu, z ładunkiem lub bez ładunku, o masie, naciskach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach,

**e) dokumenty wymagane przy przewozie zwierząt,**

f) dokumenty wymagane przy przewozie odpadów,

g) certyfikat potwierdzający spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu, jeżeli jest wymagany;

h) dokumenty związane z transgranicznym przemieszczaniem organizmów genetycznie zmodyfikowanych;

4) w międzynarodowym transporcie drogowym - świadectwo kierowcy, jeżeli jest wymagane;

5) urządzenie, o którym mowa w art. 13i ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, jeżeli jest wymagane.

1a. (uchylony)

1b. Podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego przez zagranicznego przewoźnika kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany ponadto mieć przy sobie i okazywać na zadanie uprawnionego organu kontroli dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 43 ust. 1, jeżeli jest wymagana.

2. Podczas przewozu drogowego wykonywanego na potrzeby własne kontrolowany jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na zadanie uprawnionego organu kontroli, oprócz odpowiednich dokumentów wymaganych przy takim przewozie, określonych w ust. 1, wypis zaświadczenia, o którym mowa w art. 33 ust. 10.

3. Przedsiębiorca lub podmiot, o którym mowa w art. 3 ust. 2, wykonujący przewozy na potrzeby własne, odpowiedzialni są za wyposażenie kierowcy wykonującego transport drogowy lub przewóz na potrzeby własne w wymagane dokumenty.

4. Podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego kierowca taksówki jest obowiązany mieć przy sobie i okazać na zadanie licencje.

5.215) Podmiot wykonujący przewozy drogowe lub przewóz, o którym mowa w art. 3 ust. 2, **przechowuje przez okres jednego roku**, licząc od dnia otrzymania, przekazane mu przez organy kontrolne dokumenty i protokoły z wyników kontroli przeprowadzonych na jego terenie lub podczas kontroli drogowej w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, wykonujących przewóz na jego rzecz."

Tak więc ustawodawca krajowy w ogóle nie normuje okresu, w ramach którego kierowca powinien okazać się przedmiotową dokumentacją (plikami), pozostawiając tę kwestię prawodawcy unijnemu.

Polski ustawodawca wprost odwołuje się do uregulowań unijnych oraz uregulowań Umowy AETR, określając w art. 88. [Kolizje przepisów], że: „Przepisy art. 87 nie naruszają, wynikających z odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych, praw i obowiązków kierowców i podmiotów wykonujących przewóz drogowy.”

Zagadnienie to nie jest jednoznaczne, ponieważ warto zauważyć, iż zakres dokumentacji o której mowa w art. 87 u.o.t.d jest znacznie szerszy od zakresu określonego we wspomnianych „odrębnych ustawach, umowach międzynarodowych”.

Ponadto trudno ocenić, czy ustawodawca krajowy odnosząc się do „ustaw” utożsamiał

je z rozporządzeniami unijnymi. Tak więc uregulowanie przedmiotowe przejawia silne cechy braku spójności i bynajmniej nie przyczynia się do wyjaśnienia omawianego zagadnienia.

W kontekście przedmiotowego uregulowania warto zauważyć, że w roku 2006 Komisja Europejska przedstawiła „wyjaśnienie nr 4” (Załącznik 1), w odpowiedzi na zapytania niemieckich organów kontrolnych. Przedmiotowe „wyjaśnienie” odnosi się zasadniczo do dwóch niezależnych kwestii. Warto zauważyć, że genezą zapytania niemieckich organów kontrolnych jest fakt, że na terenie tego kraju rozszerzono (dla jego obywateli), zakres przedmiotowy środków transportowych objętych obowiązkiem stosowania rozporządzenia 561/2006 WE, a w konsekwencji także i rozporządzenia 3821/85 EWG (dotyczącego zasad korzystania z tachografów).

W Niemczech obowiązkiem tym są objęte bowiem pojazdy od 2,8 tony dmc, a nie tak jak w pozostałej części Europy oraz części Azji powyżej 3,5 tony dmc. To ważne, ponieważ niemieckie organy kontrolne stoją na stanowisku, iż takie rozszerzenie zakresu podmiotowego jest możliwe z uwagi na okoliczność, iż w zakresie art. 3/561/2006 WE (bezwzględnie wyłączającego określoną grupę pojazdów), brak odniesienia do pojazdów poniżej 3,5 tony dmc. Można więc *a contrario* wnioskować, iż każdy kraj członkowski może dokonać na gruncie własnego ustawodawstwa rozszerzenia zakresu środków transportowych także na środki transportowe poniżej 3,5 tony dmc.

Powstaje jednak praktyczna wątpliwość, czy przedmiotowe środki transportowe są także objęte obowiązkiem stosowania tachografów? Ponadto można mieć jeszcze dalsze wątpliwości.

Po pierwsze, czy można wymagać stosowania tachografów skoro normodawca nie przewidział takiego obowiązku dla pojazdów poniżej 3,5 tony dmc? Komisja Europejska w „wyjaśnieniu nr 4” zajęła stanowisko, że „*pojazdy zwolnione na mocy artykułu 2 rozporządzenia 561/2006 podobnie będą zwolnione z obowiązku instalacji i używania tachografów*”. Stąd też w praktyce na terenie Niemiec, zastosowanie mają dla pojazdów w przedziale 2,8-3,5 tony dmc, karty drogowe (zamiast tachografów), na których kierowcy ręcznie dokumentują własne aktywności.

Po drugie można mieć wątpliwość, wynikająca z okoliczności, iż art. 3 rozporządzenia 3821/85 EWG nie odnosi się bezpośrednio do treści rozporządzenia 561/2006 WE ale do treści poprzedniego rozporządzenia 3820/85 EWG.

To poważna różnica, ponieważ z formalnego punktu widzenia brak jakiegokolwiek powiązania pomiędzy uregulowaniami rozporządzenia 561/2006 WE oraz rozporządzenia 3821/85/EWG.

Komisja Europejska zajęła więc stanowisko, iż „*(...) w przypadku braku w rozporządzeniu 3821/85 odniesienia wprost do artykułu 2 rozporządzenia 561/2006, to taki skutek musi być wynikiem łączenia interpretacji art. 2, 4 i 26 rozporządzenia (UE) nr 561/2006*”.

Można więc ocenić, że Komisja Europejska dostrzegając ewidentny brak formalnych relacji pomiędzy wspomnianymi aktami prawnymi postanowiła dokonać interpretacji przedmiotowej okoliczności w celu jej „uzdrowienia”, podpierając się w tym celu wykładnią funkcjonalną oraz systemową. Można mieć wątpliwości co do takiej formy naprawy przedmiotowego problemu, niemniej jednak istotna jest konstatacja, iż został on dostrzeżony przez Komisję Europejską.

***Autor opracowania prawnego:***  
**Mariusz Miąsko**  
**Kancelaria Prawna Viggen Sp.j.**  
[www.kancelariaprawnaviggen.pl](http://www.kancelariaprawnaviggen.pl)

## Wyjaśnienie 4 Stosowanie artykułu 26 rozporządzenia

### **Artykuły: 26 rozporządzenia (UE) nr 561/2006 Wprowadzenie do, inter alia, artykułu 2 i 3 (1) z Rozporządzenia (EWG) nr 3821/85**

Poruszana kwestia: Zgodnie z art 26 "Urządzenie rejestrujące powinny być zainstalowane i używane w pojazdach zarejestrowanych w Państwie Członkowskim, które są wykorzystywane do przewozu osób lub rzeczy w transporcie drogowym, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w artykule 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 [...]. " Twierdzi się, że efektem tego przepisu jest obowiązek zainstalowania urządzeń rejestrujących (tachografów), również w pojazdach o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 tony i poniżej.

Wyjaśnienia: Zgodnie z art 3 rozporządzenia 3821/85, tylko kategorie pojazdów z listy, określone w artykule 3 rozporządzenia 561/2006, są zwolnione z obowiązku instalowania urządzeń rejestrujących.

Jednak oczywiste jest, że celem rozporządzenia 3821/85 jest zapewnienie skutecznego egzekwowania tzw "zasad społecznych" – dot. okresów prowadzenia pojazdu, okresów odpoczynku, itp. - zgodnie z rozporządzeniem 561/2006 zakres obowiązku instalowania tachografów musi w konsekwencji odzwierciedlać zakres stosowania tych przepisów socjalnych.

**Jednak w przypadku braku w rozporządzeniu 3821/85 odniesienia wprost do artykułu 2 rozporządzenia 561/2006, to taki skutek musi być wynikiem łączenia interpretacji art. 2, 4 i 26 rozporządzenia (UE) nr 561/2006.**

Tak więc, zgodnie z art 26 (1) rozporządzenia 561/2006, stosuje się definicje określone w art. 4 mające zastosowanie także do „dla celów” rozporządzenia 3821/85. Artykuł 4 zawiera definicję „transportu drogowego” ale ta definicja musi być odczytywana w świetle ograniczeń z rozporządzenia z artykułu 2, wykluczających niewielkie ładunki i pasażerów pojazdu. **Powoduje to, że pojazdy zwolnione na mocy artykułu 2 rozporządzenia 561/2006 podobnie będą zwolnione z obowiązku instalacji i używania tachografów.**

Komentarz: wyjaśnienia przedstawione przez służby Komisji Europejskiej dla organów niemieckich (pismo z dnia 28 czerwca 2006 r.)