



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/256/2014/BG

Komentarz do wytycznej nr 2 KE określającej szczegółowe zasady dokumentowania czasu dojazdu do pojazdu i powrotu z pojazdu znajdującego się poza bazą firmy transportowej oraz poza miejscem zamieszkania kierowcy zgodnie z treścią art. 9 ust. 1, 2, 3 rozporządzenia 561/2006 WE

PRAWO SOCIALNE W TRANSPORCIE DROGOWYM

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie (EWG) nr 3821/85

GN 2 – przyjęte w październiku 2007, opublikowane na stronie EUROPA (we wszystkich językach roboczych) w grudniu 2007;

WYTYCZNA NR 2

Kwestia: Rejestracja czasu przejazdu kierowcy do miejsca, które nie jest zwyczajowym miejscem przejęcia lub zdania pojazdu objętego zakresem rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Artykuł: 9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006

Podejście, jakie należy zastosować:

Kierowca udający się w określone miejsce, inne niż baza pracodawcy, wskazane mu/jej przez pracodawcę, w celu przejęcia pojazdu z tachografem, spełnia swój obowiązek wobec pracodawcy, a zatem nie dysponuje swobodnie swoim czasem.

W związku z tym, zgodnie z art. 9 ust. 2 i art. 9 ust. 3:

- czas spędzony przez kierowcę w drodze do lub z miejsca niebędącego miejscem zamieszkania kierowcy lub bazą pracodawcy, w którym kierowca ma przejąć lub zdać

pojazd objęty zakresem rozporządzenia, niezależnie od tego, czy pracodawca wydał polecenie co do terminu i sposobu dojazdu do tego miejsca, czy też pozostawił kierowcy swobodny wybór w tym zakresie, należy zarejestrować jako „okres gotowości” lub „inna praca”, w zależności od przepisów krajowych państwa członkowskiego;

oraz

- czas spędzony przez kierowcę prowadzącego pojazd nieobjęty zakresem rozporządzenia, do lub z miejsca niebędącego miejscem zamieszkania kierowcy lub bazą pracodawcy, w którym kierowca ma przejąć lub zdać pojazd objęty zakresem rozporządzenia, należy zarejestrować jako „inna praca”.

W następujących trzech przypadkach czas przejazdu może być uznany za „odpoczynek” lub „przerwę”.

- Pierwszy dotyczy kierowcy towarzyszącego pojazdowi, który jest przewożony promem lub pociągiem. W takim przypadku kierowca może odebrać odpoczynek lub przerwę, pod warunkiem, że ma dostęp do kuszetki lub koi (art. 9 ust. 1).
- Drugi przypadek to kierowca nietowarzyszący pojazdowi, ale podróżujący pociągiem lub promem do miejsca, gdzie przejmie lub zda pojazd objęty zakresem rozporządzenia (art. 9 ust. 2), pod warunkiem, że ma dostęp do kuszetki w pociągu lub koi na promie.
- Trzeci przypadek to pojazd obsługiwany przez więcej niż jednego kierowcę. W sytuacji, gdy drugi kierowca pozostający do dyspozycji, jeśli chodzi o prowadzenie pojazdu, siedzi obok kierowcy i nie pomaga mu w sposób aktywny w prowadzeniu pojazdu, 45 minutowy „okres gotowości” drugiego kierowcy może być uznany za „przerwę”.

Nie ma tutaj znaczenia rodzaj umowy o pracę kierowcy. Tym samym zasady te dotyczą zarówno kierowców zatrudnionych na stałe, jak i kierowców na umowach czasowych, zatrudnionych za pośrednictwem agencji pracy tymczasowej.

Dla „tymczasowego kierowcy” pojęcie „baza pracodawcy” oznacza bazę przedsiębiorstwa korzystającego z usług kierowcy w zakresie transportu drogowego („przedsiębiorstwo korzystające z usług”), a nie siedzibę „agencji pracy tymczasowej”

Komentarz: Europejski Trybunał Sprawiedliwości, sprawa C-76/77 oraz sprawa C-297/99

PRAWO SOCIALNE W TRANSPORCIE DROGOWYM

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie (EWG) nr 3821/85

Wytyczna nr 2 (GN 2) przyjęta została w październiku 2007, a opublikowana na stronie EUROPA (we wszystkich językach roboczych UE) w grudniu 2007.

Z tytułu wynika, iż jej zakres odnosi się do wybranych treści rozporządzenia 561/2006 WE (określającego zasady okresów prowadzenia, przerw i odpoczynków, a także stanowiące wspólnotowe źródło prawa pracy) oraz do rozporządzenia 3821/85 EWG, określającego zasady dokumentowania aktywności lub braku aktywności kierowców, a w pewnym zakresie także środków transportowych. Wytyczna odwołuje się także do treści dyrektywy 2006/22/WE, ponieważ jest do źródłowy akt prawny kształtujący zasady realizacji kontroli transportu drogowego w Unii Europejskiej. Ma to bezpośredni związek z „kwestią” poruszoną w wytycznej nr 2 jaką jest „rejestracja czasu przejazdu kierowcy do miejsca, które nie jest zwyczajowym miejscem przejęcia lub zdania pojazdu objętego zakresem rozporządzenia (WE) nr 561/2006” w ramach artykułu 9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Komisja Europejska określiła podejście, jakie należy zastosować w przedmiotowym zakresie, określając iż: „kierowca udający się w określone miejsce, **inne niż baza pracodawcy**, wskazane mu/jej przez pracodawcę, w celu przejęcia pojazdu z tachografem, **spełnia swój obowiązek wobec pracodawcy**, a zatem nie dysponuje swobodnie swoim czasem”.

W związku z tym, KE określiła dalej że zgodnie z art. 9 ust. 2 i art. 9 ust. 3:

„- czas spędzony przez kierowcę w drodze do lub z miejsca niebędącego miejscem zamieszkania kierowcy lub bazą pracodawcy, w którym kierowca ma przejąć lub zdać pojazd objęty zakresem rozporządzenia, niezależnie od tego, czy pracodawca wydał polecenie co do terminu i sposobu dojazdu do tego miejsca, czy też pozostawił kierowcy swobodny wybór w tym zakresie, należy zarejestrować jako „okres gotowości” lub „inna praca”, w zależności od

przepisów krajowych państwa członkowskiego;

oraz

- czas spędzony przez kierowcę prowadzącego pojazd nieobjęty zakresem rozporządzenia, do lub z miejsca niebędącego miejscem zamieszkania kierowcy lub bazą pracodawcy, w którym kierowca ma przejąć lub zdać pojazd objęty zakresem rozporządzenia, należy zarejestrować jako „inna praca”.”

Może się wydawać, że zapis KE jest jednoznaczny i czytelny we wskazanym powyżej zakresie. Może być to jednak przeświadczenie mylące, ponieważ KE w wytycznej nie odniosła się do części treści znajdującej się w art. 9 ust. 2 i ust. 3 rozporządzenia 561/2006 WE. Wytyczna KE wspomina jedynie o miejscu zamieszkania kierowcy oraz o „bazie” gdy tym czasem rozporządzenia 561/2006 WE wspomina o miejscu zamieszkania kierowcy i bazie „w której zwykle pracuje”. Na to istotne znaczenie praktyczne i stanowi istotną różnicę. Więcej na ten temat napisałem w ramach odrębnego opracowania.

Istotna też może się wydawać słuszna uwaga KE, nie przesądzająca o tym, czym jest czas dojazdu do pojazdu znajdującego się poza bazą oraz poza miejscem zamieszkania kierowcy, gdy kierowca jest w dowolnej formie dowożony do pojazdu jako pasażer. KE określiła, iż to ustawodawstwo krajowe danego kraju członkowskiego określi, czym w praktyce jest taki odcinek czasu (np.: czy jest dyżurem czy też jest pracą). Wiadomo tylko, że odcinek ten nie może być odpoczynkiem ani przerwą.

Ważne także może się wydawać, iż KE nie uwarunkowała realizacji transportu kierowcy kierującego danym środkiem transportowym od rodzaju tego środka transportowego. Oznacza to, że KE uznała, iż niezależnie czy kierowca kieruje prywatnym dowolnym środkiem transportowym (rowerem, motocyklem, samochodem osobowym lub ciężarówką firmową), to czas dojazdu do pojazdu (lub powrotu) będzie zawsze z mocy prawa „pracą”.

W dalszej części wytycznej Komisja Europejska odniosła się do okoliczności nie uregulowanej wprost w art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 561/2006 WE.

Oczywiste jest (i wynikające *expressis verbis* z treści art. 9 ust.1/561/2006 WE), że czas przejazdu może być uznany za „odpoczynek” lub „przerwę” jeśli kierowca towarzyszy pojazdowi, który jest przewożony **promem lub pociągiem pod warunkiem**, że ma dostęp do kuszetki lub koji (art. 9 ust. 1/561/2006 WE).

Jednak legislator nie określił, jak należy zinterpretować sytuację, gdy kierowca nie towarzyszy pojazdowi, ale podróżując **pociągiem lub promem** do miejsca, gdzie przejmie lub zda pojazd objęty zakresem rozporządzenia (art. 9 ust. 2), ma dostęp do kuszetki w pociągu lub koji na promie.

KE określiła, że taką podróż należy uznać za odpoczynek lub przerwę. Więcej na ten temat napisałem w ramach odrębnego opracowania.

W dalszej części, KE odniosła się do jednego z największych problemów interpretacyjnych w historii obowiązywania rozporządzenia 561/2006 WE. Chodzi o sytuację, gdy przejazd odbywa się w zespole a kierowca siedzący obok na gruncie uregulowania dyrektywy 15/2002 WE, wykonuje pracę. Rozporządzenie 561/2006 WE nie uregulowało nigdy przedmiotowego (jak się wydaje podstawowego) zagadnienia. Oznacza to, że pozostawiono pozorną dowolność interpretacyjną – jednak nie zupełnie. Otóż warto pamiętać, że pomimo iż postanowień dyrektyw nie stosuje się w sposób bezpośredni przez podmioty gospodarcze i osoby fizyczne, to jednak wywierają wpływ, stanowiąc źródło prawa w oparciu o „zasadę skutku pośredniego”. Więcej na ten temat napisałem w ramach odrębnego opracowania. Doszło więc do silnego zamieszania interpretacyjnego. W świetle powyższego należałoby więc ocenić, że pozostawianie kierowcy nie kierującego w kabinie jest pracą, a wobec powyższego nie jest przerwą. To całkowicie wpłynęłoby na ugruntowaną zmianę zasad realizacji transportu drogowego.

Z tego powodu KE postanowiła zająć w przedmiotowej kwestii jednoznaczne stanowisko (oparte na orzecznictwie ETS), w ramach którego uznała, iż pojazd **obsługiwany przez więcej niż jednego kierowcę** w sytuacji, gdy drugi kierowca pozostający do dyspozycji, **siedzi obok** kierowcy i nie pomaga kierowcy w sposób aktywny w prowadzeniu, wówczas **45 minutowy „okres gotowości”** drugiego kierowcy może być uznany za „przerwę”.

KE określiła dalej, że „nie ma tutaj znaczenia rodzaj umowy o pracę kierowcy. Tym samym zasady te dotyczą zarówno kierowców zatrudnionych na stałe, jak i kierowców na umowach czasowych, zatrudnionych za pośrednictwem agencji pracy tymczasowej.

W przypadku kierowców zatrudnionych w agencji pracy tymczasowej i wykonującej pracę dla „pracodawcy użytkownika”, powstawała kolejna wątpliwość nie wyjaśniona przepisami na gruncie rozporządzenia 561/2006 WE. Czy legislator wspólnotowy miał na myśli bazę agencji pracy tymczasowej czy też bazę przedsiębiorstwa pracodawcy użytkownika?

KE określiła ponad wszelką wątpliwość, że w przedmiotowym zakresie przez „bazę” należy rozumieć bazę „pracodawcy użytkownika”.

Warto w tym miejscu zauważyć, iż zagadnienie określenia bazy pracodawcy jest bardziej złożone i zostało odrębnie opisane w ramach odrębnego opracowania.

Warto także zauważyć, że nie należy utożsamiać miejsca zamieszkania kierowcy z miejscem zameldowania kierowcy. Więcej na ten temat napisałem w ramach odrębnego opracowania.

Na koniec warto zauważyć, że stanowisko KE jest zbieżne (w dużej mierze wynika) z orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (sprawa C-76/77 oraz sprawa C-297/99).

Autor opracowania prawnego:
Mariusz Miąsko
Kancelaria Prawna Vigen Sp.j.
www.kancelariaprawnavigen.pl