



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/257/2014/BG

### **Komentarz do wytycznej nr 3 KE określającej zasady legalnego przerywania przerw i odpoczynków na terminalach załadunkowych, parkingach, przejściach granicznych oraz w innych koniecznych przypadkach, zgodnie z treścią art. 4 lit. d) i f) rozporządzenia 561/2006 WE**

#### *PRAWO SOCIALNE W TRANSPORCIE DROGOWYM*

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

*GN 3 – przyjęte w październiku 2007, opublikowane na stronie EUROPA (we wszystkich językach roboczych) w grudniu 2007;*

#### WYTYCZNA NR 3

Kwestia: Nakaz przerywania dziennego lub tygodniowego odpoczynku bądź przerwy w celu przestawienia pojazdu na terenie terminalu, na parkingu lub w strefie przygranicznej.

Artykuł: 4 lit. d) i f) rozporządzenia (WE) nr 561/2006

Podejście, jakie należy zastosować: Zasadniczo w trakcie dziennego lub tygodniowego odpoczynku kierowca powinien mieć możliwość swobodnego dysponowania swoim czasem i nie powinien mieć obowiązku pozostawania w zasięgu swojego pojazdu.

W zasadzie przerywanie dziennego lub tygodniowego odpoczynku bądź przerwy stanowi naruszenie przepisów (chyba, że ma zastosowanie „przypadek promu lub pociągu” (art. 9 ust.1).

Jednak na terenie terminalu lub na parkingu może zdarzyć się nagła nieprzewidziana sytuacja lub nagła potrzeba wymagające przestawienia pojazdu.

Na terenie terminalu zazwyczaj jest kierowca (pracownik terminalu), który w razie konieczności może przestawić pojazd.

Jeśli nie ma takiego pracownika, a przestawienie pojazdu jest nieuniknione ze względu na nadzwyczajne okoliczności, kierowca może przerwać swój odpoczynek jedynie na polecenie właściwego organu lub pracownika terminalu, upoważnionych do wydawania poleceń dotyczących przestawienia pojazdu.

W pozostałych miejscach (np. na parkingu, na przejściach granicznych i w razie nagłej potrzeby), jeśli występują obiektywne nagłe przyczyny, w związku z którymi pojazd musi zostać przestawiony lub jeśli policja lub inna władza (np.: strażak, organy administracji drogowej, celnik, itp.) wydadzą polecenie przestawienia pojazdu, kierowca musi przerwać swój odpoczynek lub przerwę na kilka minut i w takim przypadku nie powinien być ścigany za złamanie przepisów.

Jeśli pojawi się taka konieczność, organy kontrolne państw członkowskich muszą zastosować pewną tolerancję oceniając indywidualne przypadki.

Każdy przypadek przerwania odpoczynku lub przerwy musi zostać ręcznie zarejestrowany przez kierowcę oraz, w razie możliwości, potwierdzony przez właściwy organ, który wydał kierowcy polecenie przestawienia pojazdu.

## **PRAWO SOCIALNE W TRANSPORCIE DROGOWYM**

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

Wytyczna nr 3 (GN 3) 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 3 jaką jest nakaz przerywania dziennego lub tygodniowego odpoczynku, bądź przerwy w celu przestawienia pojazdu na terenie terminalu, na parkingu lub w strefie przygranicznej na gruncie uregulowania artykułu: 4 lit. d) i f) rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Komisja Europejska określiła podejście, jakie należy zastosować w przedmiotowym zakresie, określając iż: *„zasadniczo w trakcie dziennego lub tygodniowego odpoczynku kierowca powinien mieć możliwość swobodnego dysponowania swoim czasem i nie powinien mieć obowiązku pozostawania w zasięgu swojego pojazdu. W zasadzie przerywanie dziennego lub tygodniowego odpoczynku, bądź przerwy stanowi naruszenie przepisów (chyba, że ma zastosowanie „przypadek promu lub pociągu (art. 9 ust.1)“.*

Jednak KE przewidziała w ramach niniejszej wytycznej możliwość przerywania zarówno przerwy jak i odpoczynku na ściśle określonych warunkach.

Można domniemywać, że stało się tak dla zaspokojenia przesłanek o charakterze utylitarnym, a jednocześnie KE dostrzegła zapewne niemożność skutecznego powołania się w przypadku skrócenia norm temporalnych odpoczynków i przerw na treść art. 12/561/2006 WE. Więcej na ten temat napisałem w odrębnym opracowaniu.

KE odniosła się do kilku przypadków, gdzie możliwe jest na gruncie wytycznej nr 3 przerywanie przerwy lub odpoczynku (poza przypadkiem odnoszącym się do promu oraz pociągu).

KE nie określiła zamkniętego katalogu terytorialnego gdzie może dojść do takiego legalnego przerywania omawianych norm temporalnych. Zdaniem KE mogą to być:

- terminal (załadunkowy/rozładunkowy),
- parking,
- przejście graniczne,
- inne miejsca „w razie nagłej potrzeby”.

Jednak KE przewidziała nieco odmienne zasady przerywania odpoczynku i przerw zwłaszcza na terminalach niż w innych wymienionych przykładowo miejscach.

Po pierwsze, kluczowe jest, że warunkiem koniecznym dla powołania się na wytyczną nr 3 jest zaistnienie nagłej i **nieprzewidzianej** sytuacji **lub nagłej potrzeby** wymagającej **przestawienia pojazdu**.

Użycie określenia „lub” jest niezwykle istotne, ponieważ oznacza, iż potrzeba przestawienia pojazdu powinna być „nieprzewidziana”, ale wystarczy także aby była zaledwie „nagła”.

Może oczywiście podnieść wątpliwość, czy można przewidzieć „nagłą” konieczność przestawienia pojazdu? Jest to jednak kwestia praktycznie nie rozstrzygalna w ujęciu zaproponowanym przez KE.

Ważne może się wydawać, że KE w odniesieniu do zasad przerywania przerw i odpoczynków określiła dokładną chronologię zdarzeń:

- KE przyjęła hipotezę, że na terenie terminalu zazwyczaj jest kierowca (pracownik terminalu), który w razie konieczności może przestawić pojazd. Wówczas on i tylko on może dokonać przestawienia pojazdu w trakcie przerwy lub podczas odpoczynku kierowcy.
- Dopiero jeśli **nie ma takiego pracownika**, a przestawienie pojazdu jest „**nieuniknione**” ze względu na nadzwyczajne okoliczności, **kierowca może przerwać swój odpoczynek**.
- Jednak do przerywania przerwy i odpoczynku może dość jedynie **na polecenie właściwego organu** lub **pracownika terminalu**, upoważnionych do wydawania poleceń dotyczących przestawienia pojazdu.

KE nie przewidziała odstępstwa od tej chronologii.

Niezwykle interesujący jest warunek uzasadniający powołanie się na przerywanie przerwy lub odpoczynku, określający, że do naruszenia może dojść jedynie **na polecenie** właściwego organu lub pracownika terminalu. Powstaje oczywiście wątpliwość o sposób udokumentowania takiego polecenia. Zagadnienie to jednak nie stało się przedmiotem rozważań KE.

Być może praktycznym sposobem byłoby dokumentowanie polecenia przez pracownika terminalu na wydruku z tachografu cyfrowego kierowcy lub na jego wykresówce (potwierdzone podpisem pracownika terminalu lub pieczętą terminalu).

Dalej Komisja Europejska określiła, że „w pozostałych miejscach (np. na **parkingu, na przejściach granicznych i w razie nagłej potrzeby**), jeśli występują obiektywne **nagle przyczyny**, w związku z którymi pojazd musi zostać przestawiony lub jeśli policja lub inna władza (np.: strażak, organy administracji drogowej, celnik, itp.) **wydadzą polecenie** przestawienia pojazdu, **kierowca musi przerwać swój odpoczynek lub przerwę** na kilka minut i w takim przypadku nie powinien być ścigany za złamanie przepisów”.

Bardzo interesujące może się wydawać, że zgodnie z zasadami określonymi w

niniejszej wytycznej, w przypadku polecenia organu „władczego” kierowca musi przerwać swój odpoczynek lub przerwę ale wyłącznie w celu „przestawienia pojazdu”.

To jest niezwykle ważne spostrzeżenie, ponieważ określa zaledwie jeden konkretny powód uzasadniający przerwanie przerwy lub odpoczynku.

Oznacza to w praktyce, iż organ kontrolny nie może żądać przerwania przerwy lub odpoczynku z innych powodów.

To zaś oznacza, że w trakcie rozpoczętej przerwy i odpoczynku, organ kontrolny nie ma prawa żądać przerwania przerwy lub odpoczynku dla realizacji kontroli.

W dalszej części wytycznej, określone zostały następstwa przerwania odpoczynków lub przerw, spełniających omówione przesłanki. KE użyła obligatoryjnych określeń, stwierdzając jednoznacznie, że „organy kontrolne państw członkowskich **muszą** zastosować pewną tolerancję oceniając indywidualne przypadki”.

Kluczowe jednak jest (podobnie jak w przypadku powołania się na art. 12 rozporządzenia 561/2006 WE oraz na art. 9 umowy AETR), że „każdy przypadek przerwania odpoczynku lub przerwy **musi zostać ręcznie zarejestrowany przez kierowcę** oraz w **razie możliwości, potwierdzony** przez właściwy organ, który wydał kierowcy polecenie przestawienia pojazdu”.

Tak więc niezależnie od okoliczności, czy kierowca dokonał przerwania przerwy lub odpoczynku na polecenie danego organu czy też na polecenie pracownika terminalu, dla skuteczności powołania się na treść niniejszej wytycznej KE zawsze, warunkiem koniecznym zawsze będzie odrębne opisanie przez kierowcę przedmiotowego zdarzenia, a w razie możliwości uzyskanie potwierdzenia pisemnego także przez podmiot, który takie polecenie wydał.

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