



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/260/2014/BG**

### **Komentarz do wytycznej nr 6 KE określającej zasady rejestracji czasu spędzonego przez kierowcę na promie zgodnie z treścią art. 9 ust. 1 rozporządzenia 561/2006 WE**

*PRAWO SOCJALNE W TRANSPORCIE DROGOWYM*  
ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 561/2006, DYREKTYWA 2006/22/WE,  
ROZPORZĄDZENIE  
(EWG) NR 3821/85

*GN 6 – przyjęta i opublikowana w marcu 2008.*

#### WYTYCZNA NR 6

Kwestia: Rejestracja czasu spędzonego na pokładzie promu lub w pociągu, gdzie kierowca ma dostęp do koi lub kuszetki.1

Artykuł: 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006

Podejście, jakie należy zastosować: Zasadniczo, w trakcie odpoczynku, kierowca ma możliwość swobodnego dysponowania swoim czasem, zgodnie z art. 4 lit. f). Jednakże jeśli kierowca podróżuje promem lub koleją, jest uprawniony do wykorzystania przysługującej mu przerwy lub odpoczynku, dziennego lub tygodniowego, pod warunkiem, że ma dostęp do koi lub kuszetki. Wynika to z brzmienia art. 9 ust. 2, który stanowi, że czas spędzony w podróży (na dojeździe do miejsca postoju pojazdu lub powrotu z tego miejsca) „nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i posiada dostęp do koi lub do kuszetki”.

Ponadto, zgodnie z art. 9 ust. 1, regularny dzienny okres odpoczynku trwający

co najmniej 11 godzin spędzanych na promie lub w pociągu (jeśli kierowca ma dostęp do koi lub do kuszetki) może zostać przerwany najwyżej dwukrotnie innymi czynnościami (takimi jak wjazd na prom lub pociąg, lub zjazd z promu lub z pociągu).

Całkowity czas tych dwóch przerw w okresie odpoczynku nie może przekroczyć 1 godziny.

Czas tych przerw w żadnym przypadku nie może powodować skrócenia regularnego dziennego okresu odpoczynku.

W przypadku regularnego dziennego odpoczynku wykorzystywanego w dwóch częściach, z których pierwsza musi trwać co najmniej 3 godziny, a druga co najmniej 9 godzin (zgodnie z art. 4 lit. g), liczba przerw (maksymalnie dwóch) dotyczy całego regularnego dziennego okresu odpoczynku wykorzystywanego w dwóch częściach, a nie jego poszczególnych części.

Odstępstwa od art. 8 na podstawie art. 9 ust. 1 nie stosuje się do tygodniowego okresu odpoczynku, czy to skróconego, czy to regularnego.

## **PRAWO SOCIALNE W TRANSPORCIE DROGOWYM**

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

Wytyczna nr 6 (GN 6), przyjęta i opublikowana została w marcu 2008 roku na stronie EUROPA (we wszystkich językach roboczych UE).

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 6 jaką jest rejestracja czasu spędzonego na pokładzie promu lub w pociągu, gdzie kierowca ma dostęp do koi lub kuszetki.1, zgodnie z treścią art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Komisja Europejska określiła, że zasadniczo, w trakcie odpoczynku, *„kierowca ma możliwość swobodnego dysponowania swoim czasem, zgodnie z art. 4 lit. f). Jednakże jeśli kierowca podróżuje promem lub koleją, jest uprawniony do wykorzystania przysługującej mu **przerwy lub odpoczynku, dziennego lub tygodniowego**, pod warunkiem, że ma **dostęp do koi lub kuszetki**. Wynika to z brzmienia art. 9 ust. 2, który stanowi, że czas spędzony w podróży (na dojeździe do miejsca postoju pojazdu lub powrotu z tego miejsca) „nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, **chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i posiada dostęp do koi lub do kuszetki**”.*

Na wstępie warto zauważyć, iż w praktyce występują relatywnie częste przypadki, gdy prom nie może zacumować w porcie z uwagi na sztorm i kierowcy faktycznie znajdują się na promie przez 24 godziny lub dłużej.

Można zadać więc dwa pytania:

- Czy przebywanie przez kierowcę na promie przez okres 24 godzin lub dłużej skutkuje zaliczeniem mu odbioru odpoczynku tygodniowego?
- Czy przebywanie przez kierowcę na promie przez okres 24 godzin lub dłużej skutkuje zaliczeniem mu odbioru odpoczynku dziennego regularnego?

Odpowiedź na pierwsze pytanie na gruncie wykładni językowej jest negatywna,

ponieważ ustawodawca nie przewidział w ogóle możliwości odbioru na promie odpoczynku innego niż dzienny.

Odpowiedź na drugie pytanie jest pozytywna, ponieważ ustawodawca nie ograniczył możliwości odbioru na promie nieprzerwanego dziennego odpoczynku, a jedynie udzielił na zasadzie odstępstwa uprawnienia do jego przerywania na określonych zasadach.

Kierowca musi także pamiętać, że „przerywany” odpoczynek zostanie zaliczony pod warunkiem, że kierowca będzie posiadał na promie do własnej dyspozycji koję (prom) / kuszetkę (pociąg) oraz że będzie „swobodnie dysponował własnym czasem” w trakcie trwania całego okresu odpoczynku.

Jednak wspomniane już powyżej stanowisko KE w ramach wytycznej nr 6 (GN-6), jest zgoła odmienne. KE określiła, iż: *„zasadniczo, w trakcie odpoczynku, kierowca ma możliwość swobodnego dysponowania swoim czasem, zgodnie z art. 4 lit. f). Jednakże jeśli kierowca podróżuje promem lub koleją, jest uprawniony do wykorzystania przysługującej mu przerwy lub odpoczynku, dziennego lub **tygodniowego**, pod warunkiem, że ma dostęp do koi lub kuszetki. Wynika to z brzmienia art. 9 ust. 2, który stanowi, że czas spędzony w podróży (na dojeździe do miejsca postoju pojazdu lub powrotu z tego miejsca - przypis) „nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i posiada dostęp do koi lub do kuszetki”.*

Przedmiotowe stanowisko KE może zaskakiwać, ponieważ jest wprost sprzeczne z treścią normy na którą wytyczna nr 6 się powołuje ponieważ art. 9 ust. 1 nie odnosi się do odpoczynku „tygodniowego”.

Można by więc negatywnie odnieść się do przedmiotowego stanowiska KE we wskazanym zakresie gdyby nie okoliczność wynikająca z zasady skutku pośredniego, nakazującej sądom oraz organom państwowym (w tym kontrolnym) uwzględniać treść wytycznych KE. Więcej na ten temat [...].

Istnieje jeszcze jeden schemat przerywania odpoczynku w celu wjazdu na prom i zjazdu z niego. Należy bowiem pamiętać, że zgodnie z art. 4 lit. g): *„alternatywnie, regularny dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny a druga co najmniej 9 godzin”.*

Wynika z tego, że w skrajnym przypadku odpoczynek „regularny” może być przerywany nawet 3 razy. Uważna analiza norm rozporządzenia w przedmiotowym zakresie jednoznacznie wykazuje, że ustawodawca unijny dopuścił (nieświadomie jak się później okazało) okoliczność, gdy odpoczynek dzielony może być faktycznie przerywany nawet 3 razy.

Komisja Europejska dokonała korekty w odniesieniu do powyższej konstrukcji. Zgodnie z wytyczną nr 6 do *„przepisów socjalnych w transporcie drogowym, Rozporządzenia (WE) nr 561/2006, dyrektywy 2006/22/WE, rozporządzenia*

(EWG) nr 3821/85”:

Wytyczna nr 6 KE określa, iż: „w przypadku regularnego dziennego odpoczynku wykorzystywanego w dwóch częściach, z których pierwsza musi trwać co najmniej 3 godziny, a druga co najmniej 9 godzin (zgodnie z art. 4 lit. g), liczba przerw (maksymalnie dwóch) dotyczy całego regularnego dziennego okresu odpoczynku wykorzystywanego w dwóch częściach, a nie jego poszczególnych części.” (...)

(...)„Ponadto, zgodnie z art. 9 ust. 1, regularny dzienny okres odpoczynku trwający co najmniej 11 godzin spędzanych na promie lub w pociągu (jeśli kierowca ma dostęp do koi lub do kuszetki) może zostać przerwany najwyżej dwukrotnie innymi czynnościami (takimi jak wjazd na prom lub pociąg, lub zjazd z promu lub z pociągu)”.

Komisja Europejska dokonała więc ograniczenia możliwości realizacji przerw na mocy wytycznej, która na gruncie zasady skutku pośredniego będzie wiążąca dla sądów oraz organów administracji państwowej.

W tym miejscu warto się odnieść także do innego zapisu wytycznej nr 6 KE, która określa, że „odstępstwa od art. 8 na podstawie art. 9 ust. 1 nie stosuje się do tygodniowego okresu odpoczynku, czy to skróconego, czy to regularnego”.

Można więc zadać pytanie jaki związek oraz jakie relacje zachodzą pomiędzy przytoczonym zapisem wytycznej nr 6, a zapisem wytycznej nr 2 KE, która dopuszcza możliwość odbioru na promie także tygodniowego odpoczynku.

Może powstać wątpliwość, czy pomiędzy treścią przytoczonych wytycznych KE nie chodzi sprzeczność?

Wydaje się jednak, że przedmiotowe zapisy odnoszą się do odrębnych zbiorów tematycznych.

KE w wytycznej nr 2 dopuściła możliwość odbioru na promie odpoczynku tygodniowego natomiast KE w wytycznej nr 6 zaznaczyła jedynie, że odpoczynek tygodniowy nie może posiadać charakteru przerywanego (czyli musi nieprzerwanie trwać minimum 24 lub 45 godzin, ewentualnie w zakresie czasu wynikającym z rekompensaty).

Pozostaje do wyjaśnienia jeszcze wątpliwość, czy przerwy na wjazd na prom zalicza się do „odpoczynku” czy do jazdy?

Co do zasady wydaje się że nieuzasadnione jest doliczanie okresów wjazdu na

prom oraz zjazdu z promu do okresu trwania „odpoczynku”. Z art. 9 rozporządzenia 561/2006/WE jednoznacznie wynika, że: *„okres ten (odpoczynku) można przerwać (...) innymi czynnościami (...)”*. Z treści tego przepisu jednoznacznie wynika, że odpoczynek jest „przerwany” *„innymi czynnościami”*.

Można to rozumieć tylko tak, że owe „inne czynności” nie są odpoczynkiem. Ponieważ jednak mowa jest o „stanie szczególnym” to wyjaśnić należy, że okres wjazdu na prom, pomimo że nie został zaliczony do „odpoczynku”, nie stanowi też „okresu prowadzenia pojazdu” i nie zostanie doliczony do dziennego, tygodniowego i dwutygodniowego „czasu prowadzenia pojazdu”.

Jest to bardzo ważna informacja, ponieważ wjazd na prom/pociąg oraz zjazd nie zmniejsza potencjalnego limitu okresu prowadzenia pojazdu i czasu prowadzenia pojazdu, który kierowca ma do wykorzystania zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

Jednocześnie też okres ten wydaje się być czasem pracy, bez względu na okoliczność, że na gruncie międzynarodowych źródeł prawa pracy zostanie udokumentowany selektorem na tachografie lub opisem odręcznym jako „stan szczególny” (jazda poza zakresem 561/2006 WE-prom/pociąg).

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