

# Przegląd najważniejszych wytycznych związanych z rozporządzeniem 561/2006

Analizując przepisy branży transportowej często dochodzimy do wniosku, że dany zapis w akcie prawnym jest niejasny lub nieprecyzyjny. Nierzadko także problemy sprawia interpretacja danego przepisu. Dla przewoźnika oraz kierowcy istotne jest, jak do danego zagadnienia ustosunkuje się organ kontrolny. Z podobnym problemem borykają się zresztą sami inspektorzy państw członkowskich, którzy w wielu kwestiach mają odmienne podejście.



Piotr Dajema

Jednym z najważniejszych aktów prawnych obowiązujących osoby realizujące transport drogowy na terenie Unii Europejskiej jest Rozporządzenie (WE) 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 z dnia 15 marca 2006 r. (Dz. Urz. UE L 2006 Nr 102). Rozporządzenie to reguluje kwestie związane z czasem pracy kierowcy, takie jak okres prowadzenia pojazdu oraz przerwy i odpoczynki kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób. Jednak także w przypadku tego rozporządzenia nie uniknięto wątpliwości związanych z poprawną interpretacją przepisów w nim zawartych. Jak sobie radzić i z czego korzystać, aby prawidłowo zrozumieć treść rozporządzenia 561/2006? W tym artykule wskażemy kilka najważniejszych dokumentów, z których przewoźnik może czerpać wiedzę na temat niniejszego aktu prawnego.

## KE na pomoc w interpretacji przepisów

Zgodnie z informacją zawartą w art. 25 rozporządzenia 561/2006 WE:

1. Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy, Komisja:

a) bada sprawy, w których występują różnice w stosowaniu i egzekwowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia, w szczególności dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku;

b) wyjaśnia przepisy niniejszego rozporządzenia w celu wspierania wspólnego podejścia.

W kwestiach spornych, Komisja Europejska podejmuje decyzję w sprawie zalecanego podejścia i opracowane stano-

ście organów odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa, tworzy różnego rodzaju zalecenia, wyjaśnienia, klaryfikacje i de-

## Kwestie związane z czasem pracy kierowcy, takie jak okres prowadzenia pojazdu oraz przerwy i odpoczynki kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób reguluje Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006.

wisko jest przekazywane do Parlamentu Europejskiego, Rady oraz Państw Członkowskich. UE mając na celu ujednoczenie interpretacji przepisów oraz spójne podej-

czyje wykonawcze. Kierunkują one podejście do konkretnych niedoprecyzowanych zagadnień za pomocą ww. nieformalnych instrumentów.



Jednym ze zbiorów zaleceń są dokumenty opracowane przez Komisję Europejską, w których została przedstawiona interpretacja wybranych przepisów dla branży transportowej, oparta na najlepszych praktykach



Na mocy zapisów art. 54 ust. 1 i ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego wydaje zalecenia dla inspektorów, które mają za zadanie ujednoczenie postępowania podczas kontroli w terenie lub w przedsiębiorstwie

Art. 11 ust. 1 Rozporządzenia 2006/22/WE:

1. Zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2, Komisja określi wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie kontroli.

Co ważne, wszelkie dokumenty „doprecyzowujące” nie posiadają charakteru prawnie wiążącego, są jedynie zaleceniami. Pomimo tego, sądy oraz liczne instytucje sugerują się nimi i odwołują do nich. Przykładem może być decyzja Ministerstwa Środowiska, Energii i Morza Republiki Francuskiej o zniesieniu sankcji za odbiór

## Zgodnie z informacją zawartą w art. 25 rozporządzenia 561/2006 WE: Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy, Komisja... wyjaśnia przepisy niniejszego rozporządzenia w celu wspierania wspólnego podejścia.

przerw w czasie jazdy pojazdu w podwójnej obsadzie, w której nawiązano do wytycznej KE nr 2:

Z korespondencji z Komisją Europejską wynika, że rozwiązanie zaprezentowane w wytycznych nr 2, które dotychczas dzielają Państwa Członkowskie Unii Europejskiej, jest nadal stosowane celem zapewnienia możliwie najbardziej jednolitego stosowania obowiązujących zasad.

### Zbiory zaleceń Komisji Europejskiej

Jednym ze zbiorów zaleceń są dokumenty opracowane przez Komisję Europejską, w których została przedstawiona interpretacja wybranych przepisów dla branży transportowej oparta na najlepszych praktykach. Aktualnie jest dostępnych osiem wytycznych normujących kwestie dotyczące m. in. przerywania odpoczynku na terminalach, odbierania odpoczynków podczas przeprawy promowej oraz obowiązku posiadania przez kierowcę for-

mularzy zaświadczeń o działalności, czyli tzw. „urlopówek”. Przytoczone zalecenia są dostępne na stronie Komisji Europejskiej: <http://bit.ly/zaleceniaKE>

Równoległe do wytycznych, Komisja Europejska opublikowała klaryfikacje. Zawierają one odpowiedzi na szczegółowe pytania zadane przez podmioty z państw członkowskich. Przedstawiają stanowisko dotyczące np. zakresu stosowania rozporządzenia 561/2006/WE, wyłączeń ze wspomnianego rozporządzenia z tytułu DMC, czy rodzaju wykonywania przewozu.

### Wyjaśnienie rozporządzenia przez TRACE

Kolejna interpretacja została opracowana przez organizację TRACE (Transport Regulators Align Control Enforcement), działającą pod auspicjami KE. Podjęła się ona wyjaśnienia przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, ustanawiających przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób. Prace TRACE oparte były o konsultacje z organami branżowymi, takimi jak IRU (Międzynarodowy Związek Transportu Drogowego), UETR (Union



W pewnych kwestiach pomocne będą także orzecznictwa sądów oraz trybunałów. Rozporządzenie 561/2006/WE nie uwzględnia bowiem wszystkich możliwych przypadków, z jakimi kierowca może się spotkać na drodze

Européenne des Transporteurs Routiers), oraz agencjami wykonawczymi reprezentowanymi w ramach ECR (Euro Control Route) i CORTE (Konfederacji Organizacji ds. Egzekwowania Przepisów w Transporcie Drogowym). Swoje uwagi mogły też zgłaszać organy egzekwowania prawa ze wszystkich 27 państw członkowskich.

W wyniku działania organizacji powstał zbiór wyjaśnień oraz wskazówek dotyczących stosowania postanowień rozporządzenia. Ma on za zadanie służyć jako podstawa do ciągłego szkolenia funkcjonariuszy kontrolujących w krajach UE. Wszystkie zalecenia wywodzą się z bezspornych interpretacji przepisów oraz z wcześniej opracowanych wytycznych, objaśnień i orzeczeń sądowych w sytuacjach budzących wątpliwości interpretacyjne. W opracowaniu została szczegółowo przedstawiona baza, na podstawie której zachęca się państwa członkowskie do stworzenia materiałów szkoleniowych dla organów kontrolnych. Można je pobrać pod tym linkiem: <http://bit.ly/zaleceniaTRACE>

### Zalecenia GITD

Na mocy zapisów art. 54 ust. 1 i ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego wydaje zalecenia dla inspektorów, które mają za zadanie ujednoczenie postępowania podczas kontroli w terenie lub w przedsiębiorstwie. Aktualny zbiór wytycznych jest

dostępny na stronie <https://inelo.pl/pliki/przepisy-prawne/> (WYTYCZNE). Zalecenia odnoszą się przede wszystkim do analizy naruszeń przerw i odpoczynków oraz dokumentowania czynności kierowcy, które nie zostały zapisane automatycznie poprzez urządzenie rejestrujące zamontowane w pojeździe.

odpoczynku dziennego (pod warunkiem, że ten odpoczynek jest nie krótszy niż 7 godzin). Dokument również jest dostępny na stronie INELO, pod wymienionym wcześniej linkiem.

Należy dodać, że w pewnych kwestiach pomocne będą także orzecznictwa sądów oraz trybunałów. Rozporządzenie

## Art. 11 ust. 1 Rozporządzenia 2006/22/WE: Zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2, Komisja określi wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie kontroli.

### Decyzja wykonawcza KE nr 3759

Kolejne kierunki interpretacyjne zostały określone w decyzjach wykonawczych Komisji Europejskiej. Kluczową jest wydana w dniu 7.06.2011 r. decyzja nr 3759. Do tej pory organy kontrolne w UE stosowały różne zasady obliczania dziennego czasu prowadzenia pojazdu w sytuacji, gdy kierowcy nie wykorzystali w całości okresów odpoczynku, wymaganych zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Powyższa decyzja ma za zadanie ujednoczenie podejścia organów kontrolnych do określenia skali naruszenia w przypadku, gdy kierowca nie odbierze prawidłowego

561/2006/WE nie uwzględnia bowiem wszystkich możliwych przypadków, z jakimi kierowca może się spotkać na drodze.

W razie wątpliwości związanych ze zrozumieniem przepisów zawsze warto sięgnąć po dodatkowe wyjaśnienia i wskazówki, które pozwolą nam lepiej zrozumieć, jakie było zamierzenie organu wydającego dany akt prawny. Znajomość zaleceń przytoczonych w powyższym artykule z pewnością pomoże przewoźnikowi i kierowcy lepiej przygotować się do kontroli oraz zmniejszyć ewentualne kary nakładane przez inspekcje. ◀

**Piotr Dajema,**  
Ekspert INELO  
ds. wdrożeń i szkoleń

Zarejestruj się na stronie  
**[www.tsl-biznes.pl/gratis](http://www.tsl-biznes.pl/gratis)**  
i czytaj **ZA DARMO**  
pełne e-wydania  
miesięcznika TSL biznes!

[www.tsl-biznes.pl/gratis](http://www.tsl-biznes.pl/gratis)



**Czytaj regularnie TSL Biznes**

W każdym numerze m.in. artykuły i praktyczne porady z zakresu prawa transportowego, ubezpieczeń i ryzyk w transporcie

Zamów bezpłatną e-prenumeratę:

**[www.TSL-biznes.pl/gratis](http://www.TSL-biznes.pl/gratis)**