

Wytyczne nr¹

Głównego Inspektora Transportu Drogowego

z dnia 28 lipca 2011 r.

w sprawie postępowania inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli przestrzegania przepisów o okresach prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerwach i odpoczynkach kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących w przewozach drogowych

Na podstawie art. 51 ust. 3 i art. 54 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.¹), mając na celu ujednolicenie postępowania inspektorów transportu drogowego podczas kontroli przestrzegania przez przedsiębiorców i kierowców przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady 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 (Dz. Urz. UE L Nr 102 z 11.04.2006 r.) oraz rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 z dnia z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 227), stanowi się, co następuje.

§ 1. Na potrzeby niniejszych wytycznych użyte określenia lub skróty oznaczają:

- 1) rozporządzenie nr 561/2006 – rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady 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 (Dz. Urz. UE L Nr 102 z 11.04.2006 r.)
- 2) rozporządzenie nr 3821/85 – rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 z dnia z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 227);
- 3) AETR – Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087);
- 4) UTD – ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.);
- 5) USTC – ustawę z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494 i z 2007 r. Nr 99, poz. 661);

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720, Nr 98, poz. 817, z 2010 r. Nr 43, poz. 246, Nr 164, poz. 1107, Nr 225, poz. 1466, Nr 247, poz. 1652, Nr 249, poz. 1656 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 48, poz. 247 i Nr 106, poz. 622).

- 6) UCK – ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879;

§ 2. Podczas wykonywania kontroli przestrzegania przez przedsiębiorców i kierowców przepisów w zakresie okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu oraz odpoczynku, należy kierować się zaleceniami i wskazówkami dotyczącymi wybranych zagadnień, zawartymi w załączonym do niniejszych wytycznych szczegółowym wykazie.

§ 3. Tracą moc *Wytyczne nr 1/2009 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 12 sierpnia 2009 r. w sprawie postępowania inspektorów Transportu Drogowego w zakresie kontroli przestrzegania przepisów o okresach prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerwach i odpoczynkach kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących w przewozach drogowych.*

§ 4. Do postępowań wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszych wytycznych stosuje się wytyczne dotychczasowe.

§ 5. Wytyczne wchodzą w życie z dniem 1 sierpnia 2011 r.

GŁÓWNY INSPEKTOR
TRANSPORTU DROGOWEGO

Tomasz Połec

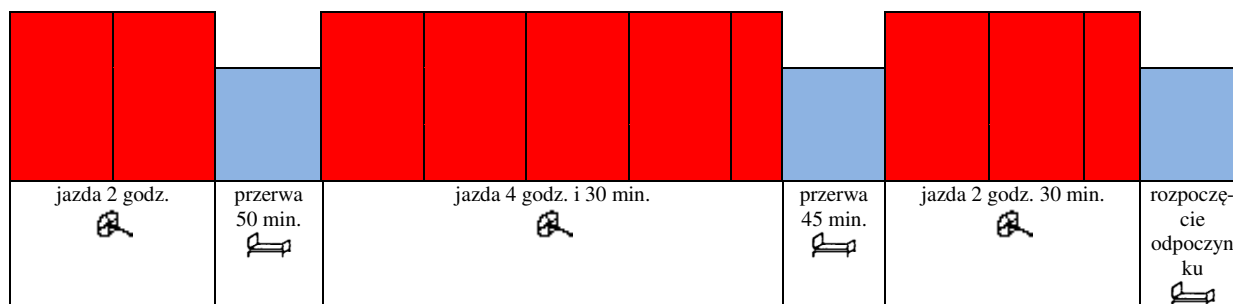
Załącznik do Wytycznych nr /2011
z dnia lipca 2011 r.
Głównego Inspektora Transportu Drogowego
w sprawie postępowania inspektorów
Inspekcji Transportu Drogowego
w zakresie kontroli przestrzegania przepisów
o okresach prowadzenia pojazdów,
obowiązkowych przerwach
i odpoczynkach kierowców
wykonujących przewozy drogowe
oraz przepisów o stosowaniu
urządzeń rejestrujących
w przewozach drogowych.

1. Ustalanie okresu jazdy ciągłej.

Zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 561/2006 po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej czterdzieści pięć minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku. Przerwę tę może zastąpić przerwa długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, rozłożone w czasie w taki sposób, aby zachować zgodność z przepisami akapitu pierwszego.

W przypadku odebrania przez kierowcę przerwy trwającej co najmniej 45 min. po okresie jazdy krótszym niż cztery i pół godziny, np. po dwóch godzinach jazdy, a następnie kolejnej przerwy trwającej co najmniej 30 min. (ale mniej niż 45 min.) po łącznym okresie jazdy nieprzekraczającym cztery i pół godziny, a więc po dwóch i pół godzinie jazdy należy przyjąć następujący sposób obliczania.

Każde wykorzystanie przerwy trwającej co najmniej 45 min. rozpoczyna kolejny okres rozliczeniowy, a więc na kolejne cztery i pół godziny jazdy musi przypaść kolejna przerwa odebrana zgodnie z ww. przepisem.



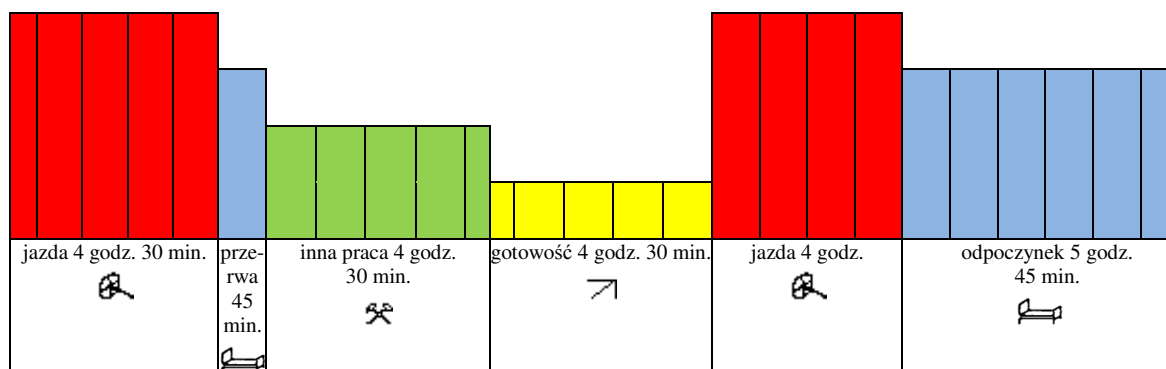
Powyższy schemat obrazuje, że po odebraniu przerwy w wymiarze 50 minut kierowca rozpoczyna okres jazdy, który może trwać nieprzerwanie przez 4 godziny i 30 minut.

2. Skrócenie dziennego czasu odpoczynku oraz przekroczenie maksymalnego dziennego okresu prowadzenia pojazdu.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 lit. k rozporządzenia 561/2006 „dzienny czas prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku”. Natomiast na podstawie zapisu art. 8 ust. 2 ww. rozporządzenia w każdym 24 godzinny okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.

Przez skrócenie dziennego okresu odpoczynku należy uznać alternatywnie następujące sytuacje:

- 1) kierowca nie odebrał prawidłowego dziennego odpoczynku w 24 godzinny okresie rozliczeniowym (30 godzinny – w przypadku załogi wielosobowej), jednakże odpoczynek ten wykorzystał z przekroczeniem tego okresu;

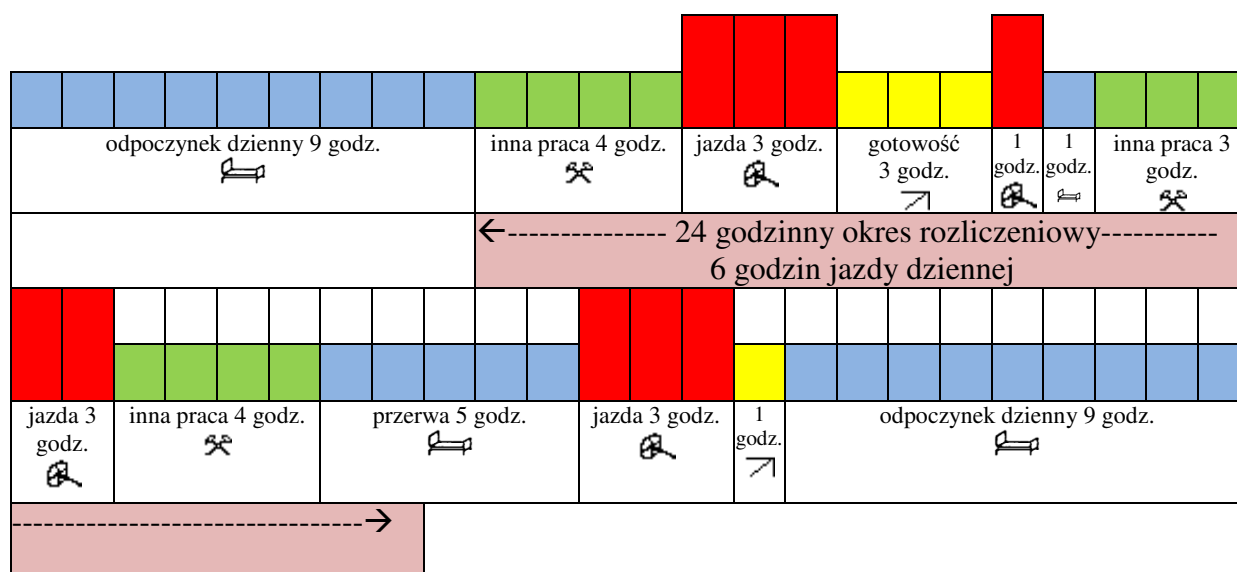


- 2) kierowca wykorzystał skrócony okres odpoczynku ponad dopuszczalny limit w danym okresie (3 skrócone dzienne odpoczynki pomiędzy dwoma odpoczynkami tygodniowymi, zgodnie z rozporządzeniem nr 561/2006, bądź w ciągu tygodnia – zgodnie z AETR); za odpoczynek tygodniowy należy uznać również skrócony odpoczynek tygodniowy, który nie został zrekompensowany, a więc nie jest prawidłowy;

	brak naruszenia	brak naruszenia	brak naruszenia	naruszenie lp. 10.2. UTD	naruszenie lp. 10.2. UTD	naruszenie lp. 10.2. UTD	
odpoczynek tygodniowy 45 godz.	odpoczynek dzienny 9 godz.	odpoczynek dzienny 9 godz.	odpoczynek dzienny 9 godz.	odpoczynek dzienny 9 godz.	odpoczynek dzienny 9 godz.	odpoczynek dzienny 9 godz.	odpoczynek tygodniowy 24 godz.
	dopuszczalne trzykrotne skrócenie dziennego okresu odpoczynku do 9 godz.			niedopuszczalne trzykrotne skrócenie dziennego okresu odpoczynku do 9 godz.			

3) kierowca nie wykorzystał prawidłowego dziennego odpoczynku w okresie 24 godzinnym, a jednocześnie okres jazdy dziennej pomiędzy dwoma prawidłowymi dziennymi okresami odpoczynku nie został przekroczony.

Poniższy schemat przedstawia sytuację, kiedy po prawidłowo odebranym odpoczynku dziennym trwającym 9 godzin kierowca rozpoczyna następny okres rozliczeniowy trwający 24 godziny i w tym okresie nie przekracza dopuszczalnej jazdy dziennej, ale nie odbiera wymaganego odpoczynku dziennego.

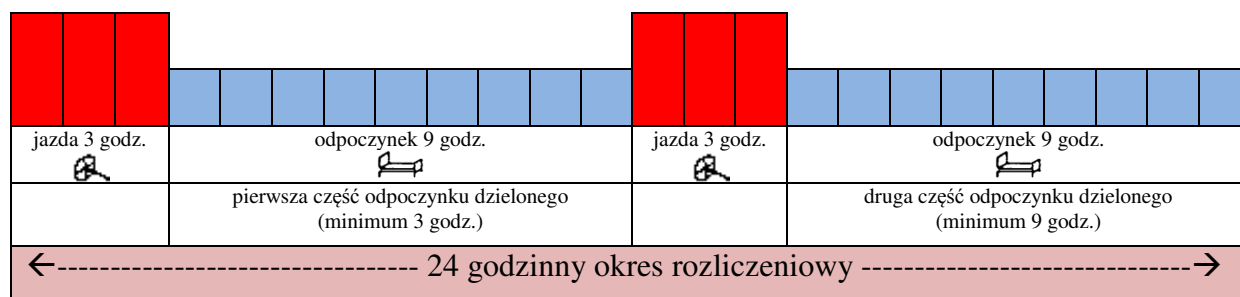


Obliczanie dziennego okresu prowadzenia pojazdu zaczyna się po upływie nieprzerwanego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 7 godzin i kończy się z początkiem nieprzerwanego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 7 godzin. Powyższy sposób obliczania dziennego okresu prowadzenia pojazdu wynika z przepisu art. 1 *decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z dnia 7 czerwca 2011 r. w sprawie obliczania dziennego czasu prowadzenia pojazdu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady.*

Brak odebrania dziennego okresu odpoczynku w 24 godzinny okresie rozliczeniowym po odpoczynku dziennym oraz po jego przekroczeniu powoduje, że do momentu odebrania dziennego okresu odpoczynku (skróconego lub regularnego) **w każdym 24 godzinny okresie**, w którym kierowca wykorzystał odpoczynek trwający krócej niż 9 godzin powstaje podstawa do odpowiedzialności za skrócenie dziennego okresu odpoczynku. W tym celu istotne jest wskazanie odpoczynku dziennego (trwającego co najmniej 9 godzin) a następnie oznaczenie **sztywnych okresów 24 godzinnych** do momentu odebrania kolejnego dziennego okresu odpoczynku (trwającego co najmniej 9 godzin). Podstawą do ustalenia wielkości skrócenia dziennego okresu odpoczynku stanowi najdłuższy nieprzerwany odpoczynek wykorzystany w danym 24 godzinny okresie rozliczeniowym. Jeżeli okres odpoczynku trwający co najmniej 9 godzin został wykorzystany z przekroczeniem odpowiedniego okresu rozliczeniowego powstaje podstawa do stwierdzenia naruszenia w postaci skrócenia dziennego okresu odpoczynku, ale jednocześnie rozpoczyna się kolejny okres rozliczeniowy, w którym kierowca powinien wykorzystać dzienny okresu odpoczynku.

Powyższe wytyczne stosuje się odpowiednio do załogi wieloosobowej z zastrzeżeniem, iż okres rozliczeniowy, w którym kierowca powinien skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 9 godzin (8 godzin w załodze wieloosobowej zgodnie z AETR) wynosi 30 godzin.

Szczególny przypadek może wystąpić, gdy w jednym okresie 24 godzinny kierowca, mając krótkie okresy prowadzenia pojazdu, dwukrotnie wykorzystuje skrócony odpoczynek (np. jazda 3 godziny, odpoczywa 9 godzin, następnie jazda 3 godziny i ponownie odpoczywa 9 godzin). W takim przypadku należy odpoczynki wykorzystane w powyższy sposób potraktować jako regularny dzielony odpoczynek dzienny.



3. Skrócenie tygodniowego czasu odpoczynku przy wykonywaniu przewozu drogowego.

Zgodnie z art. 8 ust. 6 i 7 rozporządzenia 561/2006 „w ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej: dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy jednak skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu (...) odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej dziewięć godzin.”

W świetle powyższych norm, wobec braku odpowiednich przepisów dotyczących sankcjonowania przewoźników za brak skompensowania skróconego odpoczynku tygodniowego, przy ustalaniu, czy odpoczynek tygodniowy został wykorzystany prawidłowo, analiza powinna obejmować dokumenty powstałe po dniu skrócenia odpoczynku tygodniowego. W tym celu istotne jest wskazanie prawidłowego odpoczynku tygodniowego (regularnego lub skróconego), a następnie oznaczenie sześciu okresów 24 godzinnych, po których kierowca musi skorzystać z kolejnego odpoczynku tygodniowego zgodnie z art. 8 ust. 6 rozporządzenia nr 561/2006. Jeżeli w analizowanym okresie kierowca nie odbierze prawidłowego odpoczynku tygodniowego, podstawę do ustalenia wielkości naruszenia stanowi najdłuższy odebrany odpoczynek.

okres odpoczynku tygodniowego	24 godz. okres rozliczeniowy	24 godz. okres rozliczeniowy	24 godz. okres rozliczeniowy	24 godz. okres rozliczeniowy	24 godz. okres rozliczeniowy	24 godz. okres rozliczeniowy	okres odpoczynku tygodniowego
	←----- 6 okresów 24 godzinnych po których odebrano odpoczynek tygodniowy – brak naruszeń -----→						

okres odpoczynku tygodniowego 	24 godz. okres rozliczeniowy	24 godz. okres rozliczeniowy	24 godz. okres rozliczeniowy	24 godz. okres rozliczeniowy	24 godz. okres rozliczeniowy	24 godz. okres rozliczeniowy	24 godz. okres rozliczeniowy	okres odpoczynku tygodniowego 
	←----- 6 okresów 24 godzinnych po których nie odebrano -----→ okres odpoczynku tygodniowego, najdłuższy okres odpoczynku (mniej niż 24 godz. lub 45 godz.) uznamy za podstawę do obliczenia naruszenia lp. 10.1. zał. UTD						7 okres 24 godz.	
	←----- okres wskazujący na popełnienie naruszenia lp. 10.1. zał. UTD -----→							

Jeżeli w analizowanych sześciu okresach 24 godzinnych kierowca wykorzystał odpoczynek krótszy niż 24 godziny, ale w późniejszym terminie otrzymał pełną rekompensatę (tj. do 45 godzin), podstawę do ustalenia wielkości naruszenia stanowi różnica pomiędzy okresem 24 godzinnym a faktycznie odebrany odpoczynkiem (np. 24h – 20h). Jeżeli jednak rekompensata nie będzie pełna, oznacza to niedozwolone skrócenie odpoczynku tygodniowego, a podstawę do ustalenia wielkości naruszenia stanowi różnica pomiędzy okresem 45 godzinnym a faktycznie odebrany odpoczynkiem (np. 45h – 20h).

Sob./ Ndz.	Pon.	Pt.	Sob./ Ndz.	Pon.	Pt.	Sob./ Ndz.	Pon.	Pt.	Sob./ Ndz.	Pon.	Pt.	Sob./ Ndz.	Pon.	Pt.	Sob./ Ndz.	Pon.	Pt.	Sob./ Ndz.	Pon.	Pt.					
24 godz. odp. tyg.			45 godz. odp. tyg.			20 godz. odp. tyg.			45 godz. odp. tyg.			18 godz. odp. tyg.			45 godz. odp. tyg.			24 godz. odp. tyg.			45 godz. odp. tyg.				
okres, w którym należy zrobić rekompensatę skróconego 24 godz. odpoczynku tygodniowego																									
wymagana rekompensata w wymiarze 21 godz.																									
						okres, w którym należy zrobić rekompensatę skróconego 20 godz. odpoczynku tygodniowego, naruszenie lp. 10.1. zał. UTD do wymiaru 24 godz. prawidłowego odpoczynku skróconego																			
						wymagana rekompensata w wymiarze 25 godz.																			
														okres, w którym należy zrobić rekompensatę skróconego 18 godz. odpoczynku tygodniowego, naruszenie lp. 10.1. zał. UTD do wymiaru 24 godz. prawidłowego odpoczynku skróconego											
														wymagana rekompensata w wymiarze 27 godz.											
														część okresu, w którym należy zrobić rekompensatę skróconego 24 odpoczynku tygodniowego											
														wymagana rekompensata w wymiarze 21 godz.											

Wskazać należy, że pierwszeństwo w oznaczaniu mają poszczególne odpoczynkiienne i tygodniowe, a dopiero w kolejnym etapie należy szukać rekompensaty za poprzednio skrócone odpoczynki tygodniowe.

Należy zwrócić uwagę, że przy określaniu odpoczynków tygodniowych okresy 24-godzinne są sztywne w przypadku, gdy nie odebrano odpoczynku tygodniowego i okres rozliczeniowy zamykamy po sześciu okresach 24 godzinnych.

4. *Wyjątkowe odstępstwo od przepisów w zakresie minimalnego okresu odpoczynku i maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu w celu znalezienia odpowiedniego miejsca postojowego. Konieczność przerwania dziennego lub tygodniowego odpoczynku bądź przerwy w celu przestawienia pojazdu na terenie terminalu, na parkingu lub w strefie przygranicznej.*

Zgodnie z art. 12 rozporządzenia 561/2006 *pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6-9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.*

W trakcie dziennego lub tygodniowego odpoczynku kierowca powinien mieć możliwość swobodnego dysponowania swoim czasem i nie powinien mieć obowiązku pozostawiania w zasięgu swojego pojazdu. W zasadzie przerwanie dziennego lub tygodniowego odpoczynku bądź przerwy stanowi naruszenie przepisów (chyba, że ma zastosowanie "przypadek promu lub pociągu" (art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006). Jednak na terenie terminalu, parkingu lub w strefie przygranicznej może zdarzyć się nagle nieprzewidziana sytuacja lub nagle potrzeba wymagająca 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 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) wydadzą polecenie przestawienia pojazdu, kierowca musi przerwać swój odpoczynek lub przerwę na kilka minut. W takim przypadku kierowca, ani tym bardziej

przedsiębiorca, na rzecz którego kieruje on pojazdem, nie powinni podlegać karze za naruszenie przepisów rozporządzenia nr 561/2006.

Należy jednak podkreślić, 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.

Jeśli pojawi się taka konieczność, organy kontrolne państw członkowskich muszą zastosować pewną tolerancję oceniając indywidualne przypadki. Należy zatem uznać, że kontrolujący są zobligowani – jeśli kierowca lub przedsiębiorca wskaże powyższe jako przyczynę przerwania odpoczynku lub skrócenia przerwy nastąpiło z tych właśnie powodów – do ustalenia, czy w tym konkretnym przypadku rzeczywiście wystąpiły przesłanki uniemożliwiające prawidłowy, tj. nieprzerwany wypoczynek kierowcy.

Nieco inaczej kształtuje się natomiast sytuacja, w której kierowca podczas realizacji zadania przewozowego nie odbiera lub dopuszcza się skrócenia przerwy bądź dziennego albo tygodniowego okresu odpoczynku z uwagi na brak odpowiedniego miejsca postoju. Artykuł 12 rozporządzenia nr 561/2006 zawiera co prawda przepisy pozwalające kierowcy na odstępstwo od wymogów w zakresie minimalnego okresu odpoczynku i maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu, określonych w art. 6 – 9, w celu znalezienia odpowiedniego miejsca postoju, jednak, co należy podkreślić, przepis ten w żadnym razie nie upoważnia kierowcy do odstępstw od rozporządzenia z powodów, które były znane przed rozpoczęciem podróży. Przepis ten został wprowadzony, aby umożliwić kierowcom prawidłową reakcję w sytuacjach niespodziewanego braku możliwości spełnienia wymogów rozporządzenia w trakcie podróży, tj. w sytuacjach trudności niezależnych od woli kierowcy oraz ewidentnie nieuniknionych i niedających się przewidzieć, nawet przy zachowaniu najwyższej staranności.

Celem zastosowania odstępstwa jest zapewnienie bezpieczeństwa osób, pojazdu i ładunku, przy uwzględnieniu w każdej sytuacji wymogu bezpieczeństwa drogowego.

Komisja Europejska wskazała, że takie sytuacje powodują powstanie wymienionych niżej obowiązków dla trzech kategorii podmiotów:

- 1) przedsiębiorstwo transportowe, jako odpowiedzialne za właściwą organizację przewozu, musi uważnie planować przejazd kierowcy, tak, aby był on bezpieczny i uwzględniał, na przykład, regularnie występujące na drogach korki, warunki atmosferyczne i dostęp od odpowiednich parkingów, innymi słowy, musi tak organizować pracę, aby kierowcy mogli przestrzegać rozporządzenia i aby spełnić

wymagania załadowców oraz firm ubezpieczeniowych w zakresie bezpieczeństwa w czasie postojów,

- 2) kierowca, jeżeli zdecyduje, że konieczne jest odstępstwo od przepisów rozporządzenia nr 561/2006 i że nie będzie ono zagrażało bezpieczeństwu drogowemu, musi wskazać charakter odstępstwa i jego przyczyny, odręcznym zapisem (w jakimkolwiek języku wspólnotowym) na wykresówce tachografu analogowego, na wydruku z tachografu cyfrowego albo w planie pracy) natychmiast po zatrzymaniu się.
- 3) organ egzekwujący prawo powinien kierować się zawodową rozważą kontrolując i oceniając kierowcę pod kątem zasadności naruszenia ograniczeń w zakresie czasu prowadzenia pojazdu; kontrolujący winien dokonać oceny każdego przypadku indywidualnie.

Oceniając tym samym zasadność odstępstwa od przepisów na podstawie art. 12 rozporządzenia nr 561/2006 inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego muszą poddać dokładnej analizie wszystkie okoliczności, w tym:

- a) historię zapisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu przez kierowcę w celu sprawdzenia jego zwyczajowych zachowań oraz tego, czy zazwyczaj przestrzega przepisów w zakresie czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku i czy odstępstwo ma charakter wyjątkowy;
- b) odstępstwo od ograniczeń w zakresie czasu prowadzenia pojazdu nie może występować regularnie i musi być spowodowane wyjątkowymi okolicznościami, takimi jak: poważny wypadek drogowy, ekstremalne warunki pogodowe, objazdy, brak miejsca na parkingu – to wyliczenie wyjątkowych okoliczności ma jedynie charakter orientacyjny - przy ocenie obowiązuje zasada, że przyczyna ewentualnego odstępstwa od przepisowego czasu prowadzenia pojazdu nie może być wcześniej znana i nie można jej było przewidzieć;
- c)ienne i tygodniowe ograniczenia czasu prowadzenia pojazdu powinny być przestrzegane, czyli kierowca nie powinien mieć żadnych "oszczędności czasowych" z powodu przekroczenia ograniczenia czasu prowadzenia pojazdu w poszukiwaniu miejsca parkingowego,
- d) odstępstwo od przepisów w zakresie czasu prowadzenia pojazdu nie może prowadzić do ograniczenia wymaganych przerw oraz dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku.

5. Uwzględnianie dopuszczalnych błędów granicznych.

Zgodnie z pkt 3 lit. f rozdziału III załącznika I do rozporządzenia nr 3821/85, w przypadku tachografów analogowych, błędy graniczne dopuszczalne (urządzeń wskazujących i rejestrujących) w użytkowaniu, wynoszą odpowiednio w zakresie:

- a) długości przebytej drogi – 4% więcej lub mniej od rzeczywistej długości, przy czym długość ta powinna wynosić co najmniej jeden kilometr;
- b) prędkości – 6 km/h więcej lub mniej od rzeczywistej prędkości;
- c) czasu – $\pm$ dwie minuty na dzień lub $\pm$ 10 minut na siedem dni.

Tak więc dokonując analizy czasu prowadzenia pojazdu przez kierowcę w oparciu o zapisy dokonane na wykresówkach, np. w celu ustalenia, czy doszło do przekroczenia czasu jazdy ciągłej bez przerwy (przy ocenie wykonania przez kierowcę 45 minutowej przerwy) lub skrócenia dziennego czasu odpoczynku, inspektor przeprowadzający kontrolę winien wziąć pod uwagę dopuszczalne błędy graniczne.

6. Kwalifikacja prawna niedozwolonego naniesienia zapisu na wykresówkę lub spowodowania zmian we wskazaniach urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe bądź stwierdzenia braku ciągłości zapisów na wykresówkach podczas kontroli drogowych, w świetle przepisów załącznika do UTD.

Stwierdzenie przez kontrolującego, że mogło dojść do dokonania niedozwolonych, bez użycia urządzenia rejestrującego, ręcznych, automatycznych lub półautomatycznych zapisów prędkości, aktywności lub przebytej drogi może być sankcjonowane w oparciu o przepis lp. 11.4 ust. 4 załącznika do UTD. Należy jednak zauważyć, że przepis ten może mieć zastosowanie wyłącznie w przypadku okazania wykresówki, na której stwierdzono dokonanie ww. niedozwolonych zapisów podczas kontroli w przedsiębiorstwie. Jeżeli zatem naruszenie to zostanie stwierdzone w czasie kontroli drogowej, nie ma podstaw do zastosowania wskazanej kwalifikacji; nie ma również podstaw do zastosowania zastępczo normy sankcjonującej określonej pod lp. 11.1 ust. 2 lit. c) załącznika UTD, przewidującej określoną karę pieniężną za samowolną ingerencję w pracę urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe, wskutek której nastąpiła zmiana wskazań urządzenia w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi – trudno bowiem przyjąć, że np. ręczne

naniesienie przez kierowcę niedozwolonych zapisów na wykresówkę w jakikolwiek sposób związane było z ingerencją w samo urządzenie.

Całkowicie uzasadnione będzie natomiast zabezpieczanie wykresówek, na których dokonano niedozwolonych zapisów prędkości, aktywności kierowcy lub przebytej drogi, jako materiału dowodowego, celem skierowania zawiadomienia do właściwych organów ścigania (prokuratury i Policji), w związku z uzasadnionym podejrzeniem popełnienia przestępstwa z art. 270 § 1 Kodeksu karnego, tj. przerobienia lub podrobienia w celu użycia lub używania jako autentycznego dokumentu, którym niewątpliwie jest wykresówka kierowcy.

Przesłanki określone pod lp. 11.1 ust. 2 lit. c) załącznika do UTD, wypełniać będzie natomiast ingerencja w urządzenie, polegająca np. na takiej celowej zmianie połączeń elektrycznych w pojeździe, które powodują zmianę zapisów prędkości, aktywności lub przebytej drogi, choćby nawet do urządzenia nie zostały podłączone inne niedozwolone urządzenia, o ile rzecz jasna ingerencja ta zostanie w sposób niewątpliwy dowiedziona, np. udokumentowaną próbą przeprowadzoną przez inspektora w obecności kierowcy lub badaniem w uprawnionym autoryzowanym serwisie tachografów.

Z tych samych powodów niedopuszczalne jest sankcjonowanie w rezultacie kontroli drogowej naruszenia polegającego na okazaniu wykresówki, która nie zawiera wszystkich danych o okresach aktywności kierowcy. Naruszenie takie, zgodnie z lp. 11.4 ust. 2 załącznika do UTD, podlega określonej karze pieniężnej jedynie podczas okazania takiej wykresówki podczas kontroli w przedsiębiorstwie.

Także i w tym przypadku niedopuszczalne jest nałożenie kary pieniężnej na podstawie przepisu lp. 1.7 załącznika do ustawy, tj. za niewyposażenie kierowcy w odpowiednie dokumenty.

7. Zakres zastosowania pojęcia "dokument potwierdzający fakt nieprowadzenia pojazdu", o którym mowa w lp. 11.4. pkt 1 załącznika do UTD.

Lp. 11.4. pkt 1 załącznika do UTD, przewiduje karę pieniężną za naruszenie polegające na nieokazaniu wykresówki lub dokumentu potwierdzającego fakt nieprowadzenia pojazdu podczas kontroli w przedsiębiorstwie - za każdy dzień.

Biorąc pod uwagę specyfikę kontroli w przedsiębiorstwie, a zwłaszcza możliwość weryfikacji faktów, na które powołuje się strona, w oparciu o dostępne dokumenty w siedzibie kontrolowanego podmiotu, należy opowiedzieć się za możliwie szerokim

rozumieniem pojęcia "dokument", w szczególności znaczeniem jakie nadaje się mu na gruncie postępowania administracyjnego.

Kodeks postępowania administracyjnego nie definiuje pojęcia dokumentu, przyznaje jedynie zwiększoną moc dowodową dokumentom urzędowym (art. 76 k.p.a.). Należy jednak podkreślić, iż na potrzeby postępowania administracyjnego z powodzeniem przyjmowane są legalne definicje dokumentu, w tym dokumentu urzędowego, stworzone na użytek innych gałęzi prawa oraz funkcjonujące na gruncie odrębnych ustaw.

Przytoczyć tu należy wykorzystywane przez doktrynę i judykaturę na potrzeby postępowania administracyjnego definicje zawarte m.in. w ustawie z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (tekst jedn. Dz. U. z 2005 r. Nr 196, poz. 1631 z późn. zm.). Definicję dokumentu określono także w art. 115 § 14 Kodeksu karnego, według której "dokumentem jest każdy przedmiot lub zapis na komputerowym nośniku informacji, z którym jest związane określone prawo albo który ze względu na zawartą w nim treść stanowi dowód prawa, stosunku prawnego lub okoliczności mającej znaczenie prawne".

W świetle powyższego, na gruncie postępowania administracyjnego należy przyjąć, że "dokumentem potwierdzającym fakt nieprowadzenia pojazdu" będzie każdy akt pisemny lub zapis na komputerowym nośniku informacji, w oparciu o który organy ITD podczas kontroli w przedsiębiorstwie będą mogły stwierdzić fakt nieprowadzenia przez kierowcę w określonym dniu pojazdu, będą to więc rejestry, listy obecności, zaświadczenia lekarskie, wszelkie urządzenia biurowe występujące u kontrolowanego przedsiębiorcy, karty chipowe itp.

W zakresie przedkładania podczas kontroli drogowej inspektorom ITD odpowiedniego dokumentu potwierdzającego fakt nieprowadzenia pojazdu znajduje zastosowanie zaświadczenie, o którym mowa w art. 31 UCK.

Za wypełnienie przez przedsiębiorcę w czasie kontroli w przedsiębiorstwie obowiązku udokumentowania faktu nieprowadzenia pojazdu należy uznać taką sytuację, gdy przedsiębiorca przedkłada inspektorom ITD stosowne dokumenty w terminie wyznaczonym przez kontrolujących. Należy bowiem stwierdzić, że okazanie przez przedsiębiorcę w późniejszym okresie niż termin wyznaczony przez inspektorów, w szczególności w toku postępowania administracyjnego prowadzonego po przeprowadzonej kontroli w przedsiębiorstwie, nie można uznać za realizację obowiązku w zakresie udokumentowania faktu nieprowadzenia pojazdu. Dokumentacja stwierdzająca powyższy fakt bowiem powinna znajdować się w siedzibie przedsiębiorstwa i być okazywana w każdym czasie i na każde żądanie kontrolujących inspektorów.

Na marginesie należy zaznaczyć, że jako pozytywną praktykę należy uznać powoływanie w podstawie prawnej rozstrzygnięć w zakresie realizacji obowiązku dokumentowania podczas kontroli w przedsiębiorstwie faktu nieprowadzenia pojazdu przepisu art. art. 75 § 1 lub art. 76 k.p.a.

8. Rejestracja okresów nieprowadzenia pojazdu.

Zgodnie z art. 31 ust. 1 UCK kierowca wykonujący przewóz drogowy, który w określonych dniach nie prowadził pojazdu albo prowadził pojazd, do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy AETR, na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli przedstawia zaświadczenie, które zawiera następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, okres, którego dotyczy, wskazanie przyczyny nieposiadania wykresówek, nieużytkowania karty kierowcy lub niesporządzenia wydruków, o których mowa w art. 15 ust. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, miejsce i datę wystawienia, podpis pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonywał przewóz.

Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, pracodawca wystawia i wręcza kierowcy przed rozpoczęciem przez kierowcę przewozu drogowego. W przypadku gdy kierowca w określonych dniach nie prowadził pojazdu w trakcie wykonywania danego zadania przewozowego, pracodawca niezwłocznie wystawia i przekazuje zaświadczenie na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli.

W przypadku, gdy kierowca przebywał na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby, na urlopie wypoczynkowym lub gdy prowadził inny pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, podmiot wykonujący przewóz drogowy wystawia zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1 na elektronicznym oraz przeznaczonym do druku formularzu, o którym mowa w decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz.Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14), a kierowca to zaświadczenie podpisuje.

Przepisy ust. 1-2a stosuje się odpowiednio do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego osobiście przewozy na jego rzecz oraz do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe, z tym że przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy drogowe przedkłada stosowne oświadczenie.

Do przyczyn nieposiadania wykresówek, nieużytkowania karty kierowcy lub niesporządzenia wymaganych wydruków należy w szczególności zaliczyć:

- 1) zwolnienie lekarskie od pracy z powodu choroby;
- 2) urlop wypoczynkowy;
- 3) prowadzenie pojazdu, do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia nr 561/2006;
- 4) wykonywanie innej pracy;
- 5) dyżur;
- 6) odpoczynek tygodniowy.

Na podstawie art. 31 ust. 2a UCK, w przypadku wystąpienia okoliczności wymienionych w pkt 1-3 zaświadczenie powinno być wystawione na elektronicznym oraz przeznaczonym do druku formularzu², o którym mowa w decyzji Komisji nr 2007/230/WE z 12.04.2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14).

Formularz ten jest akceptowany w całej UE i **wypełniany w** dowolnym języku urzędowym UE. Wszystkie pola formularza należy wypełnić maszynowo lub komputerowo. Aby formularz był uznany za ważny, musi być podpisany zarówno przez przedstawiciela przedsiębiorstwa, jak i przez kierowcę. W przypadku osób będących jednocześnie kierowcami oraz przedsiębiorcami wykonującymi przewóz drogowy we własnym imieniu, osoba ta składa na formularzu dwa podpisy: pierwszy – jako przedsiębiorca i drugi – jako kierowca.

Ważny jest tylko oryginał formularza opatrzony podpisami; nie do zaakceptowania jest jego kopia przesłana faksem. Treści formularza nie można zmieniać. Nie można go również podpisywać przed wypełnieniem.

Formularz nie może być stosowany w odniesieniu do innych rodzajów działalności. Należy zauważyć, że stosowanie formularza nie zastępuje obowiązku rejestrowania działalności, jak określono w art. 6 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 15 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

² Elektroniczny i przeznaczony do druku formularz w formie elektronicznej oraz informacje dotyczące państw członkowskich, które wprowadziły obowiązek stosowania formularza, znajdują się na stronie:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

W przypadku wystąpienia pozostałych okoliczności, zaświadczenie, pod warunkiem, że zawiera wszystkie wyszczególnione wyżej informacje, może mieć dowolną formę; może to być również tzw. „żółta wykresówka”.

Powyższe zasady mają odpowiednie zastosowanie również do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego osobiście przewozy na jego rzecz oraz do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe, z tym że przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy drogowe przedkłada stosowne oświadczenie.

W świetle powyższego, w przypadku przewozu dokonywanego po terytorium Polski, kierowca wykonujący przewóz drogowy, w celu udokumentowania przyczyn nieposiadania wykresówek, nieużytkowania karty kierowcy lub niesporządzenia stosownych wydruków, powinien okazać formularz (wprowadzony decyzją Komisji nr 2007/230/WE), a w przypadkach gdy nie ma podstaw do jego wystawienia, zaświadczenie (oświadczenie) wystawione przez przedsiębiorcę..

Ponadto należy podkreślić, że ręczna rejestracja czasu odpoczynku na rewersie wykresówek dopuszczalna jest także w sytuacji, gdy kierowca odbiera tygodniowy odpoczynek poza granicami kraju lub na terytorium kraju będąc w trakcie wykonywania zadania przewozowego, a przedsiębiorca nie ma możliwości wyposażenia go w zaświadczenie potwierdzające fakt nieprowadzenia pojazdu w danym okresie.

Ręczna rejestracja okresów i rodzajów aktywności kierowcy dopuszczalna jest ponadto na podstawie art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 3821/85, który stanowi: 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):

- 1) 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
- 2) 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.

Jednak w razie zaistnienia ww. okoliczności, kierowca zobligowany jest do naniesienia na rewersie wykresówki przyczyn odstąpienia od rejestracji rodzajów aktywności w urządzeniu rejestrującym.

9. Przypadki, w których dopuszczalne jest nakładanie kar pieniężnych w oparciu o przepisy lp. 12.14. i 12.15. załącznika do UTD.

Zgodnie z lp. 12.14. załącznika do UTD samowolna ingerencja w dane zapisane w cyfrowym urządzeniu rejestrującym, na karcie kierowcy lub na karcie przedsiębiorstwa sankcjonowana jest karą pieniężną w wysokości 5000,- zł.

Stosownie do treści lp. 12.15. załącznika do UTD, samowolna ingerencja w funkcjonowanie cyfrowego urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe podlega karze pieniężnej w wysokości 2000,- zł.

Przepisy te w istocie sankcjonują naruszenie regulacji rozporządzenia nr 3821/85. Należy zwrócić uwagę, że przepis art. 13 rozporządzenia nr 3821/85 stanowi, że pracodawca oraz kierowcy zapewnią poprawne działanie i odpowiednie stosowanie, z jednej strony, urządzeń rejestrujących, a z drugiej strony, karty kierowcy, w przypadku, gdy kierowca obowiązany jest prowadzić pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące, zgodnie z załącznikiem IB.

W myśl art. 14 ust. 4 lit. a) i lit. c) rozporządzenia nr 3821/85, kierowca może posiadać tylko jedną ważną kartę kierowcy. Kierowca uprawniony jest do posługiwania się jedynie jego własną imienną kartą kierowcy. Karta kierowcy nie może, w okresie swojej ważności, zostać cofnięta ani zawieszona z jakichkolwiek powodów, chyba, że zostanie uznana przez właściwe władze Państwa Członkowskiego za sfałszowaną lub, gdy kierowca korzysta z karty, której nie jest posiadaczem albo, gdy zatrzymana karta została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń bądź sfałszowanych dokumentów.

Zgodnie z lit. b) ust. 3 i lit. c) rozdziału II załącznika IB do rozporządzenia nr 3821/85 wymagane dane muszą być rejestrowane i przechowywane na karcie kierowcy w taki sposób, by wykluczyć jakąkolwiek możliwość ich fałszowania; rejestracja i przechowywanie danych w przypadku użytkowania pojazdu przez dwóch kierowców dla pojazdów użytkowanych przez dwóch kierowców, czas prowadzenia pojazdu, musi być rejestrowany i przechowywany na karcie tego kierowcy, który prowadzi pojazd. Urządzenie rejestrujące musi rejestrować i przechowywać w pamięci danych oraz na kartach dwóch kierowców równocześnie, ale oddzielnie informacje wymienione w lit. a) pkt. 4 i 5 załącznika IB.

Stosownie natomiast do treści art. 15 ust. 8 ww. rozporządzenia zabrania się fałszowania, likwidowania i niszczenia danych zarejestrowanych na wykresówkach, przechowywanych przez urządzenie rejestrujące lub kartę kierowcy albo zarejestrowanych na wydrukach z urządzenia rejestrującego jak określono w załączniku IB. To samo stosuje się

do jakiegokolwiek manipulowania urządzeniem rejestrującym, wykresówką lub kartą kierowcy, które mogłoby spowodować sfałszowanie, zlikwidowanie lub zniszczenie danych oraz informacji wydrukowanych. W pojeździe nie może znajdować się żaden sprzęt, który mógłby zostać użyty w powyższych celach.

Mając na uwadze przytoczone wyżej przepisy należy w pierwszej kolejności zauważyć, że prawodawca wspólnotowy dokonuje wyraźnego rozgraniczenia obowiązków w zakresie zapewnienia poprawnego działania urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pojeździe oraz właściwego stosowania karty kierowcy. Na pracodawcy spoczywa przede wszystkim zabezpieczenie prawidłowego funkcjonowania tachografów cyfrowych, natomiast kierowca odpowiedzialny jest za jego odpowiednią obsługę i używanie karty kierowcy.

Niewątpliwie załącznik do ustawy o transporcie drogowym określa wysokość kar pieniężnych nakładanych na przedsiębiorców za określone naruszenia, bez względu na to czy zostały popełnione przez nich samych, czy też osoby, w tym przypadku kierowców, którymi posługują się przy wykonywaniu działalności. Dyspozycja art. 92 ust. 1 pkt 8 UTD wskazuje jednak, że karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 15.000 złotych podlega kto wykonuje przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, naruszając obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy lub przepisów wspólnotowych dotyczących przewozów drogowych. Jeśli przyjąć, że obowiązki odpowiedniego posługiwania się kartą kierowcy w trakcie jej używania odnoszą się przede wszystkim do samego kierowcy, to niedopuszczalne jest domniemanie, że naruszenia określone w lp. 12.14. lub lp. 12.15. załącznika do UTD mogą stanowić podstawę do nałożenia na przedsiębiorcę z tego tytułu kary pieniężnej.

Treść przepisu lp. 12.14. załącznika do UTD i posłużenie się w nim sformułowaniem „ingerencji w dane zapisane” wskazuje bowiem, że chodzi tu tylko o samowolną ingerencję w te dane, których zapis został już dokonany w cyfrowym urządzeniu rejestrującym, na karcie kierowcy lub na karcie przedsiębiorstwa. Norma ta odnosi się zatem jedynie do treści zdania pierwszego normy sankcjonowanej, tzn. art. 15 ust. 8 ww. rozporządzenia nr 3821/85, która zabrania fałszowania, likwidowania i niszczenia danych zarejestrowanych na wykresówkach, przechowywanych przez urządzenie rejestrujące lub kartę kierowcy albo zarejestrowanych na wydrukach z urządzenia rejestrującego jak określono w załączniku IB. Wobec tego, przepis lp. 12.15. nie odwołuje się dyspozycji zawartej w zdaniu drugim art. 15 ust. 8 cytowanego rozporządzenia, który zabrania właśnie jakiegokolwiek manipulowania urządzeniem rejestrującym, wykresówką lub kartą kierowcy, które mogłoby spowodować sfałszowanie, zlikwidowanie lub zniszczenie danych oraz informacji wydrukowanych.

Przepis sankcjonujący nie obejmuje więc swoją hipotezą zachowania kierowcy polegającego na zapisywaniu danych na cudzej karcie kierowcy, nieużywaniu własnej karty kierowcy czy też umieszczeniu tej karty przez kierowcę w niewłaściwym slotie tachografu cyfrowego, przez co nie rejestruje on właściwego okresu swojej aktywności.

Wymaga natomiast rozważenia kwestia, czy mamy w takim przypadku do czynienia z sytuacją, o której mowa w lp. 12.15. załącznika do UTD, tj. czy samo używanie karty innego kierowcy, czy też nieprawidłowe umieszczenie karty przez kierowcę w tachografie cyfrowym oznacza, że doszło w ten sposób do samowolnej ingerencji w funkcjonowanie urządzenia rejestrującego. Wydawać by się mogło, że za trafnością takiego stanowiska przemawiają przytoczone wyżej normy rozporządzenia nr 3821/85 oraz załącznika IB do tego aktu prawnego, zakazujące manipulowania urządzeniem lub kartą kierowcy, które mogłoby spowodować sfałszowanie danych oraz nakazujące rejestrowanie wymaganych danych na karcie kierowcy w taki sposób, by wykluczyć jakąkolwiek możliwość ich fałszowania.

Niemniej jednak, posłużenie się zwrotem „ingerencji w funkcjonowanie urządzenia” wskazywać może raczej na objęcie tym przepisem takich działań, które prowadzą *de facto* do zakłócenia poprawnej pracy tylko samego urządzenia rejestrującego, o której mowa w przepisach rozdziału III załącznika IB do rozporządzenia nr 3821/85, określającego wymagania funkcjonalne dla urządzenia. Celem ustawodawcy było zatem objęcie dyspozycją przepisu lp. 12.15. jedynie takiej samowolnej ingerencji, która stanowi niedozwoloną manipulację wpływającą na jego techniczną funkcjonalność, nie zaś nieprawidłową obsługę i nieodpowiednie posługiwanie się kartą przez kierowcę.

Przesądzające sprawę są przepisy USTC, które wyraźnie i wprost ustalają odpowiedzialność za tego rodzaju naruszenia, nie przedsiębiorcy, lecz kierowcy, i to na zasadzie przepisów postępowania w sprawach o wykroczenia. Przepis art. 24 ust. 4 ww. ustawy stanowi bowiem, że kto, będąc kierowcą pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem wyposażenia w tachograf cyfrowy:

- 1) używa więcej niż jednej karty kierowcy,
- 2) prowadzi pojazd, posługując się cudzą lub nieważną kartą kierowcy,
- 3) prowadzi pojazd, nie posługując się kartą kierowcy,
- 4) po zakończeniu przewozu drogowego wykonywanego bez użycia karty kierowcy, która działała wadliwie, została zniszczona, zgubiona lub skradziona, nie zrobił wydruku danych z tachografu cyfrowego odnoszących się do okresów rejestrowanych przez ten tachograf oraz nie zaznaczył szczegółów, które umożliwiłyby jego

identyfikację (imienia i nazwiska oraz numeru karty kierowcy lub numeru prawa jazdy),
i nie opatrzył wydruku swoim podpisem,

5) nie zgłosił faktu uszkodzenia lub utraty karty kierowcy,

6) nie zwrócił do podmiotu wydającego karty uszkodzonej karty kierowcy;

7) odmówił okazania karty kierowcy na żądanie uprawnionego organu kontrolnego

- podlega karze grzywny.

Zgodnie z art. 24 § 1 Kodeksu wykroczeń grzywnę za wykroczenie orzeka się w wysokości od 20 do 5000 zł, jednak na mocy ust. 5 USTC, w przypadku czynów, o których mowa w ust. 4 pkt 1 i 2, grzywna może być nałożona w wysokości do 10.000 zł.

Gdyby zatem ustawodawca miał zamiar objąć odpowiedzialnością za przedmiotowe naruszenia również przedsiębiorcę wykonującego przewozy, a nie tylko kierowcę, to z pewnością dałby temu jednoznacznie wyraz w treści załącznika do ustawy o transporcie drogowym, czego jednak nie uczynił.

Należy również pamiętać, że zgodnie z art. 23 ust. 5 i 6, kartę kierowcy zatrzymaną na podstawie art. 14 ust. 4 lit. c) rozporządzenia nr 3821/85 organ kontrolny zwraca podmiotowi wydającemu karty. Po otrzymaniu karty, podmiot wydający karty, odpowiednio unieważnia ją i niszczy.

W konkluzji należy zatem stwierdzić, że zarówno przepis lp. 12.14. jaki i lp. 12.15. załącznika do UTD nie mogą stanowić podstawy do nałożenia kary pieniężnej na przedsiębiorcę, w przypadku ustalenia, iż kierowca posługiwał się cudzą, a nie swoją kartą kierowcy albo też umieścił własną kartę kierowcy w niewłaściwym slotie tachografu cyfrowego, gdyż hipoteza tych przepisów nie obejmuje tego rodzaju zdarzeń.

Analizując wskazany stan prawny należy ponadto stwierdzić, że nie jest możliwe enumeratywne określenie katalogu przypadków, w których zasadnym będzie nakładanie kar pieniężnych w oparciu o przepisy lp. 12.14. i lp. 12.15. załącznika do UTD. Konieczne jest jednak wskazanie, że hipoteza normy prawnej określonej w art. 15 ust. 8 rozporządzenia nr 3821/85 oraz której konsekwencją są zapisy lp. 12.14. załącznika do UTD, gdy dojdzie do jakiegokolwiek sfałszowania, likwidacji lub zniszczenia danych zarejestrowanych już w pamięci urządzenia rejestrującego lub na karcie kierowcy bądź karcie przedsiębiorstwa. Nie ma przy tym znaczenia, czy dojdzie do tego przy użyciu specjalnego oprogramowania, zakłóceń elektrycznych i pól magnetycznych, czy też zwyczajnej ingerencji mechanicznej.

W pełni do zaaprobowania wydaje się również stanowisko, zgodnie z którym przesłanki określone pod lp. 12.15. załącznika do UTD, wypełniać będzie ingerencja w urządzenie i jego elementy składowe (kable, nadajnik impulsów), polegająca

np. na włożeniu, dołączeniu lub chociażby zbliżeniu do urządzenia rejestrującego jakiegokolwiek urządzenia lub przedmiotów (np. magnesu), które spowodują zakłócenie poprawnej pracy urządzenia rejestrującego, oraz choćby nawet do tachografu nie zostały podłączone inne niedozwolone urządzenia, lecz nastąpiło celowe zakłócenie jego funkcjonowania (np. poprzez zwarcie czy zakłócenie polem magnetycznym) powodujące nieprawidłowości w pomiarze urządzenia, o ile rzecz jasna ingerencja ta zostanie w sposób niewątpliwy dowiedziona, np. udokumentowaną próbą przeprowadzoną przez inspektora w obecności kierowcy lub badaniem w uprawnionym autoryzowanym serwisie tachografów.

10. Możliwość poddania analizie – jako dowodów w sprawie – wykresówek dokumentujących czas pracy kierowcy wykonującego przewozy regularne osób na trasach do 50 km pojazdem, w którym został zainstalowany tachograf, pomimo wyłączenia tego rodzaju przewozów spod obowiązków określonych w przepisach rozporządzenia nr 561/2006, w sytuacji gdy przedsiębiorca realizujący ww. przewozy nie prowadzi równocześnie żadnej innej dokumentacji czasu pracy kierowcy, w tym nie sporządza rozkładów, o których mowa w art. 31e UCK.

Zgodnie z art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006, z jego stosowania wyłączono przewóz osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km. Z kolei, stosownie do treści art. 3 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 3821/85, w pojazdach wykonujących przewóz wyłączony ze stosowania rozporządzenia nr 561/2006, a więc również w pojazdach, którymi wykonywane są przewozy regularne osób, których trasa nie przekracza 50 km, nie ma obowiązku instalowania i używania urządzeń rejestrujących (tachografów).

W pkt 24 Preambuły rozporządzenia nr 561/2006 wskazano, że Państwa Członkowskie powinny ustanowić przepisy dla pojazdów używanych do regularnych przewozów osób, których trasa nie przekracza 50 km. Przepisy te powinny zapewniać odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych okresów odpoczynku i przerw. Regulacje dotyczące norm prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych okresów odpoczynku i przerw kierowców wykonujących przewozy regularne, na trasach do 50 km zostały zawarte w rozdziale 4a UCK. Zgodnie z art. 39e ww. ustawy, pracodawca lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje tego rodzaju przewozy winien ustalać na okres co najmniej jednego miesiąca rozkłady czasu pracy kierowcy. Rozkład czasu pracy musi zawierać następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, miejsce bazy pojazdu, który

kierowca ma prowadzić, ustalony harmonogram okresów pracy kierowcy obejmujących okresy prowadzenia pojazdu, wykonywania innej pracy, przerw i pozostawiania w dyspozycji oraz dni wolne. W myśl art. 1 pkt 4 przywołanej ustawy, normy te odnoszą się zarówno do kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy jak i kierowców nie będących pracownikami. Ponadto, do kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy odnoszą się także pozostałe przepisy ustawy o czasie pracy kierowców, m.in. w zakresie, w jakim pracodawca ma obowiązek prowadzić dla kierowców, niezależnie od stosowanego systemu czasu pracy i sposobu wynagradzania za godziny nadliczbowe i za pracę w porze nocnej, w rozliczeniu dobowym, tygodniowym i przyjętym okresie rozliczeniowym, ewidencję czasu pracy, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 298¹ ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy. Ewidencję czasu pracy pracodawca jest zobligowany udostępniać kierowcy na jego wniosek.

Mając na uwadze przedstawiony stan prawny, należy stwierdzić, że podmioty wykonujące przewozy regularne osób na trasach nie przekraczających 50 km winny prowadzić dokumentację czasu pracy kierowców na powyższych zasadach. Niejednokrotnie zdarzyć się może, że podmiot wykonujący tego rodzaju przewozy zaniedbuje obowiązek sporządzania rozkładów czasu pracy kierowcy, natomiast kierowcy korzystają z rejestracji swojej aktywności za pomocą urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pojazdach, pomimo braku takiego obowiązku.

Przepisy załącznika do ustawy o transporcie drogowym nie przewidują jednak sankcji pieniężnych w przypadku zaniechania przez wykonujących przewozy opracowania rozkładu czasu pracy kierowcy. Przepisem takim nie jest z całą pewnością lp. 11.5, który przewiduje karę pieniężną w wysokości 400 zł za brak wyciągu z planu pracy lub rozkładu jazdy, gdyż jak się wydaje, dotyczył on wyłącznie sytuacji, gdy kierowca nie posiadał w pojeździe wyciągu z planu pracy i rozkładu jazdy podczas wykonywania przewozów, o których mowa w art. 16 rozporządzenia nr 561/2006 w związku ze zmianą art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 3821/85. Ustawodawca posługuje się tutaj wyraźnie pojęciem wyciągu z planu pracy przewidzianym w art. 16 rozporządzenia nr 561/2006, zaś przepisy ustawy o czasie pracy kierowców określają obowiązek sporządzania rozkładów czasu pracy kierowcy. Ponadto, żaden przepis prawa materialnego nie przewiduje obecnie obowiązku sporządzenia i wyposażenia kierowcy przez pracodawcę lub inny podmiot na rzecz którego wykonuje on przewozy, w wyciąg z rozkładu czasu pracy. Ta niekonsekwencja ustawodawcy powoduje, że jedyną sankcją za niestosowanie się do dyspozycji art. 31e UCK, tj. obowiązku sporządzenia przedmiotowych rozkładów, wydaje się być możliwość cofnięcia licencji

uprawniającej do wykonywania transportu drogowego ze względu na rażące naruszenia przepisów dotyczących czasu pracy kierowców, jaką przewiduje art. 15 ust. 1 pkt 2 lit. e) UTD.

Należy pamiętać, że wyłączenie spod przepisów rozporządzenia nr 561/2006, a w konsekwencji także spod przepisów rozporządzenia nr 3821/85 oznacza, że strona nie ma obowiązku przechowywania i udostępniania na żądanie organów kontrolnych wykresówek lub danych z tachografów zainstalowanych w pojazdach, nawet wówczas, gdy wbrew obowiązkowi nie prowadzi wymaganej w takim przypadku uproszczonej ewidencji czasu pracy w postaci rozkładu czasu pracy kierowców. Nie ma zatem podstaw do żądania przez kontrolujących okazania przez kierowcę lub przedsiębiorcę zapisów z urządzenia rejestrującego. Uzyskane w ten sposób dokumenty w postaci wykresówek lub wydruków niewątpliwie mogłyby zostać uznane za uzyskane w sposób spreczny z prawem.

W sytuacji, gdy nie istnieje obowiązek prawny instalacji i używania tachografu, niedopuszczalne byłoby wywodzenie i egzekwowanie obowiązku okazywania do kontroli wykresówek lub wydruków z tego urządzenia, nawet wówczas, gdy podmiot wykonujący przewóz nie prowadzi dokumentacji wymaganej przepisami ustawy o czasie pracy kierowców. Żądanie do kontroli tego rodzaju dokumentów stanowiłoby przede wszystkim naruszenie art. 6 k.p.a., który stanowi, że organy administracji publicznej działają na podstawie przepisów prawa. Ta kardynalna zasada procedury administracyjnej stanowi w istocie odniesienie do konstytucyjnej gwarancji działania organów władzy publicznej wyłącznie na podstawie i w granicach prawa, wyrażonej w art. 7 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

W świetle powyższego oparcie decyzji administracyjnej na podstawie dowodów uzyskanych w sposób spreczny z prawem skutkowałoby jej uchyleniem ze względów proceduralnych.

Warto również wskazać, że skoro strona nie ma obowiązku stosowania urządzenia rejestrującego, to jednocześnie nie sposób przyjąć, żeby jej kierowcy przestrzegali zasad użytkowania tachografów, np. że dana wykresówka dotyczy aktywności tylko jednego kierowcy lub, że odzwierciedla wszystkie dane dotyczące jego rzeczywistego czasu pracy.

Uzasadnione wątpliwości budzi tym samym również podejście do kwestii analizy zapisów z tachografów, które mimo braku obowiązku są instalowane i używane przez podmioty wykonujące regularne przewozy osób na trasach do 50 km, jako środków dowodowych w sprawach dotyczących naruszenia norm prowadzenia pojazdów przez kierowców i możliwości oparcia decyzji administracyjnej na podstawie tylko tych

dokumentów, nawet w przypadkach, gdy dokumenty te zostały w toku postępowania przedłożone jako dowód w sprawie przez kierującego pojazdem, np. jako udokumentowanie czasu wykonywania przez niego pracy z przekroczeniem dopuszczalnych norm lub samego przedsiębiorcę, wyłącznie z ich inicjatywy.

Organ administracji rozpatrując indywidualną sprawę, obowiązany jest dopuścić jako dowód wszystko co może okazać się przydatne do prawidłowego ustalenia stanu faktycznego sprawy, a w rezultacie do ustalenia, czy strona dopuściła się naruszeń prawa materialnego i w razie takiego ustalenia, zastosowania w stosunku do strony przewidzianych prawem sankcji. Nie powinny zatem zostać obojętne dla organu żadne dokumenty, potwierdzające istotne dla rozstrzygnięcia fakty ujawnione w toku postępowania administracyjnego.

Niemniej jednak, należy stwierdzić, że oparcie rozstrzygnięcia organu kontrolnego na podstawie zapisów wykresówek lub wydruków z urządzenia rejestrującego używanego w przewozach regularnych osób na trasach do 50 km, jest zagadnieniem na tyle dyskusyjnym, iż z ostrożności procesowej niezbędne jest w każdym przypadku zgromadzenie przede wszystkim innych dowodów potwierdzających ewentualne naruszenia ustalone w wyniku analizy zapisu na samych wykresówkach. Wobec tego, konieczne wydaje się np.: każdorazowe zbadanie ewidencji czasu pracowników zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, o ile taka jest prowadzona, przesłuchanie świadków, w tym kierowców, których naruszenia dotyczą, dyspozytorów, wreszcie zabezpieczenie kart drogowych lub innych dostępnych dokumentów wskazujących na godziny wyjazdu i powrotu kierowców do bazy, zezwoleń udzielonych podmiotom realizującym przewozy wraz z rozkładami jazdy, itp.

W konkluzji, należy przyjąć iż przedstawione przez kierowcę lub samego przedsiębiorcę wykresówki lub wydruki z urządzenia rejestrującego mogą stanowić jeden z dowodów (lecz nie wyłączny) naruszenia norm prowadzenia pojazdów bądź skrócenia odpoczynków przez kierowcę, mający jednak charakter posiłkowy i wyłącznie wówczas, gdy został uzyskany w sposób zgodny z prawem, tj. przedłożony w toku postępowania przez samego kierowcę lub stronę z jej inicjatywy.