



Inspektorzy transportu drogowego przy analizie częstotliwości poboru danych sugerują się wyłącznie dwoma okresami: 28 i 90 dni. Jeśli wykażą przekroczenie tych okresów wyrażonych w dniach kalendarzowych, przystępują do procesu ukarania przedsiębiorcy oraz osoby zarządzającej

Terminowe pobieranie danych z kart i tachografów – praktyka kontrolna

O pewnych czynnościach zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy winien pamiętać bez względu na fakt wykonywania wielu obowiązków na raz. Nie zdarza się bowiem, by inspektorzy transportu drogowego darowali karę za nieterminowy pobór danych z kart kierowców lub tachografów. Ta często spotykana kara wśród służb kontrolnych, wskazana w załączniku 3 do ustawy o transporcie drogowym pod pozycjami 6.3.11 lub 6.3.12, często wieńczy kontrole drogowe, a w wielu przypadkach jest wynikiem wyłącznie danej metody liczenia, przyjętej przez inspektorów.

Jednym z elementów kontroli drogowej czy kontroli przedsiębiorstwa jest dokonanie analizy terminowości sczytywania danych z kart kierowców oraz pamięci tachografów cyfrowych. W tych czynnościach nie chodzi bynajmniej o kontrole zawartości danych czy istniejących naruszeń zapisanych w plikach cyfrowych, tylko o określenie częstotliwości z jaką pobierane są dane z tych nośników. Paradoksalnie, nawet jeden dzień zwłoki z pobraniem danych może wygenerować karę 500 zł, a łącznie nawet 2,5 tys. zł w przypadku jednostkowego incydentu. Ta dodatkowa kara – obok decyzji administracyjnej w wysokości 500 zł – może spotkać osobę zarządzającą, która

w przypadku zapomnienia odczytania danych z karty lub tachografu popełnia tym samym wykroczenie. Zaniechanie obowiązku kosztuje osobę zarządzającą transportem, aż 2 tys. zł (załącznik nr 2 do ustawy o transporcie drogowym lp. 16), ponieważ czyn ten wg. stanowiska inspekcji, wiązany jest z zaniechaniem podstawowych obowiązków i z „dopuszczeniem do naruszenia przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i odpoczynku oraz aktywności kierowcy”. Niestety, próba wyjaśnienia przed Inspekcją Transportu Drogowego w/w sytuacji ze wskazaniem na nieumyślne zapomnienie, nie ma jakiegokolwiek sensu, gdyż nawet

w postępowaniu odwoławczym takie wyjaśnienia nie są brane pod uwagę jako okoliczności umożliwiające zaniechanie karan. Mimo tak rygorystycznego podejścia względem nieterminowego poboru danych z kart kierowców lub tachografów, warto jest sprawdzić kontrolujących, czy faktycznie dobrze obliczyli okres między odczytami danych, w końcu chodzi o nasze pieniądze.



Jakub Ordon

Jednym z elementów kontroli drogowej czy kontroli przedsiębiorstwa jest dokonanie analizy terminowości sczytywania danych z kart kierowców oraz pamięci tachografów cyfrowych. Chodzi o określenie częstotliwości z jaką pobierane są dane z tych nośników.

Praktyka kontrolna

Inspektorzy transportu drogowego przy analizie częstotliwości poboru danych sugerują się wyłącznie dwoma okresami: 28 i 90 dni. Jeśli wykażą przekroczenie tych okresów wyrażonych w dniach kalendarzowych, przystępują do procesu ukarania przedsiębiorcy oraz osoby zarządzającej, albo obu na raz, (czego przepisy nie wykluczają).

W tym momencie nasza docieklność winna zmierzać ku poznaniu definicji „dnia”, albowiem w żadnym z dotychczasowych postępowań administracyjnych inspektorzy nie wyjaśniają przyczyn, dla których stosując art. 92 oraz art. 92a ustawy o transporcie drogowym, pomijają zasadę, z której wynika, że określając maksymalne okresy na wczytanie danych, należy uwzględnić wyłącznie dni zarejestrowanej działalności.

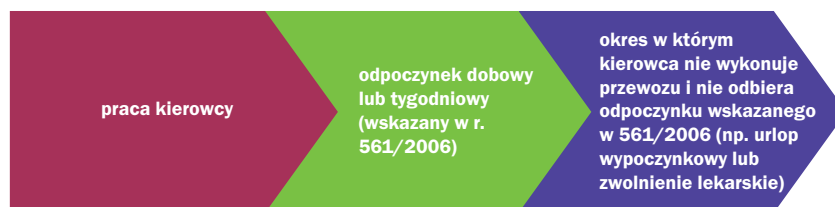
Oczywiście, nie chodzi o porzucenie sczytywania, albowiem konieczność sczytywania danych z kart kierowców oraz z tachografów cyfrowych wynika z obowiązku gromadzenia i przechowywania danych, które są najprostszą formą ewidencji czasu pracy kierowców zawodowych. Ustawa o czasie pracy kierowców wprost wskazuje ten obowiązek¹, określając pliki pobrane z karty kierowcy i tachografu cyfrowego jako element ewidencji czasu pracy kierowców. Niemniej jednak przepisy krajowe² w zakresie „jednostek czasu” gromadzonej ewidencji w formie plików cyfrowych nie dokonują na tym tle jakichkolwiek rozróżnień, co prawdopodobnie skłoniło Inspekcję Transportu Drogowego do przyjęcia metody obliczania dni na sczytanie danych, które jest mniej korzystne dla przedsiębiorców i osób zarządzających.

¹ art. 25 ust 1, ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r., o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 92, poz. 879)

² Rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r., w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych, oraz w myśl § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. (Dz. U. Nr 159, poz. 1128 ze zm.)

Patent na karę

Ten niewłaściwy model analizy częstotliwości poboru danych praktykowany przez inspekcję stoi w sprzeczności z rozporządzeniem nr 581/2010³. Blisko 6 lat temu dokonano w przepisach wspólnotowych



28 dni (w przypadku kart kierowców) lub 90 dni (w przypadku tachografów cyfrowych) kalendarzowych między okresami odczytu danych z karty kierowcy, zawiera w swym składzie okresy (na polu fioletowym), które nie powinny być wliczane w maksymalny okres między kolejnymi odczytami danych

specjalnej regulacji w zakresie poprawności obliczenia okresów na sczytanie danych z kart i tachografów. W pkt 3 preambuły do rozporządzenia Komisji wskazano „Określając maksymalne okresy na wczy-

stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

O obowiązku stosowania się organu do przepisów rozporządzenia Komisji decyduje również treść art. 91 ust. 3 Konstytucji⁴ RP oraz związana z tym przepisem zasada zobowiązująca organy administracji do przestrzegania pierwszeństwa prawa wspólnotowego wobec prawa krajowego i odmowy stosowania prawa krajowego niezgodnego z prawem wspólnotowym.

Zgodnie z wyrokami Sądów, np. II GSK 2396/14 - Wyrok NSA⁵ lub II SA/Rz 1019/15 - Wyrok WSA w Rzeszowie⁶, okresami składającymi się z dni nierejestrowanej działalności są te okresy, gdzie nie można przedsiębiorstwu przypisać ustawowego obowiązku rejestrowania działalności kierowcy, czyli dni, w których

kierowca nie prowadzi pojazdu i jednocześnie nie podlega obowiązkowi odpoczynku. Innymi słowy, nie są to wszystkie dni kalendarzowe jak przyjął to GITD, kierując się wyłącznie przepisami krajowymi.

Mimo rygorystycznego podejścia względem nieterminowego poboru danych z kart kierowców lub tachografów, warto jest sprawdzić kontrolujących, czy faktycznie dobrze obliczyli okres między odczytami danych, w końcu chodzi o nasze pieniądze.

tanie danych, należy uwzględnić wyłącznie dni zarejestrowanej działalności.” Pozostaje jedynie rozwikłać definicję „dni zarejestrowanej działalności”, z kolei wątpliwości czy przedmiotowy zapis winien być stosowany przez polską inspekcję rozwiewa art. 2 rozporządzenia, zgodnie z którym rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio

³ Rozporządzenie Komisji (UE) NR 581/2010, z dnia 1 lipca 2010 r., w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców

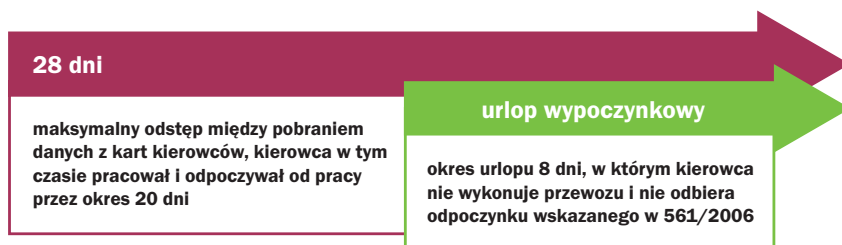
⁴ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U.1997.78.483), Ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy. Umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową. Jeżeli wynika to z ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską umowy konstytuującej organizację międzynarodową, prawo przez nią stanowione jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami.

⁵ <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/C2C1CC6A4C>
⁶ <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/633F185CD9>

Rację ma Wojewódzki Sąd Administracyjny w Rzeszowie stwierdzając, iż: „(...) Nie można wymagać od adresata normy ustanawiającej wymóg sczytywania danych rejestrowanych, aby realizował ten wymóg także za dni, w których obowiązek rejestracji danych nie istniał”.

Wobec czego dniami zarejestrowanej działalności (pkt 3 preambuły rozporządzenia Komisji) są dni, w których działalność kierowcy powinna być rejestrowana dla potrzeb skutecznej kontroli przestrzegania przez kierowcę i przedsiębiorstwo przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów i okresów odpoczynku ustanowionych rozporządzeniem (WE) nr 561/2006.

Przykład obliczenia



Kierowca w ciągu 28 dni pracował i odpoczywał (odbierał odpoczynki dobowe i tygodniowe), przez kolejne 8 dni kierowca przebywał na urlopie wypoczynkowym, wobec czego po powrocie z urlopu przedsiębiorca (osoba zarządzająca) ma jeszcze 8 dni na sczytanie danych z karty. Mimo, iż 28 dzień kalendarzowy mija w dniu zakończenia urlopu kierowcy, to nie dochodzi do przekroczenia wymogu terminowego pobierania danych. Okres urlopu zdrowotnego jest okresem, w którym kierowca ani nie wykonuje przewozu, ani nie odbiera odpoczynków wskazanych w rozporządzeniu 561/2006

Warto sprawdzić inspektora

W ostatnim okresie bieżącego roku dostrzec można dążenia wewnątrz inspekcji do ujednoczenia postępowania

postępowań. Niemniej jednak, wytyczne czy instrukcje nie są wiążące dla inspektorów, a mają jedynie wskazać zgodny z orzecznictwem sposób postępowania. Dlatego też, dopóki istnieje odrębność

Nie można wymagać od adresata normy ustanawiającej wymóg sczytywania danych rejestrowanych, aby realizował ten wymóg także za dni, w których obowiązek rejestracji danych nie istniał.

w w/w zakresie, a problem interpretacyjny przepisów w części Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego jest eliminowany przez tworzenie instrukcji

w interpretacji przepisów pomiędzy poszczególnymi wojewódzkimi ośrodkami, w przypadku wpływu do przedsiębiorstwa (firmy transportowej) zawiadomienia o wszczęciu postępowania od WITD w zakresie „Naruszenia obowiązku wczytywania danych z karty kierowcy – za każdego kierowcę” lub „Naruszenia obowiązku wczytywania danych urządzenia rejestrującego – za każdy pojazd”, albo wobec zarządzającego transportem w zakresie „Dopuszczenia do naruszenia przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i odpoczynku oraz aktywności kierowcy”, warto sprawdzić inspektora, czy właściwie przeliczył terminy na pobranie danych z kart kierowców lub tachografów. Może się bowiem okazać, że roszczenia inspekcji są nieuzasadnione, a kary finalnie nie ma. ◀

Jakub Ordon, Ekspert OCRK

www.ocrk.pl