

JAK CZĘSTO NALEŻY POBIERAĆ DANE CYFROWE Z KART KIEROWCÓW I TACHOGRAFÓW CYFROWYCH?

Odpowiedź na tak postawione pytanie tylko na pozór jest prosta. Przyczyn takiego stanu rzeczy należy upatrywać w stanowisku organów kontrolnych, które z wiadomych sobie względów nie stosują się do prawa unijnego. Najprościej należałoby powiedzieć, że dane z karty kierowcy należy wczytywać raz na 28 dni, a dane z tachografu cyfrowego raz na 90 dni. Problem pojawia się dopiero wtedy, kiedy zapytamy jakie dni należy brać pod uwagę? Przepisy unijne wskazują, że dni zarejestrowanej działalności. Natomiast organy kontrolne uważają, że dni kalendarzowe.

Rozporządzenie Ministra Transportu w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych z dnia 23 sierpnia 2007 r. (Dz. U. 2007. 159. 1128 z późn. zm.) w §3 ust. 1 pkt 1 nakazuje pobieranie danych z tachografu cyfrowego co najmniej raz na 90 dni, a w §4 ust. 1 pkt 1 - pobieranie danych z karty kierowcy co najmniej raz na 28 dni. Rozporządzenie to nie definiuje jednak o jakie dni konkretnie chodzi. Zupełnie inaczej problem ten przedstawia rozporządzenie Komisji (UE) nr 581/2010 w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców z dnia 1 lipca 2010 r. (Dz. UE. L. 2010. 168. 16), którego punkt 3 preambuły brzmi: „***Określając maksymalne okresy na wczytanie danych, należy uwzględnić wyłącznie dni zarejestrowanej działalności.***”

Niestety - według ITD - źródłem prawa w przedmiotowej sprawie jest rozporządzenie Ministra Transportu, ponieważ w myśl art. 13 ust. 1 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 każde Państwo Członkowskie może wprowadzić wyjątki od przepisów art. 5-9, a zgodnie z art. 10 ust. 5 w/w rozporządzenia przedsiębiorstwa transportowe zapewniają wczytywanie danych z jednostki pojazdowej i karty kierowcy z częstotliwością określoną przez Państwo Członkowskie. Ponadto - według ITD - rozporządzenie Ministra Transportu jest aktem wykonawczym do ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych, której to art. 23a daje ministrowi do spraw transportu możliwość określenia w drodze rozporządzenia częstotliwość pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców przez podmioty wykonujące przewozy drogowy.

Zdaniem ITD przytoczone wyżej akty prawne dały Polsce możliwość wprowadzenia surowszych norm do wczytywania danych cyfrowych zapisanych na kartach kierowców i w pamięci tachografów cyfrowych, a co za tym idzie przywoływanie jako podstawy prawnej rozporządzenia Ministra Transportu, a nie rozporządzenia Komisji (UE) nr 581/2010. W takim razie dlaczego w 2010 roku zmieniono polskie rozporządzenie z 2007 roku, (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. zmieniające rozporządzenie

w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych Dz. U. Nr 215, poz. 1410), w którym to pierwotnie określono terminy jako : „co 3 miesiące” w odniesieniu do tachografów cyfrowych i „21 dni” w odniesieniu do kart kierowców...? Ponieważ dostosowano polskie przepisy do wchodzącego w życie rozporządzenia Komisji (UE) nr 581/2010, które wprowadzało terminy 90 i 28 dniowe. Jeśli więc organ kontrolny posługuje się argumentem o bardziej surowszych normach, dlaczego zmienił termin 21 dni na 28!? W tym przypadku określenie „co 3 miesiące” nadal pozostawałoby niejasne...

Jak widać interpretacja przepisów przez ITD jest zupełnie błędna i wybiórcza. Trudno nie odnieść wrażenia, że stosowana wyrywkowo, próbująca „na siłę” dopasować przepisy do swoich argumentów.

Warto zauważyć, że zarówno w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 581/2010 jak i w rozporządzeniu Ministra Transportu zapisano, że odczytów należy dokonywać co najmniej raz na 90 dni w przypadku tachografów cyfrowych oraz co najmniej raz na 28 dni w odniesieniu do kart kierowców. Jednak w rozporządzeniu Ministra Transportu nie sprecyzowano jakie „dni” należy brać pod uwagę przy określaniu tych terminów. Natomiast rozporządzenie Komisji (UE) nr 581/2010, które „(...) **wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami**” (art. 2) jest w tym aspekcie konkretne i precyzyjne.

Po pierwsze każde Państwo Członkowskie może - zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 - wprowadzić wyjątki od art. 5-9 tegoż rozporządzenia w przypadku przewozów drogowych wykonywanych w całości na jego terytorium. Problem polega jednak na tym, że art. 5- 9 dotyczą przepisów socjalnych - czasu pracy, jazdy, przerw i odpoczynków, a nie terminów pobierania danych z pojazdów i kart kierowców! W dodatku w art. 13 wymienione są konkretne przewozy drogowe zwolnione z stosowania przepisów art. 5-9 np. wykonywane przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa, pojazdy używane w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową, konserwacją urządzeń zaopatrujących w wodę, gaz i elektryczność, utrzymaniem i kontrolą dróg, zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych, pojazdami używanymi do odbioru mleka z gospodarstw rolnych. To tylko kilka przykładów przewozów, które Państwa Członkowskie mogą wyłączyć z obowiązku przestrzegania przepisów o czasie pracy, a co za tym idzie z obowiązku instalacji tachografu! Nie może więc być mowy o pobieraniu jakichkolwiek danych z kart kierowców i pojazdów!

Również argument zawierający się w art. 10 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 użyty jest niewłaściwie. Faktycznie dawał on możliwość Państwom Członkowskim na określenie częstotliwości wczytywania danych, ale tylko do czasu ukazania się rozporządzenia Komisji (UE) nr 581/2010! Polska z takiej możliwości skorzystała wydając w 2007 roku rozporządzenie Ministra Transportu w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych z dnia 23 sierpnia. Jednak Komisja Europejska w art. 10 ust. 5 lit. c rozporządzenia (WE) nr

561/2006 zastrzegła sobie prawo do określenia maksymalnych okresów, w których należy wczytywać odpowiednie dane. Z prawa tego skorzystała wydając w 2010 roku rozporządzenie Komisji (UE) nr 581/2010 w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców z dnia 1 lipca. Dodając w art. 2 tego rozporządzenia, że wiąże ono w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami. Traktatami, które państwo Polskie podpisało! Traktatami, których teraz nie przestrzega w imię wątpliwej możliwości karania polskich przedsiębiorców! Nie ma znaczenia, że rozporządzenie Ministra Transportu jest aktem wykonawczym do ustawy o systemie tachografów cyfrowych, która to ustawa daje ministrowi transportu możliwość na określenie częstotliwości pobierania danych. Rozporządzenie unijne jest aktem normatywnym wyższego stopnia i powinno być bezpośrednio stosowane! Dlaczego inne rozporządzenia KE są bezpośrednio stosowane w naszym kraju, a to konkretnie nie? Ponieważ na podstawie polskiego rozporządzenia łatwiej jest ukarać polskiego przedsiębiorcę!

Reasumując: państwo Polskie nie wprowadziło surowszych norm do wczytywania danych cyfrowych zapisanych na kartach kierowców i w pamięci tachografów cyfrowych bo takiego prawa i możliwości nie miało! Mogło i wprowadziło własne terminy, ale w momencie pojawienia się terminów unijnych winno się do tych terminów stosować!

Przyjmując argumentację ITD dochodzimy do absurdu! Załóżmy, że pobieramy dane z karty kierowcy, który następnie przez kolejne 28 dni kalendarzowe nie wykonuje pracy kierowcy, ale przewoźnik ma obowiązek ponownego pobrania danych ! Jak widać polskie przepisy są nielogiczne i pozbawione sensu.

Interesujące jest to, że ITD w zastosowaniu omówionych przepisów znalazła wyjątki tzw. „okoliczności łagodzące” np. zwolnienie chorobowe, czy „urlop na żądanie”, którego pracodawca nie mógł przewidzieć. Natomiast urlop wypoczynkowy, czy dłuższe przerwy świąteczne są okolicznościami, które pracodawca może i powinien przewidzieć. Wówczas obowiązek wczytywania danych z karty kierowcy powinien być wypełniony przez przedsiębiorcę tuż przed zaplanowanym urlopem kierowcy, bądź przerwą świąteczną. Co jeśli pracownik udaje się na urlop dłuższy niż okres 28 dni i mimo pobrania danych przed planowanym urlopem w tym czasie mija kolejny termin na pobranie danych? Jednak – trzymając się ściśle litery prawa - ani rozporządzenie KE, ani rozporządzenie Ministra Transportu nie przewiduje żadnych wyjątków, które usprawiedliwiłyby wczytywanie danych z karty kierowcy w terminie dłuższym niż 28 dni, a tachografów cyfrowych w terminie dłuższym niż 90 dni. Te odstępstwa to prawo napisane przez ITD!

Wydaje się właściwsze karanie za brak danych przechowywanych w przedsiębiorstwie niż za nie pobieranie ich w terminie.

Organ kontrolny reprezentuje Państwo wobec obywatela, a Państwo nie powinno wybierać bardziej niekorzystnych przepisów prawa tylko dlatego by móc na ich podstawie karać obywateli. Decyzja o nałożeniu na przedsiębiorcę kary pieniężnej na podstawie polskich przepisów narusza w tej sprawie wynikającą z art. 2 Konstytucji RP zasadę zaufania obywatela do Państwa.

Podstawa prawna:

Rozporządzenie Ministra Transportu w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych z dnia 23 sierpnia 2007r. (Dz.U.2007.159.1128 z późn. zm.).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 581/2010 w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców z dnia 1 lipca 2010r. (Dz.U.U.E.L.2010.168.16).

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.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych Dz. U. Nr 215, poz. 1410.

Sebastian Pyrek, praktyk, specjalizujący się w przepisach transportowych, wykładowca i szkoleniowiec.