

Wytyczna GITD nr 1 pkt. 10 z dnia 28 lipca 2011 roku.<sup>1</sup>

**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 wyłączone 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 prace w porze nocnej, w rozliczeniu dobowym, tygodniowym i przyjętym okresie rozliczeniowym, ewidencje czasu pracy, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 2981 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy. Ewidencje 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.

c) Przepisy załącznika do ustawy o transporcie drogowym nie przewidują jednak **sankcji pieniężnych** w przypiecia nr 561/2006 w związku ze zmianą art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 3821/85. Ustawodawca postępuje 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 jedyna sankcja 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, jaka 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 sprzeczny 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 sprzeczny z prawem skutkowałoby jej uchyceniem 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

1 [http://www.netpolska.com/pdf/wytyczne\\_ITD\\_dot\\_kontroli.pdf](http://www.netpolska.com/pdf/wytyczne_ITD_dot_kontroli.pdf) dostęp na dzień 11.05.2013

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