



## OBOWIĄZEK DOKUMENTOWANIA AKTYWNOŚCI KIEROWCY

by Administrator / Możliwość komentowania Obowiązek dokumentowania aktywności kierowcy została wyłączona / 12 View / 17 grudnia 2015



Administrator



Autor publikacji: Mariusz Miąsko Prezes Kancelarii Prawnej Viggen sp.j.

**Zgodnie z uregulowaniami międzynarodowymi, okres aktywności lub braku aktywności kierowców realizujących transport drogowy, musi być w pełni udokumentowany. Warto zauważyć, że zasadniczo kierowca na przestrzeni**

**dowolnego odcinka czasu np.: 1 roku, nie może posiadać żadnego nieudokumentowanego okresu czasu. Tak więc przez cały okres trwania pracy (pracy w ujęciu szerokim) w charakterze kierowcy, musi on mieć udokumentowany w pełni okres własnej aktywności, a za każdy (nawet najdrobniejszy – np.:1-minutowy) nieudokumentowany odcinek czasu, ustawodawca przewidział sankcję finansową. Sankcję założył zarówno dla kierowcy (zał. nr 1, pkt. 13.12 u.o. t.d.), jak i dla przedsiębiorstwa transportowego (zał. nr 3 pkt. 6.3.8. u.ot.d.).**

Ponadto obowiązkowi dokumentowania aktywności podlegają także kierowcy, „nowi”, którzy dopiero rozpoczęli pracę (także na podstawie umów cywilnoprawnych) u przedsiębiorcy. Obowiązek udokumentowania dotyczy okresu wcześniejszego (sprzed rozpoczęcia pracy w charakterze kierowcy w danej firmie). Można więc odnieść uzasadnione przekonanie o wyjątkowej restrykcyjności uregulowań krajowych oraz międzynarodowych, nakazujących pełne dokumentowanie okresów aktywności kierowców oraz jej braku. Intencją ustawodawcy jest objęcie nadzorem całości pracy i innych aktywności kierowców, a w tym także jej braku. Obejmuje to wszystkich kierowców, bez względu na formę zatrudnienia, jak również właścicieli firm transportowych.

Dla osiągnięcia założonych celów, pełnej weryfikacji czasu pracy kierowców, legislator międzynarodowy oraz krajowy posłużył się rozwiązaniami technicznymi w postaci tachografów, których stosowanie poza wskazanymi wyraźnie przypadkami jest obowiązkiem, który dotyczy zarówno przedsiębiorców, jak również kierowców. W tym celu podjęto ogromny wysiłek organizacyjny, technologiczny oraz legislacyjny, aby w możliwie ścisłych ramach zawrzeć całość przestrzeni aktywności kierowców.

W związku z tym powstał obowiązek wykorzystania tachografów – początkowo analogowych a z czasem (od 2006 roku) także i tachografów cyfrowych. Od roku 2017 Komisja Europejska zdecydowała się dopuścić do rynku trzecią generację tachografów w postaci tzw.: „inteligentnych tachografów cyfrowych”, które będą transmitowały dane on-line z kabiny we wskazane miejsce. Jednak warto zauważyć, że z różnych powodów (omówionych w dalszej części niniejszego opracowania), tachografy nie są w stanie udokumentować wszelkich możliwych przypadków, które mogą lub powinny zostać udokumentowane. Wykaz takich okoliczności jest obszerny i wynika często z praktycznych okoliczności, których nie sposób przewidzieć na etapie legislacyjnym.

Można tu wspomnieć, że o ile legislator stosunkowo dobrze rozwiązał organizację procedur zachowań pozytywnych (prawidłowych), o tyle praktycznie w ogóle nie uregulował procedur naprawczych dla nieprawidłowości udokumentowanych nie tyle z intencji kierowcy lub pracodawcy, co powstałych z prozaicznych powodów (pomyłek, nieumiejętności zastosowania często bardzo trudnych procedur obsługi tachografów cyfrowych).

Warto w tym miejscu tylko wspomnieć, że w odniesieniu do jednego z typów tachografów cyfrowych, dokumentowanie tzw.: (piktogram: „?”) „nieudokumentowanych okresów aktywności” za okresy kilkudniowe lub dłuższe, gdy należy udokumentować niejednorodny stan aktywności jest bardzo trudne, a wręcz graniczące z niemożliwością – z przyczyn technicznych.

Między innymi z tego powodu oprócz tachografów analogowych i cyfrowych (kart kierowców), ustawodawca dopuścił także inne formy dokumentowania aktywności lub jej braku np.: zaświadczenia działalności kierowców, wydruki z tachografu cyfrowego, obrys rewersu wykresówki z tachografu analogowego oraz opisy wydruków lub wykresówek (np.: w trybie wytycznej nr 3 KE), a

nawet na planach pracy (np.: art. 12/561/2006 WE, jednak bez zdefiniowania czym ów plan jest).

Ponieważ jednak i te instrumenty okazały się niewystarczające, Komisja Europejska (w dwóch przypadkach po orzeczeniu ETS) wydała „wytyczne”, określające sposób zachowania kierowcy oraz jego oceny. KE wydała 6 wytycznych i warto zauważyć, że 4 z nich odnoszą się do kwestii związanych z dokumentowaniem aktywności za pomocą tachografów. Nadal można jednak odnieść przekonanie, że legislator powinien poświęcić więcej uwagi na stworzenie schematów postępowania, chroniących uczestników rynku transportowego przed przypadkowymi i niezaplanowanymi (ale formalnie udokumentowanymi) zachowaniami.

Zagadnienia sposobu rejestracji aktywności kierowcy za pomocą tachografów cyfrowych były wielokrotnie przedmiotem rozważań Komisji Europejskiej. Warto więc odnieść się w tym miejscu do wytycznych KE.

– WYTYCZNA NR 2 – *“Kwestia: Rejestracja czasu przejazdu kierowcy do miejsca, które nie jest zwyczajowym miejscem przejęcia lub zdania pojazdu objętego zakresem rozporządzenia (WE) nr 561/2006”.*

Warto zauważyć, że obecnie tachograf nie potrafi samodzielnie zidentyfikować miejsca „start/stop” jako miejsca bazy lub nie bazy lub ewentualności miejsca zamieszkania kierowcy. W takiej sytuacji KE wydała wytyczną, w ramach której kierowca musi dokumentować własną aktywność w ściśle określony sposób. Warto bowiem zauważyć, że ta sama czynność kierowcy polegająca na dojeździe do pojazdu lub powrotu z pojazdu będzie odmiennie definiowana w zależności od tego, czy kierowca dojeżdżał/wracał do pojazdu w miejscowości zamieszkania lub bazie przedsiębiorstwa, czy też do innego miejsca.

– WYTYCZNA NR 3 – *“Kwestia: Nakaz przerwania*

*dziennego lub tygodniowego odpoczynku bądź przerwy w celu przestawienia pojazdu na terenie terminalu, na parkingu lub w strefie przygranicznej”.*

W tym przypadku KE nakazuje na ściśle określonych warunkach dokonywać oceny przerwanej odpoczynku (udokumentowanego na tachografie) oraz krótkiej jazdy jako „odpoczynku”.

– WYTYCZNA NR 4 – *„Kwestia: Rejestracja czasu prowadzenia pojazdu przez cyfrowe tachografy w przypadku kierowców wykonujących kursy z częstymi przystankami lub kursy z kilkoma miejscami rozładunku”.*

W tym przypadku KE nakazała dokonania odmiennej interpretacji zapisów tachografu cyfrowego oceniając, że niektóre przypadki udokumentowane na tachografie jako jazda nią nie są.

– WYTYCZNA NR 6 – *„Kwestia: Rejestracja czasu spędzonego na pokładzie promu lub w pociągu, gdzie kierowca ma dostęp do koi lub kuszetki”.*

Omawiając zagadnienie dokumentowania za pomocą tachografów cyfrowych warto ponadto zauważyć, że ich adresatami są częstokroć kierowcy starsi, o różnym poziomie przygotowania do wykorzystania nowoczesnej techniki cyfrowej, która na przykładzie wspomnianej powyżej procedury nie jest prosta. Tak więc stosowanie tachografów w decydującym stopniu wpłynęło na możliwości precyzyjniejszego określenia nadzoru nad pracą kierowców, ale jednocześnie stało się źródłem niespodziewanych problemów.

**Potrzebujesz porady eksperta w zakresie  
prawa:**

– **transportowego administracyjnego,**

– **transportowego prawa pracy,**

- przewozowego krajowego i międzynarodowego CMR,**
- procesowego,**
- prawa przewozu materiałów niebezpiecznych ADR,**
- prawa przewozu produktów szybko psujących się ATP,**
- transportowego prawa ubezpieczeń,**
- prawa załadunków i mocowania ładunków (VDI),**
- wspólnotowego i eurazjatyckiego prawa czasu prowadzenia pojazdu (AETR),**
- wspólnotowego i eurazjatyckiego prawa dokumentowania aktywności kierowców,**
- przepisów optymalizacji kosztów w transporcie.**

**Już dziś skontaktuj się z Kancelarią Prawną  
VIGGEN**

**pod nr tel.: (12) 637-24-57**

**509 982 577**

**lub pod adresem e-mail: [biuro1@viggen.pl](mailto:biuro1@viggen.pl)**

**Serdecznie zapraszamy Państwa do skorzystania z największej bazy profesjonalnych, unikatowych opracowań prawnych, którą znajdą Państwo pod adresem: [Sklep561.pl](http://Sklep561.pl)**

Niniejszy dokument podlega ochronie prawnej na mocy ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych (ustawa z dnia 4 lutego 1994 r., Dz. U. 06.90.631 z późn. zm.).