

Podstawą nałożenia kary na naszego klienta było stwierdzenie naruszenia polegającego na przekroczeniu terminu na odczyt tachografu o 1 dzień, tj. w ocenie organów przedsiębiorca odczytał pamięć tachografu po upływie 91 dni od ostatniego odczytu. Z kolei strona argumentowała, iż pomiędzy kolejnymi odczytami minęło nie więcej niż 60 dni roboczych (WITD rozliczył dni kalendarzowe).

W komentowanej sprawie zarówno Lubuski WITD jak i Główny Inspektor, dokonując oceny i analizy niniejszej sprawy powoływały się wyłącznie na przepisy rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 roku w sprawie częstotliwości pobierania a danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych (Dz.U. z 2007 roku nr 159, poz. 1128 ze zmianami) pomijając fakt, iż w tym samym zakresie obowiązuje rozporządzenie komisji (UE) 581/2010 w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców określające maksymalne okresy na wczytanie danych. Zgodnie natomiast z pkt (3) preambuły do tego rozporządzenia określając maksymalne okresy na wczytanie danych, należy uwzględnić wyłącznie dni zarejestrowanej działalności. Inaczej ujmując, okresy postoju pojazdu, w którym nie był on użytkowany do realizacji przewozów drogowych, nie zaliczają się do rozliczenia wyżej wspomnianego 90 dniowego terminu na ponowne sczytanie pamięci z urządzenia rejestrującego. GITD odrzucając argumentację przewoźnik podnosił, iż zgodnie z art. 10 ust. 5 lit. a rozporządzenia 561/2006 przedsiębiorstwa transportowe używające pojazdów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia i wyposażonych w urządzenia rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 zapewniają wczytywanie danych z jednostki pojazdowej oraz karty kierowcy z częstotliwością określoną przez Państwo Członkowskie oraz wczytywanie odpowiednich danych częściej, tak aby zapewnić wczytywanie danych dotyczących wszystkich działań podejmowanych przez to przedsiębiorstwo lub dla niego. GITD pominął jednakże fakt, iż zgodnie z art. 10 ust. 5 lit. c powołanego rozporządzenia Komisja może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 24 ust. 2, określić maksymalny okres, w którym zgodnie z lit. a) ppkt i) należy wczytać odpowiednie dane. Oznacza to, że do czasu określenia przez Komisję terminów odczytu danych z karty kierowcy stosuje się przepisy krajowe; w przypadku opublikowania rozporządzenia, stosuje się wyłącznie przepisy tego aktu. Wynika to zresztą z treści rozporządzenia 581/2010; zgodnie bowiem z art. 1 rozporządzenia ustanawia ono maksymalne okresy na wczytanie odpowiednich danych z jednostki pojazdowej i karty kierowcy do celów art. 10 ust. 5 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Ponadto w art. 2 Rozporządzenia wskazano, iż niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

GITD w treści zaskarżonego przez stronę rozstrzygnięcia nie dokonał prawidłowej interpretacji pojęcia „zarejestrowanej działalności” w rozumieniu pkt 3 preambuły do rozporządzenia 581/2010 (GITD przyjął kuriozalną wykładnię, jakoby prawodawca unijny pod pojęciem "zarejestrowanej działalności" miał na myśli czas prowadzenia działalności gospodarczej). W

celu właściwego zrozumienia wskazanego przepisu (ustalenia właściwej wykładni) należało dokonać skonfrontowania zapisów polskiego tłumaczenia rozporządzenia Rady (UE) nr 581/2010 z wersją podstawową, tj. angielskojęzyczną. Przede wszystkim użyte w polskim tłumaczeniu pojęcie „zarejestrowanej działalności” jest nieprecyzyjne, i nie oddaje właściwej formuły (celu, intencji) przepisu. W angielskiej wersji czytamy: For the determination of the maximum periods within which data are to be downloaded, only days with a recorded activity should be counted. Pojęcie „recorded activity” przetłumaczone jako „zarejestrowanej działalności” faktycznie odnosi się do „zarejestrowanych aktywności” kierowcy. Do tej konkluzji można dojść analizując także angielskojęzyczną wersję rozporządzenia 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym. Mianowicie zgodnie z lit. t dział I (definicje) załącznika 1b do rozporządzenia 3821/85 definicja karty kierowcy brzmi: „karta kierowcy” oznacza : | kartę do tachografów wydaną konkretnemu kierowcy przez organy Państwa Członkowskiego; | karta kierowcy identyfikuje kierowcę i umożliwia gromadzenie danych dotyczących czynności kierowcy. W angielskiej wersji powyższa definicja przyjmuje treść: | ‘driver card’ means : | a tachograph card issued by the authorities of a Member State to a particular driver; | the driver card identifies the driver and allows for storage of driver activity data. Również w definicji pojęcia karty kierowcy mamy do czynienia z angielskim wyrazem „activity”, które w tym przypadku nie zostało przetłumaczone jak w polskiej wersji rozporządzenia 581/2010 jako „działalność”, tylko właściwie, tj. jako „aktywność”. Reasumując rozporządzenie 581/2010 wskazuje, że do rozliczania czasu na odczyt danych z tachografu czy z karty kierowcy stosuje się wyłącznie dni zarejestrowanej aktywności. Inaczej ujmując, dni udokumentowane w inny sposób (np. zaświadczeniem o nieprowadzeniu pojazdu, zapisem ręcznym itp.) nie wliczają się do obliczania terminów na odczyt karty bądź pamięci tachografu. Oprócz uzasadnienia prawnego, w niniejszym przypadku konieczna zdaje się analiza praktyczna wspomnianej wcześniej wykładni przepisów dot. ustalania terminów na odczyt danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy. Mianowicie wg stanowiska SPFT termin 90 dni obliczany jest na podstawie dni w których pojazd był użytkowany do wykonywania przewozów. Przyjęcie interpretacji wysuwanej przez GITD prowadziłoby do konkluzji, iż nawet w przypadku, gdy pojazd znajduje się na wielomiesięcznym postoju w wyniku awarii i nie są wykonywane z jego użyciem jakiegokolwiek przewozy drogowe, nadal należałoby dokonywać odczytu danych z pamięci tachografu cyfrowego. Jaki zatem miałyby mieć cel odczytywanie danych które nie istnieją – skoro przez 90 dni pojazd znajduje się na postoju, proces odczytu i tak nie będzie mógł zostać zrealizowany z uwagi na brak danych za ten okres. Inaczej ujmując, wykładnia poczyniona przez GITD prowadzi do zobowiązania przewoźnika do czynienia rzeczy absurdalnych i niemożliwych w praktyce do wykonania.

Argumentacja GITD sprowadzała się do konkluzji, iż rozporządzenie krajowe określające warunki odczytu danych z karty kierowcy i tachografów cyfrowych stosuje się w pierwszej kolejności przed rozporządzeniem Rady (UE) nr 581/2010. Pomijając ewidentną niekonstytucyjność przyjętego toku rozumowania, w celu właściwego zrozumienia intencji prawodawcy unijnego należy uwzględnić uwarunkowania historyczne, tj. kolejność wejścia w życie poszczególnych aktów prawnych. W szczególności należy przywołać następujące okoliczności:

1. w dniu 11 kwietnia 2007 roku weszło w życie powoływane przez GITD rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego; zgodnie z art. 10 pkt 5 rozporządzenia przedsiębiorstwa transportowe używające pojazdów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia i wyposażonych w urządzenia rejestrujące zgodne z załącznikiem IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85:

- a. zapewniają wczytywanie danych z jednostki pojazdowej oraz karty kierowcy z częstotliwością określoną przez Państwo Członkowskie oraz wczytywanie odpowiednich danych częściej, tak aby zapewnić wczytanie danych dotyczących wszystkich działań podejmowanych przez to przedsiębiorstwo lub dla niego;
- b. zapewniają, aby wszystkie dane wczytane zarówno z jednostki pojazdowej jak i z karty kierowcy, były przechowywane przez co najmniej dwanaście miesięcy po ich zarejestrowaniu oraz, na żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych, były dostępne, bezpośrednio albo na odległość, na terenie tego przedsiębiorstwa.

Do celów niniejszego ustępu pojęcie „wczytywanie danych” jest rozumiane zgodnie z definicją określoną w załączniku IB, rozdział I lit. s) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85. Komisja może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 24 ust. 2, określić maksymalny okres, w którym zgodnie z lit. a) ppkt i) należy wczytać odpowiednie dane.

1. 2. W dniu 23 sierpnia 2007 roku weszło w życie rozporządzenie Ministra Transportu w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych (Dz.U. 159 poz. 1128 z 2007 roku). Co istotne, rozporządzenie to zostało wydane na podstawie delegacji ustawowej, określone w art. 23a ustawy z dnia 29 lipca 2005 roku o systemie tachografów cyfrowych, zgodnie z którym Minister właściwy do spraw transportu, kierując się koniecznością zagwarantowania okresowego i regularnego pobierania danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy oraz przechowywania tych danych przez podmiot wykonujący przewozy drogowo z zachowaniem wymagań, określonych w rozporządzeniu (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 zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1), określi, w drodze rozporządzenia, częstotliwość pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunki ich przechowywania przez podmioty wykonujące przewozy drogowo. Delegacja ustawowa wyraźnie wskazuje na warunki

archiwizacji danych w oparciu o normy wynikające z rozporządzenia 561/2006. Co istotne, w dniu wydania rozporządzenia Ministra Transportu nie obowiązywała żadna wspólnotowa norma prawna określająca terminy na szczytanie danych z kart kierowców i tachografów cyfrowych.

2. W dniu 1 lipca 2010 roku weszło w życie rozporządzenie Komisji (UE) nr 581/2010 w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców. Jak czytamy w pkt 2 preambuły Określenie maksymalnego okresu na wczytanie odpowiednich danych z jednostki pojazdowej i karty kierowcy pozwoli na ściślejsze ujednoczenie warunków działalności przedsiębiorstw transportu drogowego w całej Unii. Zatem nie jest tak, jak twierdziło GITD, że wcześniejsze rozporządzenie krajowe ma wyższość nad rozporządzeniem WE. Przeciwnie, rozporządzenie Komisji miało na celu, jak wynika z treści preambuły, ujednoczenie procedur kontrolnych w tym zakresie w całej UE, zatem jego przepisy stosuje się przed przepisami wewnętrznymi krajów UE. Ponadto zgodnie z pkt 3 preambuły do rozporządzenia UE określając maksymalne okresy na wczytanie danych, należy uwzględnić wyłącznie dni zarejestrowanej działalności. Jest to stwierdzenie o tyle oczywiste, iż odnosi się do „działalności” zarejestrowanych zgodnie z przepisami rozporządzenia 561/2006 oraz 3821/85. Inaczej ujmując kierujący oraz pojazdy nie podlegające pod obowiązek stosowania przepisów rozporządzenia 561/2006 nie podlegają pod obowiązek szczytywania danych z kart kierowców i tachografów cyfrowych.

Zgodnie z zasadą pierwszeństwa (supremacji) prawo wspólnotowe ma wartość nadrzędną nad prawem krajowym państw członkowskich. Zasada pierwszeństwa dotyczy wszystkich aktów wspólnotowych, które mają moc wiążącą, czyli także rozporządzeń Komisji. Państwa członkowskie nie mogą więc stosować przepisu krajowego, który jest niezgodny z prawem wspólnotowym. Zasada pierwszeństwa gwarantuje nadrzędność prawa wspólnotowego nad krajowym. Jest to podstawowa zasada prawa wspólnotowego. Podobnie jak zasada bezpośredniego skutku, nie jest zapisana w traktatach, ale została zatwierdzona przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE). TSUE ustanowił zasadę pierwszeństwa w sprawie Costa przeciwko Enel z 15 lipca 1964 r. W wyroku tym Trybunał orzekł, że prawa wydane przez instytucje europejskie włączają się do systemu prawnego państw członkowskich, które zobowiązane są do ich przestrzegania. Prawo wspólnotowe jest więc nadrzędne w stosunku do prawa krajowego. W ten sposób jeśli norma krajowa jest sprzeczna z przepisem wspólnotowym, władze państw członkowskich muszą stosować przepis wspólnotowy. Prawo krajowe nie jest zniesione czy uchylone, jedynie jego moc wiążąca jest zawieszona. Trybunał dodał następnie, że nadrzędność prawa wspólnotowego stosuje się do wszystkich aktów krajowych, niezależnie od tego, czy były przyjęte przed czy po danym akcie wspólnotowym. Prawo wspólnotowe jest nadrzędne w stosunku do prawa krajowego, a zasada pierwszeństwa gwarantuje jednolitą ochronę prawną obywateli na całym terytorium UE. Pierwszeństwo prawa wspólnotowego nad prawem krajowym jest absolutne. Dlatego zasada ta stosuje się do wszystkich wiążących aktów wspólnotowych niezależnie od tego, czy zaliczają się do prawa pierwotnego czy do prawa wtórnego. Podobnie wszystkie akty krajowe podlegają tej zasadzie, niezależnie od ich rodzaju: ustawa, rozporządzenie, uchwała, dekret, okólnik itp. Nie ma znaczenia, czy teksty zostały wydane przez władzę wykonawczą czy ustawodawczą państwa członkowskiego. Co istotne, postanowienia rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 23

ITD nieprawidłowo oblicza terminy - wyrok

Wpisany przez Administrator
czwartek, 04 sierpnia 2016 19:40

sierpnia 2007 roku w sprawie częstotliwości pobierania a danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych oraz rozporządzenie komisji (UE) 581/2010 w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców są ze sobą komplementarne i zgodne; jednak rozporządzenie UE doprecyzowuje jedynie zasady obliczania terminu na sczytanie danych z jednostki transportowej bądź karty kierowcy, czego w krajowym rozporządzeniu nie uregulowano.