

OP/164/2014/MZ

Zasady dotyczące wystawiania zaświadczenia działalności kierowców w kontekście zasad dokumentowania urlopów wypoczynkowych, czasu wolnego, odpoczynków w oparciu o wytyczne Komisji Europejskiej.

Problematyka metodologii wystawiania zaświadczeń działalności kierowców jest obszerna i złożona. Wynika to z kompilacji analizy formalnoprawnej oraz matematycznej, wymuszającej nomistyczną (ściłą) wręcz dokładność wykorzystania przedmiotowego dokumentu oraz z wątpliwości logicznych a także technicznych ograniczających możliwość wystawienia zaświadczenia działalności kierowców.

W pierwszej kolejności można się zastanowić, z jaką datą nie wolno wystawić "zaświadczenia działalności kierowcy"?

Należy zaznaczyć, że "zaświadczenia o działalności kierowców", stanowiące załącznik do rozporządzenia 561/2006 WE, mogą być wystawiane wyłącznie po odbiorze odpoczynku.

Tak więc przewoźnicy oraz kierowcy powinni zwrócić szczególną uwagę, aby data wystawienia zaświadczenia wpisana w pozycji nr 20 nie była wcześniejsza niż data wpisana w pozycjach nr.: 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21. Wynika to z treści dokumentu w którym użyto zdań w czasie przeszłym – cytat: kierowca (przypis):

14. **przebywał** na zwolnieniu chorobowym (*)

15. **przebywał** na urlopie wypoczynkowym (*)

16. **miał** czas wolny od pracy lub odpoczywał (*)

17. **prowadził** pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub AETR (*)

18. **wykonywał** pracę inną niż prowadzenie pojazdu (*)

19. **pozostawał** w gotowości (*)

21. Ja, jako kierowca, potwierdzam, że w wyżej wymienionym okresie nie **prowadziłem** pojazdu wchodzącego w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub AETR.

Wszystkie pozycje od 14 do 21 zostały przez legislatora sformułowane w czasie przeszłym. Jasne jest więc, że w zaświadczeniu o działalności kierowców w pozycji nr: 20, czyli w miejscu w którym zobowiązany jest podpisać się przedstawiciel firmy transportowej, nie może znajdować się data wcześniejsza niż data określona w punktach od 14 do 21 i w pkt. 21, a więc data dnia, w którym kierowca, po odebranych odpoczynku tygodniowym rozpoczyna ponownie okres prowadzenia pojazdu. W mojej ocenie, dokument wypełniony odmiennie należy uznać za sprzeczny logicznie, a więc nieważny, ponieważ wystawca zaświadczenia nie może oświadczyć z wyprzedzeniem o tym co miało miejsce później.

W kolejnym kroku warto wyjaśnić jaką godzinę oraz jaką datę należy wpisać, wystawiając zaświadczenie działalności w pozycji nr 15 „przebywał na urlopie wypoczynkowym”?

Międzynarodowe normy regulujące wystawianie zaświadczenia działalności kierowców w obszarze łączącym się z normami krajowymi (np.: normami prawa pracy) nie mają charakteru autonomicznego. Inaczej mówiąc, przy wypełnianiu unijnego wzoru zaświadczenia działalności kierowcy, w pkt. 15 („przebywał na urlopie wypoczynkowym”), należy bezwzględnie uwzględnić relacje z normami prawa krajowego określającego zasady udzielania urlopu wypoczynkowego (w kontekście art. 154 ze zn. 2).

We wcześniejszej części niniejszego opracowania[...] w odniesieniu do pierwszej wersji zaświadczenia działalności kierowcy można było zauważyć, że Główny Inspektorat Pracy, zajął jednoznaczne stanowisko, iż „urlop wypoczynkowy”, o którym mowa we wzorze zaświadczenia, jest instytucją tożsamą z urlopem wypoczynkowym, o którym mowa w przepisach polskiego kodeksu pracy. Dlatego też, podlega on szczególnym zasadom udzielania oraz dokumentowania.

Urlop wypoczynkowy może być udzielony wyłącznie za pełne dni, w których pracownik pracował – art. 154 ze znakiem 2, § 4 Kodeksu Pracy: „*udzielanie pracownikowi urlopu, w dniu pracy w wymiarze godzinowym odpowiadającym części dobowego wymiaru czasu pracy jest dopuszczalne jedynie w przypadku, gdy część urlopu pozostała do wykorzystania jest niższa niż pełny dobowy wymiar czasu pracy pracownika w dniu, na który ma być udzielony urlop.*”

A *contrario* wynika z powyższego uregulowania, że urlop (poza wskazanym wyjątkiem) może być udzielany jedynie za pełne dni pracy, a więc urlop wypoczynkowy zasadniczo nie może zostać udzielony za część dnia, w którym kierowca powinien pracować, zgodnie z przyjętym rozkładem pracy.

Przed odniesieniem się do kwestii związanej ze sposobem udokumentowania „pełnego dnia pracy” na zaświadczeniu działalności kierowcy warto na wstępie wyeksponować, iż zgodnie z art. 154 ze zn. 2 § 1 KP, „*urlopu udziela się w dni które są dla pracownika dniami pracy, zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy (...)*”.

Problemem jest oczywiście okoliczność, że zgodnie z treścią art. 11 ust. 2 a, u.ocz.p.k., „*rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy lub okazjonalny przewóz osób*”.

W świetle powyższego, trudno jest ustalić taki planowany dzień pracy, skoro *a priori* ustawodawca założył iż rozkładów czasu pracy nie ustala się. Z powyższego wynika jednak, jedynie tyle iż kierowcy nie można udzielić urlopu w sposób formalnie zaplanowany w rozkładach czasu pracy. Można go natomiast zaplanować (czysto nieformalnie) i udzielić kierowcy, choć zupełnie nie możliwa do wykazania będzie okoliczność, że został on zaplanowany (w ujęciu formalnym). Nie można bowiem formalnie ustalić czegoś, czego zgodnie z prawem się nie ustala. Więcej na temat art. 11 ust. 2 a u.ocz.p.k. [...].

Znacznie trudniejszym zadaniem, jest powiązanie informacji z „*indywidualnej ewidencji nieobecności kierowcy*” (art. 25 ust. 1 b) z informacjami zawartymi w pkt. 15 „zaświadczenia działalności kierowcy” w kontekście „*doby pracowniczej*” (art. 8 ust. 1 u.ocz.p.k.).

Aktualnie w branży transportowej przyjmuje się w pewnym uproszczeniu, że zaświadczenie działalności kierowców, w pozycji „urlop wypoczynkowy” powinno być wystawione najwcześniej od godziny 00.00 dnia kolejnego, po dniu w którym kierowca wykonywał pracę. Pozostała część doby powinna być udokumentowana przez kierowcę odrębnie, na rewersie wykresówki lub wpisem manualnym w tachografie cyfrowym, w

zakresie od godziny, gdy kierowca zaprzestał w danej dobie pracować, aż do godziny 00,00.

Taki schemat postępowania, pomimo że (jak wykazuje praktyka), wymaga dodatkowego szczególnego wyjaśnienia, ponieważ sposób udokumentowania urlopu na zaświadczeniach działalności kierowców oraz planach urlopów (art. 163 KP) warunkuje 6 zmiennych.

Są to: doba kalendarzowa, doba pracownicza (art. 8 u.ocz.p.k.), urlop odbierany w dni a nie w nocy (art.154 ze zn. 2 § 1 KP), minimum 8 godzinny wymiar dzienny urlopu (art.154 ze zn. 2 § 2 KP), urlop udzielany w dni pracy pracownika oraz udzielany w oparciu o rozkład czasu pracy pracownika.(art.154 ze zn. 2 § 1 KP).

Mogło by się wydawać, że istnieje zbieżność pomiędzy sposobem dokumentowania urlopu w dokumencie „planu urlopu” (art. 163 KP) oraz w „zaświadczeniu działalności kierowcy”. Występują jednak istotne różnice pomiędzy przedmiotowymi dokumentami. Plan urlopów, określa rozkład urlopów *a priori*. Tym czasem zaświadczenie działalności kierowców określa urlopy *post factum*.

W konsekwencji powyższego, plan urlopowy określa jedynie ogólny przedział dni, w których planowane są urlopy, natomiast zaświadczenie działalności kierowców powinno ponadto dokumentować, szczegółowy przedział godzin oraz minut w których został kierowcy udzielony urlop.

Tak więc jeden z dokumentów funkcjonuje na poziomie daleko posuniętej ogólności a drugi na poziomie (być może nawet przesadnej) szczegółowości.

Rodzi to określone konsekwencje podczas wystawiania zaświadczenia działalności kierowcy oraz skorelowania informacji pomiędzy oboma wymienionymi dokumentami.

Wystawiając zaświadczenie działalności kierowców w pozycji „urlop wypoczynkowy”, na wstępie należy go przyporządkować do konkretnej doby pracowniczej, ponieważ zgodnie z treścią art. 154 ze zn. 2 § 1 KP, urlopu udziela się w dni które są dla pracownika „dniami pracy”.

Następnie należy ustalić przedział godzin nocnych obowiązujących w danym przedsiębiorstwie. W tym przedziale godzin nie można wystawić zaświadczenia, ponieważ zgodnie z już przytoczonym art. 154 ze zn. 2 § 1 KP, urlopu udziela się „w dni” (nie w nocy).

Godziny nocne określa przedział czasu od godziny 21,00 do godziny 7,00. (art. 1511 ze zn. 7 § 1 KP). Jeśli pracodawca dokona wyboru mogą one stanowić 8 godzin we wskazanym zakresie a jeśli nie, będzie to 10 godzin.

Po wyłączeniu z „obrysu” doby pracowniczej godzin nocnych, pozostaje przestrzeń czasu, która może zostać wykorzystana na odbiór urlopu wypoczynkowego.

Zanim to jednak nastąpi, należy ustalić czy „dzień” w którym chcemy udzielić (lub udzielono) kierowcy urlopu wypoczynkowego, jest (był), „(...) dniem pracy, zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy (...)” ?

W tym miejscu napotykamy na wspomniany już wcześniej wątek, nie ustalania rozkładów pracy kierowców w trybie art. 11 ust. 2 a u.ocz.p.k. Nie można bowiem (formalnie) zaplanować urlopu, skoro „nie ustala się rozkładów czasu pracy”.

Nie jest to jednak problem występujący na etapie wystawiania zaświadczenia działalności kierowców, ponieważ zaświadczenia wystawia się po udzieleniu urlopu.

Reasumując warto zauważyć, że można wyraźnie odróżnić okoliczność udzielenia urlopu od instytucji odbioru urlopu wypoczynkowego. Urlop można udzielić na konkretny dzień kalendarzowy (o ile jest to dzień pracy a więc zasadniczo od poniedziałku do piątku), natomiast udokumentowaniu na zaświadczeniu działalności kierowcy podlega już nie dzień ale konkretne godziny, które muszą zawrzeć się w

przedziale godzin wskazanym powyżej.

Z tego więc względu, odbioru urlopu nie należy (*post factum*) dokumentować od godziny 00,00. danego dnia.

Jest to bowiem zazwyczaj część poprzedniej doby pracowniczej.

Ponadto jest to przedział godzin nocnych. Formalnie jest to więc okres „odpoczynku” a nie „urlopu wypoczynkowego”.

Taka formalistyczna metodyka wystawiania zaświadczeń, choć zgodna z literą prawa, będzie wyjątkowo nieprzyjazna dla adresatów opisanego obliwu prawnego (czyli dla przedsiębiorców).

Występuje ponadto wątpliwość, czy jednym zaświadczeniem można udokumentować większą ilość dni urlopu wypoczynkowego następujących po sobie ?

Odpowiedź wydaje się być pozytywna. Ważne jedynie aby urlop nie zaczął się w dniu pracy (dobie pracowniczej) w której kierowca wykonywał pracę, w godzinach nocnych (czyli nie wcześniej niż w przedziale godzin od 05,00 do 7,00), i nie trwał krócej niż 8 kolejnych godzin oraz aby nie rozpoczął się w dniu wolnym od pracy.

W tym miejscu może powstać kolejna wątpliwość, do kiedy (do jakiej granicznej godziny) można wystawić zaświadczenie działalności kierowcy w pozycji „urlop wypoczynkowy” ?

Odpowiedź wydaje się jednak analogiczna, ponieważ granice te są zakreślone pierwszą godziną pory godzin nocnych przed dniem (dobą pracowniczą) w którym kierowca będzie ponownie pracował. Wiadomo więc że nigdy nie będzie to później niż w przedziale godzin od 21,00 do 23,00.

Należy odpowiedzieć jeszcze na pytanie, w jaki sposób można ustalić początek doby pracowniczej, dla określenia przedziału godzin w których można było udzielić urlopu wypoczynkowego ?

Wątpliwość wynika z faktu, że ustawodawca w art. 154 ze zn. 2 § 1 KP określił, iż urlopu udziela się za „dni” a nie za „doby” pracownicze o których mowa w art. 8 ust. 1 u.ocz.p.k., oraz w art. 128 § 3 ustawy o czasie pracy kierowców.

Wątpliwość jest więc zasadnicza, czy aby na pewno ustawodawca miał na myśli „doby” pracownicze czy też „dni” kalendarzowe ?

Jeśli jednak założyć, że okres ten odnosi się do dób pracowniczych w dniach kalendarzowych, to należy odpowiedzieć na kolejne pytanie, czy dobę określamy na podstawie art. 8 u.ocz.p.k., (co wydawało by się naturalne), czy na podstawie art. 128 KP ?

Obydwa przytoczone przepisy określają, że definicja doby służy jedynie „dla celów rozliczenia czasu pracy i ustalenia prawidłowego wynagrodzenia”. Nie odnoszą się natomiast wprost do instytucji urlopu wypoczynkowego. Należy więc ocenić, że w sytuacji braku szczególnego odniesienia się przez którykolwiek z przepisów wprost do instytucji „urlopu wypoczynkowego”, należy skorzystać z uregulowania art. 8 ust. 1, jako *lex specialis* względem unormowań Kodeksu Pracy.

Dla dopełnienia przedmiotowego zagadnienia należy odnieść się do przyjętego założenia, że punktem odniesienia dla określenia przedziału czasu w którym możliwy jest odbiór urlopów wypoczynkowych, będzie „doba pracownicza” a nie „dzień”. Otóż analizując treść art. 154 ze zn. 2 § 1 KP w naturalny sposób można zadać pytanie, czy ustawodawca pisząc „dzień” miał na myśli dzień kalendarzowy czy też miał na myśli „nie noc” ? Odmienne rozumienie przedmiotowego określenia – czyli raz jako dnia (nie nocy) a innym razem jako dnia kalendarzowego, wyklucza się wzajemnie, ponieważ w każdym obrysie dnia kalendarzowego występują aż dwa odcinki „nocy”.

Ponieważ każda z przytoczonych interpretacji jest nie wykluczona, wprowadzając instytucję doby pracowniczej, zawężamy rozumienie słowa „dzień” do „nie nocy”. Oczywiście jest to założenie nie poparte uregulowaniami *expressis verbis*. W związku z powyższym można przedmiotowy obszar objąć działaniami *de lege ferenda*.

Warto także w tym miejscu wspomnieć, iż niezależnie od „planów urlopowych” (art. 163 KP), treść zaświadczenia działalności kierowców musi być zbieżna dodatkowo z „indywidualnymi kartami ewidencji nieobecności pracownika w pracy” (art. 25 ust. 1 b u.ocz.p.k.).

Należy więc umiejętnie oddzielić i udokumentować w powyżej wskazanych dokumentach instytucję urlopu wypoczynkowego od innych form urlopu, które nie zostały uwzględnione w treści wzoru zaświadczenia i zawierają się w związku z powyższym w treści pkt. 16. „**miał** czas wolny od pracy lub odpoczywał”.

Kolejną praktyczną wątpliwość może budzić pytanie w jaki sposób należy wystawić zaświadczenie działalności, jeśli kierowca w poprzedzających 28 dniach wykonywał „inną pracę” lub jeździł pojazdem wyłączonym z zakresu zastosowania rozporządzenia 561/2006 WE ?

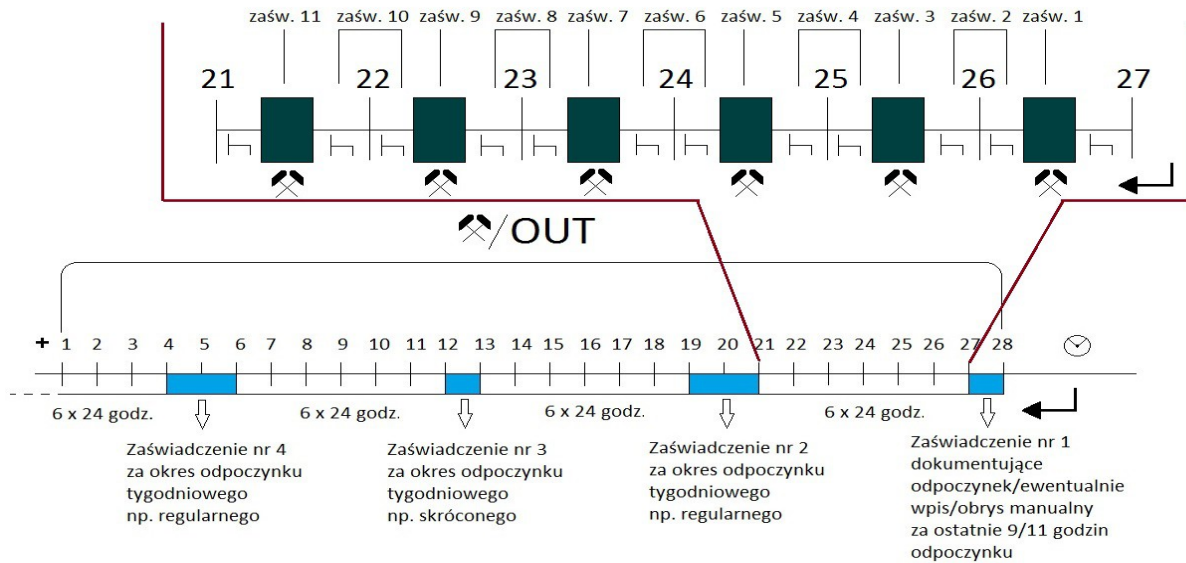
Kierowca zgodnie z art. 15 ust. 7b ppkt. ii), rozporządzenia 3821/85 EWG znowelizowanego niniejszym rozporządzeniem, po dniu 1 stycznia 2008 r. kierowca przechowuje do kontroli na drodze bieżący dzień i poprzednie 28 dni.

Ma to kluczowe znaczenie dla sposobu dokumentowania okresów aktywności kierowcy za pomocą zaświadczenia działalności, jeśli w owych 28 poprzedzających dniach kierowca wykonywał inną pracę (np.: pracując jako mechanik), lub prowadząc pojazd wyłączony z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia (np.: autobus na liniach regularnych do 50 km, lub pojazd specjalny taki jak dźwig, lub prowadząc pojazd ciężarowy, ale poza drogami publicznymi).

W takim przypadku nie wystarczy wystawić jednego wspólnego zaświadczenia działalności dla całych 28 dni wstecz, ponieważ kierowca rozpoczynając okres prowadzenia pojazdu musi udokumentować, że odebrał odpoczynek tygodniowy oraz dzienny. Wystawiając jedno wspólne zaświadczenie dla całego okresu 28 dni wstecz np.: w pozycji 17 - „**prowadził** pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub AETR” lub pozycji 18 - „**wykonywał** pracę inną niż prowadzenie pojazdu” nie jest w stanie udokumentować odpoczynków, a to one warunkują zdolność kierowcy do prowadzenia pojazdu. Brak zdolności udokumentowania odpoczynków wprost przekłada się na realne zagrożenie sankcją finansową, a w kontekście norm załącznika IV do rozporządzenia 1071/2009 WE, na postępowanie w sprawie cofnięcia licencji (zezwolenia) oraz Certyfikatu Kompetencji Zawodowych w wyniku utraty tzw.: „dobrej reputacji”.

Z tego też powodu zaświadczenie działalności należy wystawić w sposób następujący:

Sposób wystawiania zaświadczeń w ciągu tygodnia,
podczas gdy kierowca wykonywał tylko inną pracę



Schemat Przedstawiający sposób wystawiania zaświadczenia działalności

Następną wątpliwość budzi pytanie czy zaświadczenie działalności kierowcy może wystawić kierowca sam dla siebie ?

Zgodnie z treścią art. 31 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, „przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy jest obowiązany wystawić kierowcy wykonującemu przewóz drogowy zatrudnionemu u tego przedsiębiorcy zaświadczenie(...)”

Z powyższego uregulowania wynika jednoznacznie, że to „przedsiębiorca”, a nie sam kierowca wystawia zaświadczenie. Dalej ustawodawca precyzuje zasady wręczenia i przyjęcia zaświadczenia: „przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy wręcza kierowcy przed rozpoczęciem przez kierowcę przewozu drogowego, a kierowca to zaświadczenie podpisuje. Minister właściwy do spraw transportu udostępnia na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra wzór formularza zaświadczenia.”

Jeszcze dalej w ust. 4 omawianego artykułu, ustawodawca krajowy odnosi się do zasad udzielenia zaświadczenia, w stosunku do tych kierowców, którzy nie są zatrudnieni na podstawie umowy o pracę, ale wykonują usługi w zakresie kierowania pojazdem w formie np.: „samozatrudnienia” lub na podstawie umów cywilnoprawnych oraz do takiego przedsiębiorcy, który sam jednocześnie jest przedsiębiorcą i wykonuje czynność kierowania pojazdem - „4. Przepisy ust. 1-3 stosuje się odpowiednio do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego osobiście przewozy na jego rzecz, oraz do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe.”

Z analizy powyższych uregulowań wynikać pozornie może, że zaświadczenie

działalności może wystawić wyłącznie „przedsiębiorca” i nie może tego uczynić kierowca. Należy jednak zwrócić uwagę na okoliczność, że uregulowania Kodeksu Cywilnego przewidują instytucję „pełnomocnika”¹ (który może w imieniu przedsiębiorcy realizować czynności prawne).

Dla lepszego zrozumienia zagadnienia należy zauważyć, że „przedsiębiorca” to, formalnie rzecz ujmując podmiot gospodarczy przyjmujący różnorodne formy organizacyjne (np.: jednoosobowa działalność gospodarcza, spółka prawa handlowego czy też jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej taka jak spółka cywilna). Tak więc „przedsiębiorca” jest reprezentowany przez osoby fizyczne związane z przedsiębiorcą w różnorodny sposób – w tym także pełnomocnictwem. Dlatego też należy ocenić, że kierowca będący jednocześnie pełnomocnikiem przedsiębiorcy może wystawić sam dla siebie, na mocy udzielonego mu pełnomocnictwa, zaświadczenia, składając podpisy w rubrykach przewidzianych dla kierowcy i dla przedsiębiorcy. Należy bowiem zauważyć, że ustawodawca nie wyłączył takiej możliwości, a jednocześnie jest ona wprost przewidziana w przepisach prawa (Kodeksu Cywilnego), nie tylko polskich. Pełnomocnictwo mogło by mieć treść wskazaną przykładowo w Załącznik nr 1

Ponadto należy zauważyć, że ustawodawca nie wymaga aby osoba fizyczna składająca podpis w imieniu przedsiębiorcy legitymowała się jakimiś szczególnymi cechami.

Warto jeszcze zwrócić uwagę, na dokumentacyjną funkcję emisji zaświadczenia działalności. Istotą emisji przedmiotowego dokumentu jest nie tyle sam fakt zapisania określonych informacji, co zindywidualizowanie osoby potencjalnie odpowiedzialnej za poświadczenie określonych informacji. Należy uznać, że emisja zaświadczenia przez kierowcę w takim samym stopniu zabezpiecza tę oczekiwaną funkcję zaświadczenia, jak w przypadku wystawienia go przez inną osobę.

Warto jeszcze zwrócić uwagę, że zaświadczenia działalności prawie nigdy nie mają bytu autonomicznego i zawsze funkcjonują w kontekście wykresówek i plików cyfrowych, tak więc ich funkcja dokumentacyjna ma tak naprawdę charakter zaledwie wtórny.

Na stanowisku takim stoi także Komisja Europejska, która zajęła dwukrotnie stanowisko w zakresie zasad wykorzystania zaświadczenia. Stanowisko wyrażone zostało w wytycznej nr 5 przyjętej w grudniu 2007 roku i opublikowanej w lutym 2008. W roku 2009 doszło do zmiany wzoru zaświadczenia działalności kierowcy (na mocy decyzji wykonawczej 2009/959/UE). Komisja Europejska wydała w grudniu 2009 drugą wersję wytycznej nr 5 (GN-5) odnoszącą się do drugiej wersji wzoru zaświadczenia. Warto więc w tym miejscu dokonać szczegółowej analizy przedmiotowej wytycznej.

Wytyczna nr 5 (GN-5) drugiej wersji, odnosi się do kwestii formularza zaświadczenia o działalności ustanowiony decyzją Komisji (2009/959/UE) z dnia 14 grudnia 2009 r. zmieniającą decyzję 2007/230/WE w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym na podstawie artykułu art. 11 ust. 3 i art. 13 dyrektywy 2006/22/WE. Wytyczna określa, że formularz zaświadczenia nie jest wymagany w przypadkach, gdy rejestracja działalności możliwa jest za pomocą tachografu.

To podstawowa i wręcz kluczowa zmiana w procedurze zastosowania formularza. Wytyczna określa, że podstawowym źródłem informacji w czasie kontroli drogowej są zapisy tachografu. Nie można też traktować zaświadczenia jako dokumentu podstawowego lub równorzędnego zapisom z tachografu – wręcz przeciwnie brak

¹ Na podstawie przepisów art. 95,96 oraz 98 Ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny z późniejszymi zmianami

zapisów z tachografów może zostać usprawiedliwiony świadectwem jedynie w przypadku, gdy zapisy tachografu, w tym wpisy odręczne, nie były możliwe z przyczyn obiektywnych.

W każdym przypadku kompletny zestaw zapisów tachografu, może być uzupełniony formularzem tylko w razie uzasadnionej konieczności.

Zaświadczenie może być stosowane w przypadkach braku możliwości zarejestrowania tych rodzajów działalności przez urządzenia rejestrujące.

Wytyczna określiła ponadto, że państwa członkowskie nie mają obowiązku wprowadzenia wymogu stosowania formularza, lecz jeśli formularz jest wymagany, omawiany formularz standardowy musi zostać uznany za ważny. Nie jest jednak wymagany żaden formularz dotyczący zwykłych dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku – jeśli są one dokumentowane automatycznie przez tachograf.

Formularz jest uznawany w całej UE i w dowolnym języku urzędowym UE. Można w tym miejscu wspomnieć, że w Unii Europejskiej obowiązują 24 języki urzędowe, będące równolegle językami roboczymi. *„Pierwsze rozporządzenie Wspólnoty w sprawie języków urzędowych zostało uchwalone w 1958 roku. Języków urzędowych jest jednak mniej niż państw członkowskich, bowiem niektóre z nich posługują się tym samym językiem”*. Ponadto warto wiedzieć, że status języka urzędowego i roboczego oznacza, że w każdym z 24 języków można przysłać dokumenty do instytucji UE i w każdym z nich uzyskać odpowiedź, rozporządzenia i inne unijne dokumenty prawne są publikowane w językach urzędowych, podobnie jak Dziennik Urzędowy”.²

Wytyczna określa także, że wszystkie pola formularza należy wypełniać na komputerze. Formularz jest ważny po podpisaniu przez przedstawiciela przedsiębiorstwa i kierowcę przed rozpoczęciem podróży. To ważne, ponieważ definiuje, że formularza nie można podpisać np. podczas kontroli na drodze.

Wytyczna odnosi się także do kierowców pracujących na własny rachunek - składają oni podpis na formularzu raz jako przedstawiciel przedsiębiorstwa, a drugi raz jako kierowca.

Wytyczna ponadto określa, że tylko oryginał opatrzony podpisami jest ważny – jest to nieco zaskakujące z uwagi na dalszą treść wytycznej, informującej, że dopuszczalny jest formularz w postaci faksu lub w postaci cyfrowej. W tym zresztą miejscu występuje błąd w tłumaczeniu przedmiotowego zdania. W wersji oryginalnej użyto bowiem określenia „ucyfrowionej kopii” a to zasadniczo zmienia postać rzeczy, ponieważ taką ucyfrowioną kopią może być skan dokumentu. Tyle tylko, że niewiele to wnosi, skoro dokument musi być podpisany przed rozpoczęciem jazdy „tylko na oryginale”. Skoro tak, to nie występuje żadem przypadek praktyczny, w ramach którego można by było wykorzystać „ucyfrowioną kopię” bez naruszenia innych postanowień wytycznej.

Na koniec KE doprecyzowała, że treści formularza nie można zmieniać, nie można podpisywać przed jego wypełnieniem ani zmieniać przy pomocy wpisów odręcznych a ponadto, że formularz może być drukowany na papierze opatrzonym logo przedsiębiorstwa i danymi teleadresowymi, należy jednak wypełnić także odpowiednie pola dotyczące tych samych informacji na temat przedsiębiorstwa.

Z powyższego wynika szereg praktycznych sprzeczności występujących na gruncie samej wytycznej nr 5 II wersji. Wnosi ona jednak istotną zasadę interpretacyjną.

Wynika z niej, że zaświadczenie działalności kierowcy musi być wystawiane tylko za te okresy, których nie dokumentuje tachograf w sposób automatyczny oraz za okresy których się nie da udokumentować na tachografie (np.: urlopy, jazda poza zakresem

² Źródło: http://ec.europa.eu/languages/languages-of-europe/eu-languages_pl.htm (dostęp na dzień 25.09.2013)

rozporządzenia 561/2006 WE).

Warto przy tym pamiętać o szczególnej roli wytycznych KE w systemie prawnym. Więcej na ten temat [...].

**Autor opracowania prawnego:
Mariusz Miąsko
Kancelaria Prawna Viggen Sp.j.
www.kancelariaprawnaviggen.pl**

Załącznik nr 1

WZÓR PEŁNOMOCNICTWA

.....
(pieczęć firmy)

.....
(miejsce i data)

Pełnomocnictwo do szczególnej czynności prawnej – wystawienia zaświadczenia w trybie art. 31 ust.1 ustawy z dnia. 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców

Na podstawie przepisów art. 95,96 oraz 98 Ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny z późniejszymi zmianami,

działając w imieniu firmyz siedzibą w....., jako jej właściciel i przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy, będąc zobowiązanym w trybie art. 31 ustawy o czasie pracy kierowców z dnia. 16 kwietnia 2004 r., do wystawienia dla kierowcy zaświadczenia o nieprowadzeniu pojazdu udzielam pełnomocnictwa p. zatrudnionemu w zam., legitymującemu się dowodem osobistym o nr..... do wystawienia powyższego zaświadczenia.

Odpowiedzialność za ewentualny brak lub błędne wystawienie powyższego dokumentu ponosi osoba, która zgodnie z niniejszym pełnomocnictwem jest upoważniona do jego wystawienia, jako inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, w trybie artykułu 1 ust. 2 pkt 2. oraz art. 92 pkt 3, w zakresie której dotyczy „innej osoby wykonującej czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego albo dopuściła, chociażby nieumyślnie do powstania takich naruszeń” w związku z art. 4 pkt 22 (obowiązków i warunków wynikających z wymienionych w tym przepisie aktów prawnych), ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r.

