



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Podsekretarz Stanu

Marek Chodkiewicz

Warszawa, dnia 29 czerwca 2018 r.

DTD.5.4410.48.2018.AW

NK: 76312/18

Pan
Alvin Gajadur
Główny Inspektor
Transportu Drogowego

Szanowny Panie Ministrze

w związku z publikacją na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej (KE DG MOVE) wytycznych ws. m.in. wymiany tachografów i ich elementów składowych, a także mając na względzie ustalenia powzięte w trakcie ostatniego posiedzenia Komitetu KE ds. transportu drogowego, które odbyło się w dn. 15 czerwca br. w Brukseli, niniejszym poniżej przedstawiam opinię Ministerstwa Infrastruktury w przedmiocie stosowania ww. wytycznych.

Tachograf jest jednym z najważniejszych instrumentów egzekwowania europejskich przepisów dotyczących transportu drogowego. Przede wszystkim służy zapewnieniu przestrzegania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w konsekwencji przyczyniając się do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Unijny obowiązek przestrzegania norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz okresów odpoczynku sięga 1969 r. Od tego momentu tachograf był przedmiotem systematycznych zmian wynikających ze stałego postępu technicznego, co znalazło odzwierciedlenie w unijnym prawodawstwie dotyczącym tachografów. Celem ww. zmian było zapewnienie odpowiedniego poziomu skuteczności i efektywności stosowanych urządzeń rejestrujących, właściwej identyfikacji kierowców, jak również dostępu do wiarygodnych informacji w zakresie czasu prowadzenia pojazdu, przerw oraz okresów odpoczynków. Efektem powyższego jest obecna różnorodność typów oraz wersji tachografów.

Do dnia dzisiejszego zostały opracowane i wdrożone trzy typy tachografów. Po tachografie analogowym, kolejno wprowadzono trzy wersje tachografu cyfrowego, a następnie tachograf inteligentny.

Przedmiotowa różnorodność typów oraz wersji tachografów może prowadzić do trudności związanych z ustaleniem typu, czy też wersji tachografu, jaki ma być zgodnie z obowiązującymi przepisami zainstalowany i stosowany w pojeździe, zwłaszcza w przypadku wymiany tachografu lub jego elementów składowych. Niewątpliwie taki stan rzeczy sprzyja wątpliwościom interpretacyjnym, które w szczególności rzutują na funkcjonowanie podmiotów prowadzących działalność w zakresie instalacji, napraw oraz sprawdzania tachografów, jak również w szerszym kontekście wpływają na sytuację przedsiębiorców transportowych, a także polskie służby kontrolne w zakresie stosowanych praktyk kontrolnych.

Wychodząc naprzeciw potrzebom artykułowanym przez branżę KE DG MOVE opracowała wytyczne, które mają rozwiązać ww. kwestie poprzez zapewnienie ujednoliconej interpretacji, której efektem będzie spójne podejście organów administracji publicznej oraz osób i podmiotów sektora prywatnego do m.in. kwestii szeroko rozumianej wymiany tachografów, w tym zasad jakich należy przestrzegać przy wyborze odpowiedniego typu i wersji tachografu do instalacji w pojeździe, w niektórych szczególnych przypadkach, dla których obowiązujące prawodawstwo nie zawiera wystarczających informacji.

W tym miejscu należy zauważyć, że zgodnie z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) aktami prawnymi Unii są rozporządzenia, dyrektywy, decyzje, zalecenia i opinie. „Rozporządzenie ma zasięg

niepodległa

POLECA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

ogólny. Wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich. Dyrektywa wiąże każde Państwo Członkowskie, do którego jest kierowana, w odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty, pozostawia jednak organom krajowym swobodę wyboru formy i środków. Decyzja wiąże w całości. Decyzja, która wskazuje adresatów, wiąże tylko tych adresatów. Zalecenia i opinie nie mają mocy wiążącej.”

Zatem wytyczne nie zostały wymienione w TFUE jako wiążące akty prawne Unii. Jednakże w prawie unijnym oprócz ww. aktów nazwanych wyróżniamy również akty nienazwane (*sui generis*). Noszą one różne nazwy np. komunikaty, wyjaśnienia, rezolucje czy też wytyczne i wraz z zaleceniami i opiniami tworzą tzw. prawo miękkie (soft law).

Mimo iż wytyczne nie mają mocy wiążącej powinny być brane pod uwagę przez państwa członkowskie przy wykładni i stosowaniu prawa unijnego, jako doprecyzowujące przepisy mające charakter wiążący. Wytyczne wskazują m.in. w jaki sposób Komisja będzie w przyszłości oceniać zgodność aktów prawa krajowego transponujących dyrektywy z postanowieniami tych dyrektyw, są pomocne przy interpretacji określonych uregulowań. Znaczenie aktów prawa miękkiego było wielokrotnie podkreślane przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej m.in. w wyroku z dnia 13 grudnia 1989 r. w sprawie C-322/88, *Salvatore Grimaldi v. Fonds des maladies professionnelles*. Trybunał omawiając znaczenie zaleceń rekomendował uwzględnienie tego rodzaju aktów w procesie implementacji dyrektyw, podkreślając, że nie mogą być uważane za nieposiadające skutku prawnego, a wręcz powinny być uwzględniane przez sądy oraz organy administracji przy wykładni prawa.

Ponadto, KE DG MOVE udzielając odpowiedzi na zgłoszone przez Departament Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wątpliwości dot. kwestii retroaktywnego stosowania ww. wytycznych wyraziła oczekiwanie, że państwa członkowskie stosując przedmiotowe wytyczne będą postępowały w rozsądny sposób kierując się zasadą proporcjonalności. Co więcej, Komisja oczekuje, że dotychczas stosowane przez państwa członkowskie podejścia względem tachografów wymienionych lub naprawionych przed datą publikacji przedmiotowych wytycznych nie ulegną zmianie. Powyższe zostało potwierdzone na ostatnim posiedzeniu Komitetu KE ds. transportu drogowego z dn. 15 czerwca br. (zob. pkt 10 załączonego sprawozdania poświęcony omówieniu spraw różnych).

Biorąc pod uwagę powyższe, w tym potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu przejrzystości i pewności prawnej, w opinii Ministerstwa Infrastruktury przedmiotowe wytyczne powinny być stosowane przez wszystkich adresatów, do których są kierowane.



Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Marek Chodkiewicz
Podsekretarz Stanu

Do uprzejmej wiadomości:

1. Pan Marcin Ociepa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Przedsiębiorczości i Technologii;
2. Pan dr. inż. Włodzimierz Lewandowski – Prezes Głównego Urzędu Miar.

Załączniki:

1. "GUIDELINES concerning the type of tachographs to be installed and used in vehicles registered in a Member State which are used for the carriage of passengers of goods by road and to which Regulation (EC) No 561/2006 applies";
2. Tłumaczenie robocze "Wytycznych Komisji Europejskiej dotyczących typu tachografu, jaki ma być zainstalowany i użytkowany w pojazdach zarejestrowanych na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, wykorzystywanych do przewozów drogowych osób i rzeczy, i do których stosuje się przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006";
3. Sprawozdanie z posiedzenia Komitetu KE ds. transportu drogowego, które odbyło się w dn. 15 czerwca br. w Brukseli.