



**GŁÓWNY INSPEKTORAT  
TRANSPORTU DROGOWEGO**  
Biuro Prawne

BP.071.199.2012.0149

Warszawa, dnia 16 maja 2012 r.

**W P E K S E L C O**  
WOJEWÓDZKI INSPEKTORAT TRANSPORTU DROGOWEGO  
w Białymstoku  
DN ..... 2012-05-21  
PIR .....  
Podpisane

**Wojewódzki Inspektor  
Transportu Drogowego  
(wszyscy)**

*Sawowicz Janina Artylony*

W załączeniu przekazuję wytyczne nr 2/2012 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 11 maja 2012 r. w sprawie postępowania inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli i postępowań prowadzonych w stanie prawnym obowiązującym od 1 stycznia 2012 r. na mocy nowelizacji ustawy o transporcie drogowym.

*2 wypracowa ciwca1*

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Biura Prawnego  
*A. Brynd*  
Agnieszka Brejnak

Załączniki:

1. Wytyczne nr 12/2012
2. Do wiadomości:
  1. A/a;
  2. WITD (wszyscy).

Wytyczne nr ...2...

Głównego Inspektora Transportu Drogowego

z dnia 11 maja 2012 r.

w sprawie postępowania inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego  
w zakresie kontroli i postępowań prowadzonych w stanie prawnym  
obowiązującym od 1 stycznia 2012 r. na mocy nowelizacji  
ustawy o transporcie drogowym

Na podstawie art. 51 ust. 3 i art. 54 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.<sup>1</sup>), mając na celu dbałość o jednolitą linię orzeczniczą organów Inspekcji Transportu Drogowego, a także konieczność stosowania tożsamyh procedur kontrolnych i procedur stosowanych w ramach prowadzonych postępowań administracyjnych i postępowań w sprawach o wykroczenia w związku ze zmianą stanu prawnego na mocy art. 1 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 244, poz. 1454), stanowi się, co następuje.

§ 1. Na potrzeby niniejszych wytycznych użyte określenia lub skróty oznaczają:

- 1) **ustawę zmieniającą** – ustawę z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 244, poz. 1454);
- 2) **rozporządzenie 1071/2009** – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. L 300 z 14.11.2009, str. 51-71),
- 3) **rozporządzenie 1072/2009** – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. L 300 z 14.11.2009, str. 72-87),
- 4) **rozporządzenie 1073/2009** - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. L 48 z 23.02.2011, str. 19),
- 5) **rozporządzenie 561/2006** – rozporządzenie (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 zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L Nr 102 z 11.04.2006 r.)
- 6) **rozporządzenie 3821/85** – rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 z dnia z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie

<sup>1</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720, Nr 98, poz. 817, Nr z 2010 r. Nr 43, poz. 246, Nr 164, poz. 1107, Nr 225, poz. 1466, Nr 247, poz. 1652, Nr 249, poz. 1656 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 48, poz. 247, Nr 106, poz. 622, Nr 159, poz. 945, Nr 134, poz. 780, Nr 168, poz. 1005, Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454).

drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 227);

- 7) **AETR** – Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087);
- 8) **UTD** – ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.);
- 9) **UCK** – ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879);

§ 2. Podczas wykonywania kontroli przestrzegania przez przedsiębiorców i kierowców przepisów w zakresie obowiązków lub warunków wykonywania przewozu drogowego w rozumieniu art. 4 pkt 22 UTD i prowadzonych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego postępowań dotyczących naruszeń stwierdzonych w wyniku ww. kontroli, należy kierować się zaleceniami i wskazówkami dotyczącymi wybranych zagadnień, zawartymi w załączonym do niniejszych wytycznych szczegółowym wykazie.

§ 3. Wytyczne wchodzi w życie z dniem podpisania niniejszego zarządzenia.

GLÓWNY INSPEKTOR  
TRANSPORTU DROGOWEGO

Tomasz Potęć

Załącznik do Wytycznych nr 2011  
z dnia 15 marca 2012 r.  
Głównego Inspektora Transportu Drogowego  
w sprawie postępowania inspektorów  
Inspekcji Transportu Drogowego  
w zakresie kontroli i postępowań prowadzonych  
w stanie prawnym obowiązującym od 1 stycznia  
2012 r. na mocy nowelizacji ustawy  
o transporcie drogowym.

### ***1. Rozszerzenie katalogu podmiotów odpowiedzialnych za naruszenie obowiązków lub warunków wykonywania przewozu drogowego***

Zgodnie z art. 1 ust. 2 pkt 2 UTD po nowelizacji na mocy art. 1 pkt 1 ustawy zmieniającej ustawa określa również odpowiedzialność za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego:

- a) podmiotów wykonujących przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem,
- b) kierowców,
- c) osób zarządzających transportem,
- d) innych osób wykonujących czynności związane z przewozem drogowym.

Poprzez zmianę zakresu przedmiotowego UTD i rozszerzenie katalogu podmiotów ponoszących odpowiedzialność za naruszenie obowiązków lub warunków wykonywania przewozu drogowego, uprawnienia kontrolne inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego będą obejmowały także działalność osób zarządzających transportem. Oznacza to, że w kontroli podlegają wszystkie wskazane powyżej grupy podmiotów, a postępowania administracyjne lub postępowania w sprawach o wykroczenia powinny być prowadzone w podziale według kategorii wynikających ze zmian art. 1 UTD. Należy również uwzględnić fakt, że wskutek braku ogólnej ewidencji dotyczącej zarządzających transportem drogowym u przedsiębiorców posiadających wyłącznie licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego, ustalenie osoby zarządzającego transportem i strony postępowania, podlegającego karze grzywny, będzie możliwe dopiero w wyniku kontroli i postępowania w sprawach o wykroczenia prowadzonego wobec kierowcy i ewentualnego postępowania administracyjnego prowadzonego wobec przedsiębiorcy, u którego osoba ta transportem zarządza. W takim przypadku w protokole kontroli, w uwagach kontrolującego należy umieścić zapis o stwierdzonych naruszeniach (z podaniem lp. z załącznika nr 2 do UTD) i informację, że może zostać wszczęte postępowanie wykroczeniowe wobec zarządzającego przedsiębiorstwem lub transportem.

### ***2. Obowiązek przechowywania dokumentacji i możliwość prowadzenia kontroli przez okres jednego roku od dnia zaprzestania wykonywania przewozów drogowych.***

Zgodnie z art. 16a UTD w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2012 r. w razie cofnięcia licencji lub jej wygaśnięcia przedsiębiorca ma obowiązek przechowywać i udostępniać osobom uprawnionym do kontroli, dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22, przez okres jednego roku począwszy od dnia, w którym przestał wykonywać transport drogowy. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do:

- 1) przedsiębiorcy, na którego przeniesione zostały uprawnienia z licencji w trybie, o którym mowa w art. 13 ust. 2;

2) przedsiębiorcy albo osoby fizycznej, którzy posiadali licencję i zaprzestali wykonywania działalności gospodarczej lub wykonywania przewozu drogowego.

Ponadto stosownie do art. 33a UTD w razie zaprzestania wykonywania działalności gospodarczej lub wykonywania przewozu drogowego, podmiot, o którym mowa w art. 33 ust. 1 lub ust. 2 pkt 1 i 2, ma obowiązek przechowywać i udostępniać osobom uprawnionym do kontroli, dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22, przez okres jednego roku począwszy od dnia, w którym przestał wykonywać przewóz drogowy.

Nie bez znaczenia jest również fakt, że na gruncie dotychczas obowiązujących przepisów prawnych przedsiębiorca w odniesieniu do dokumentacji zapisów z urzędzeń rejestrujących był zobowiązany do przechowywania takiej dokumentacji również przez okres jednego roku po ich użyciu. Obowiązek ten wynika bowiem z art. 14 ust. 2 rozporządzenia 3821/85: *Przedsiębiorstwo przechowuje wykresówki i wydruki w każdym przypadku sporządzenia wydruków zgodnie z art. 15 ust. 1, w porządku chronologicznym oraz czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydaje ich kopie zainteresowanym kierowcom, na ich wniosek. Wykresówki, wydruki, oraz wczytane dane okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych* (por. także wyrok WSA w Bydgoszczy z dnia 20 września 2011 r. sygn. akt II SA/Bd 868/11).

Nowelizacja przepisów UTD we wskazanym powyżej zakresie wskazuje bezsprzecznie na uprawnienie do kontroli Inspekcji Transportu Drogowego również u podmiotów zarówno wykonujących transport drogowy, jak i przewozy drogowe na potrzeby własne, w okresie jednego roku od dnia zaprzestania wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozów drogowych. W praktyce może pojawić się problem ustalenia dnia początkowego biegu tego terminu. Ustalenia powyższej daty można dokonać na podstawie wykreślenia działalności gospodarczej z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) lub postanowienia o wykreśleniu z rejestru przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS). Należy również pamiętać, że zgodnie z art. 30 ust. 1 pkt 2 USDG *przedsiębiorca jest obowiązany złożyć wniosek o wykreślenie wpisu do CEIDG w terminie 7 dni od dnia trwałego zaprzestania wykonywania działalności gospodarczej*. Natomiast stosownie do art. 34 ust. 2 USDG *przedsiębiorca podlega wykreśleniu z CEIDG z urzędu, w drodze decyzji administracyjnej ministra właściwego do spraw gospodarki, w przypadku:*

- 1) *gdy prawomocnie orzeczono zakaz wykonywania działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę;*
- 1a) *wpisania do rejestru przedsiębiorców jednoosobowej spółki kapitałowej powstałej wskutek przekształcenia przedsiębiorcy będącego osobą fizyczną wykonującą we własnym imieniu działalność gospodarczą;*
- 2) *stwierdzenia trwałego zaprzestania wykonywania przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej;*
- 3) *niezłożenia wniosku o wpis informacji o wznowieniu wykonywania działalności gospodarczej przed upływem okresu 24 miesięcy od dnia zawieszenia wykonywania działalności gospodarczej;*
- 4) *utruty przez przedsiębiorcę uprawnień do wykonywania działalności gospodarczej przysługujących na podstawie art. 13 ust. 1 albo ust. 2;*
- 5) *gdy został dokonany z naruszeniem prawa.*

Warto również zaznaczyć, że w przypadku utraty przez dany podmiot statusu przedsiębiorcy, zawiadomienie o zamiarze przeprowadzenia kontroli i upoważnienie należy doręczyć:

- 1) osobie fizycznej, która prowadziła działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego lub przewozów na potrzeby własne lub osobie przez nią upoważnionej,
- 2) wspólnikowi, członkowi zarządu lub innej osobie prowadzącej sprawę przedsiębiorcy – w przypadku, gdy przedsiębiorcą była osoba prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej.

### **3. Kontrola przestrzegania obowiązków lub warunków wykonywania przewozu drogowego**

Zgodnie z art. 50 pkt 1 lit. a UTD w brzmieniu wprowadzonym ustawą zmieniającą do zadań Inspekcji Transportu Drogowego należy kontrola przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 4 pkt 22. Stosownie do art. 4 pkt 22 UTD pod pojęciem „obowiązków lub warunków przewozu drogowego” należy rozumieć: obowiązki lub warunki przewozu drogowego - obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy oraz:

- a) rozporządzenia 3821/85,
- b) rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem,
- c) rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium Państwa Członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej Państw Członkowskich (Dz. Urz. L 95 z 09.04.1992, str. 1-7),
- d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiającego warunki wykonywania w Państwie Członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników niemających siedziby w tym państwie członkowskim (Dz. Urz. L 279 z 12.11.1993, str. 1-16),
- e) rozporządzenia Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim (Dz. Urz. L 4 z 08.01.1998, str. 10-14),
- f) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2121/98 z dnia 2 października 1998 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98 w zakresie dokumentów dla przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. L 268 z 03.10.1998, str. 10-26),
- g) rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 1255/97 (Dz. Urz. L 3 z 05.01.2005, str. 1-44),
- h) rozporządzenia 561/2006,
- i) rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. L 190 z 12.07.2006, str. 1-98),
- j) rozporządzenia 1071/2009,
- k) rozporządzenia 1072/2009,
- l) rozporządzenia 1073/2009,
- m) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe,

- n) ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2005 r. Nr 236, poz. 2008, z późn. zm.),
- o) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym,
- p) ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2003 r. Nr 106, poz. 1002, z późn. zm.),
- r) UCK,
- s) ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494, z 2007 r. Nr 99, poz. 661 oraz z 2011 r. Nr 106, poz. 622 i Nr 171, poz. 1016),
- t) ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywności i żywienia (Dz. U. z 2010 r. Nr 136, poz. 914, z późn. zm.),
- u) ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów (Dz. U. Nr 124, poz. 859, z 2010 r. Nr 28, poz. 145 oraz z 2011 r. Nr 106, poz. 622),
- w) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1368),
- x) ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367),
- y) wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie przewozu drogowego.

Powyższe wskazuje, że inspektor Inspekcji Transportu Drogowego jest uprawniony do badania podczas kontroli (drogowej i w siedzibie przedsiębiorcy) przestrzegania obowiązków lub warunków, które zostały określone w przepisach aktów prawnych wymienionych w art. 4 pkt 22 UTD. Podkreślenia wymaga, że wyliczenie zawarte w tym przepisie jest katalogiem zamkniętym, co oznacza, że przedmiot kontroli Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie art. 50 pkt 1 lit. a UTD nie może obejmować przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego wynikających z innych przepisów prawa o charakterze powszechnie obowiązującym, spoza katalogu zawartego w art. 4 pkt 22 UTD.

Brzmienie art. 4 pkt 22 UTD wskazuje jednoznacznie, że kontrolą powinno być objęte między innymi także przestrzeganie przez przedsiębiorcę (i zarządzającego transportem) przepisów rozporządzeń 1071/2009, 1072/2009 i 1073/2009.

#### 4. Zasady odpowiedzialności kierowcy

Zgodnie z art. 92 ust. 1 UTD *kierujący wykonujący przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze grzywny w wysokości do 2.000 złotych*. Ponadto zgodnie z art. 96 § 1a pkt 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym na mocy art. 5 ustawy zmieniającej: W postępowaniu mandatowym, w sprawach naruszeń przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego wymienionych w załączniku nr 1 i 2 do UTD, w których oskarżycielem publicznym jest właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego lub Policji można nałożyć grzywnę w wysokości do 2.000 zł."

Przepis ten nie rozstrzyga jednak, tak jak czyni to art. 96 § 1 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, że w postępowaniu mandatowym uprawniony organ może nałożyć karę grzywny w wysokości do 500 zł, a w przypadku, o którym mowa w art. 9 § 1 Kodeksu wykroczeń - do 1000 zł.

Tymczasem, przepis art. 9 § 1 kodeksu wykroczeń stanowi, że jeżeli czyn wyczerpuje znamiona wykroczeń określonych w dwóch lub więcej przepisach ustawy, stosuje się przepis przewidujący najsurowszą karę, co nie stoi na przeszkodzie orzeczeniu środków karnych na podstawie innych naruszonych przepisów. Natomiast § 2 wskazuje, że jeżeli jednocześnie

orzeka się o ukaraniu za dwa lub więcej wykroczeń, wymierza się łącznie karę w granicach zagrożenia określonych w przepisie przewidującym najsurowszą karę, co nie stoi na przeszkodzie orzeczeniu środków karnych na podstawie innych naruszonych przepisów.

Wymaga w tym miejscu przywołania ugruntowane już stanowisko, zgodnie z którym art. 9 § 2 Kodeksu Wykroczeń, stanowiący, że jeżeli jednocześnie orzeka się o ukaraniu za dwa lub więcej wykroczeń, wymierza się łącznie karę w granicach zagrożenia określonych w przepisie przewidującym najsurowsza karę, nie ma zastosowania w postępowaniu mandatowym, ponieważ w tym postępowaniu nie orzeka się grzywny, a tylko się ją nakłada (organem właściwym do orzekania w sprawach o wykroczenia jest wyłącznie sąd). Nakładając grzywnę w drodze mandatu karnego w wypadku zbiegu wykroczeń, nakłada się ją osobno za każde wykroczenie, wystawiając tyle mandatów karnych, za ile wykroczeń poddanych postępowaniu mandatowemu nakłada się grzywnę. W wypadku bezpodstawnego nałożenia jednym mandatem karnym grzywny za więcej niż jedno wykroczenie, sąd w wypadku zasadnego zarzutu, że jeden z czynów nie jest zabroniony jako wykroczenie, stanąłby wobec problemu, czy nie mogą uchylić prawomocnego mandatu karnego w części, miałyby uchylić go w całości, czy oddalić wniosek o uchylenie (odmówić uchylecia). Zasadność każdego z tych rozstrzygnięć mogłaby nasuwać zastrzeżenia (zob. Janusz Lewiński, *Komentarz do kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia*, Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa 2003).

Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego popełnionych przez kierowcę oraz wysokości grzywnien za poszczególne naruszenia określony został w załączniku nr 1 do UTD. Załącznik ten zawiera łącznie 35 naruszeń, w tym 14 podstawowych grup naruszeń, z których 3 dzielą się na inne naruszenia. Każdemu z naruszeń przypisana jest grzywna w wysokości od 50 zł do 2000 zł.

Oznacza to, że za każde naruszenie popełnione przez kierowcę, jeżeli przypisana mu zostanie odpowiedzialność, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego może w trybie mandatu karnego nałożyć na kierowcę grzywnę w wysokości zgodnej z załącznikiem nr 1 do UTD.

#### **Przykład 1:**

Kierowca, który popełnił naruszenie z lp. 1 załącznika nr 1 do UTD (nie okazał wypisu z licencji, wypisu z zezwolenia lub innego wymaganego w związku z przewozem drogowym dokumentu, o którym mowa w art. 87 UTD) i jednocześnie naruszenie z lp. 13.1 załącznika do UTD (wykonywał przewóz drogowy pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące lub w cyfrowe urządzenie rejestrujące, do którego podłączone zostało niedozwolone urządzenie dodatkowe wpływające na niewłaściwe funkcjonowanie urządzenia rejestrującego) powinien otrzymać mandat w wysokości 500 zł i mandat w wysokości 2000 zł.

#### **Przykład 2:**

Kierowca, który popełnił naruszenie z lp. 4.2. załącznika nr 1 do UTD (przekroczył maksymalny okres prowadzenia pojazdu bez przerwy o czas powyżej 15 minut do 30 minut oraz za każde następne rozpoczęte 30 minut, np. prowadził pojazd bez przerwy 6 godzin) i jednocześnie ten sam kierowca popełnił naruszenie z lp. 4.4. załącznika nr 1 do UTD (skrócił tygodniowy czas odpoczynku o czas do jednej godziny oraz za każdą następną rozpoczętą godzinę), powinien otrzymać mandat w wysokości 150 zł i mandat w wysokości 50 zł. Analogicznie należy postępować w przypadku stwierdzenia naruszeń z lp. 13.10., 13.11. i 13.15. załącznika nr 1 do UTD.



Jeżeli jednak kierowca odmówi przyjęcia mandatu karnego, wówczas należy wystąpić do sądu z wnioskiem o ukaranie takiego kierowcy (por. art. 99 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia).

Należy również zaznaczyć, że jak wynika z uzasadnienia do projektu ustawy zmieniającej „odpowiedzialność kierowców (...) ma być odpowiedzialnością ponoszoną wyłącznie za czyny zawinione (wina umyślna lub nieumyślna) w odróżnieniu od dotychczasowej odpowiedzialności przedsiębiorców ponoszonej na podstawie tzw. winy obiektywnej, gdzie dla nałożenia sankcji wystarczyło w zasadzie samo stwierdzenie naruszenia bez badania związku pomiędzy naruszeniem a zachowaniem przedsiębiorcy. Tym samym kierowcy (...) otrzymują odpowiednie gwarancje prawno-materialne i procesowe, uniemożliwiające ukaranie ich za czyny niezawinione, leżące po stronie pracodawcy lub innych osób. Do tych gwarancji należy m.in. „prawo do sądu,” który zbada sprawę nie tylko pod kątem zgodności z prawem (tak, jak ma to miejsce w postępowaniu przed sądem administracyjnym), ale także pod kątem weryfikacji i ustalenia okoliczności faktycznych stanowiących przesłanki do ukarania lub uniewinnienia osoby obwinionej.”

#### *5. Zasady odpowiedzialności osoby zarządzającej przedsiębiorstwem a także każdej innej osoby wykonującej czynności związane z przewozem drogowym.*

*Zgodnie z art. 92 ust. 3 UTD osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego albo dopuściła, chociażby nieumyślnie, do powstania takich naruszeń, podlega karze grzywny w wysokości do 2.000 złotych.*

Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego popełnionych przez osobę zarządzającą przedsiębiorstwem lub inną osobę wykonującą czynności związane z przewozem drogowym oraz wysokości grzywnien za poszczególne naruszenia określony został w załączniku nr 2 do UTD. Załącznik ten zawiera łącznie 22 naruszenia, w tym 18 podstawowych naruszeń, z których 2 dzielą się na inne naruszenia. Każdemu z naruszeń przypisana jest grzywna w wysokości od 200 zł do 2000 zł.

Do zasad odpowiedzialności osób zarządzających przedsiębiorstwem lub innej osoby wykonującej czynności związane z przewozem drogowym odnosi się również przytoczony w punkcie 4 niniejszego dokumentu fragment uzasadnienia do projektu ustawy zmieniającej.

Należy wskazać, że zgodnie z art. 2 pkt 5 rozporządzenia 1071/2009 zarządzający transportem oznacza osobę fizyczną zatrudnioną przez przedsiębiorcę lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, tę osobę fizyczną lub, w razie potrzeby, inną osobę fizyczną wyznaczoną przez tego przedsiębiorcę na podstawie umowy, zarządzającą w sposób rzeczywisty i ciągły operacjami transportowymi przedsiębiorcy.

Natomiast zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia 1071/2009 przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego wyznacza przynajmniej jedną osobę fizyczną – zarządzającego transportem – która cieszy się dobrą reputacją i posiada kompetencje zawodowe i która:

- a) w sposób rzeczywisty i ciągły zarządza operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa;

- b) *ma rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, polegający na przykład na tym, że jest jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem lub nim zarządza lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, jest tą właśnie osobą; oraz*
- c) *posiada miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty.*

Natomiast stosownie do art. 4 ust. 2 rozporządzenia 1071/2009 jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymogu posiadania kompetencji zawodowych właściwy organ może zezwolić na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego bez wyznaczenia zarządzającego transportem, pod warunkiem że:

- a) przedsiębiorca wyznaczy osobę fizyczną posiadającą miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty, spełniającą wymogi dobrej reputacji i kompetencji zawodowych oraz uprawnioną na mocy umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu tego przedsiębiorcy;
- b) umowa wiążąca przedsiębiorcę z tą osobą precyzuje zadania, które ma ona wykonywać w sposób rzeczywisty i ciągły, oraz określa zakres obowiązków związanych z funkcją zarządzającego transportem. Zadania, które należy sprecyzować, obejmują w szczególności utrzymanie i konserwację pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, podstawową księgowość, przydzielanie ładunków lub usług kierowcom i pojazdom oraz sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem;
- c) w charakterze zarządzającego transportem osoba ta może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstw, realizowanymi za pomocą połączonej floty, liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów;
- d) osoba ta wykonuje określone zadania wyłącznie w interesie przedsiębiorcy, a jej obowiązki są wykonywane niezależnie od przedsiębiorców, na rzecz których dany przedsiębiorca wykonuje przewozy.

Ujawnienie w toku prowadzonej kontroli lub postępowania faktu naruszenia postanowień art. 4 ust. 2 lit. c rozporządzenia 1071/2009 powinno powodować przekazanie tej informacji właściwemu organowi wydającemu uprawnienia w transporcie drogowym

Warto również pamiętać, że jeżeli czyn będący naruszeniem powodującym powstanie odpowiedzialności administracyjnej, na podstawie art. 92a ust. 1, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy o odpowiedzialności administracyjnej (por. art. 92a ust. 5 UTD).

Ponadto należy podkreślić, że ukaranie kierującego pojazdem i zarządzającego transportem (odpowiedzialność uszczegółowiona w załączniku nr 1 i nr 2 do UTD) karą grzywny podczas kontroli w siedzibie przedsiębiorcy możliwe jest wyłącznie za naruszenie powstałe dopiero począwszy od dnia 1 stycznia 2012 r., tj. od dnia wejścia w życie przepisów UTD w brzmieniu nadanym ustawą zmieniającą z 16 września 2011 r.

Natomiast w przypadku wielokrotnego stwierdzenia w wyniku kontroli w siedzibie przedsiębiorcy naruszeń z lp. 4.1., 4.3. załącznika nr 1 do UTD, osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego albo dopuściła, chociażby nieumyślnie, podlega karze grzywny w wysokości 2.000 zł, o której mowa w lp. 15 załącznika nr 2 do UTD (jedna kara grzywny w wysokości 2.000 zł bez względu na liczbę stwierdzonych naruszeń wobec

kierowców z lp. 4.1. i 4.3. załącznika nr 1 do UTD). Analogiczny sposób postępowania należy przyjąć w związku z naruszeniami z lp. 13.8. i 13.16. załącznika nr 1 do UTD i karą grzywny z lp. 16 załącznika nr 2 do UTD.

#### **6. Odpowiedzialność podmiotu wykonującego przewóz drogowy**

*Zgodnie z art. 92a ust. 1 i 2 UTD Podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 10.000 złotych za każde naruszenie. Natomiast suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej nie może przekroczyć kwoty 10.000 złotych.*

Natomiast pod pojęciem każdej innej osoby wykonującej inne czynności związane z przewozem drogowym należy, zgodnie z art. 92a ust. 7 UTD, rozumieć w szczególności:

- 1) spedytora,
- 2) nadawcę,
- 3) odbiorcę,
- 4) załadowcę,
- 5) organizatora wycieczki,
- 6) organizatora transportu,
- 7) operatora publicznego transportu zbiorowego.

Osoby te ponoszą odpowiedzialność administracyjną tylko wówczas, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia. Oznacza to, że przy prowadzeniu postępowań administracyjnych w zakresie zbierania materiału dowodowego należy stosować tożsame zasady co w przypadku odpowiedzialności załadowcy, spedytora i nadawcy za przejazd pojazdem nienormatywnym, określonych w ustawie o drogach publicznych.

Należy również pamiętać, że zgodnie z art. 107 ust. 1 i 5 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych, który narusza obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy lub przepisów wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, podlega karze pieniężnej w wysokości od 200 zł do 10.000 zł, z zastrzeżeniem art. 113. Postępowanie administracyjne w sprawach o nałożenie ww. kary pieniężnej w zakresie przewozu drogowego, prowadzone jest, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy, na zasadach i w trybie określonym w rozdziale 11 UTD. Ponadto przepis art. 110 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych stanowi, że nakładając karę pieniężną, o której mowa w art. 107 ust. 1, na podmiot wykonujący przewóz drogowy towarów niebezpiecznych, stosuje się ograniczenia dla sumy kar nałożonych w wyniku kontroli drogowej lub w przedsiębiorstwie, określone w rozdziale 11 UTD.

Powyższe oznacza, że sprawy o nałożenie kary pieniężnej na podstawie UTD i ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych powinny być traktowane odrębnie. Tym samym ograniczenie sumy kar podczas jednej kontroli będzie odnosiło się odrębnie do kary pieniężnej za naruszenia z UTD i do kary pieniężnej za naruszenia z ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, a nie do sumy tych kar. Należy zatem sporządzić odrębny protokół kontroli i decyzję dotyczącą wyłącznie naruszeń z zakresu przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

Natomiast stosownie do art. 92a ust. 3 UTD *suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w podmiocie wykonującym przewóz drogowy nie może przekroczyć:*

- 1) 15.000 złotych - dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie średnio do 10 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
- 2) 20.000 złotych - dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie średnio od 11 do 50 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
- 3) 25.000 złotych - dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie średnio od 51 do 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
- 4) 30.000 złotych - dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie większej niż 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
- 5) 40.000 złotych - dla podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem drogowym.

Termin określony w zacytowanym przepisie ma charakter terminu materialnego. Należy go zatem liczyć od dnia poprzedzającego dzień rozpoczęcia kontroli wskazany w imiennym upoważnieniu do przeprowadzenia kontroli do dnia przypadającego po okresie 6 miesięcy wstecz przed tym dniem. Zakładając, że kontrola w przedsiębiorstwie rozpoczyna się w dniu 15 lipca - okres 6 miesięcy zawarty jest między 14 lipca a 14 lutego.

Natomiast przy ustalaniu średniej liczby zatrudnionych kierowców bierze się pod uwagę iloraz sumy liczby kierowców zatrudnionych u danego przedsiębiorcy w każdym z 6 miesięcy i liczby 6. Średnią liczbę zatrudnionych kierowców należy zawsze zaokrąglić w dół do pełnej liczby. Przedmiotową liczbę określa się według przedstawionego poniżej wzoru:

$$x = (m1 + m2 + m3 + m4 + m5 + m6) : 6$$

gdzie:

x – średnia liczba zatrudnionych kierowców

m1-m6 – suma kierowców zatrudnionych w poszczególnych 6 miesiącach

Ponadto za kierowców, wymienionych w pkt 1–3, uważa się również osoby niezatrudnione przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, wykonujące osobiście przewozy drogowe na jego rzecz (np. na podstawie umowy o dzieło, zlecenie lub pracujących na własny rachunek). Ponadto wymiar pracy (etatu), świadczonej przez kierowcę nie stanowi kryterium uwzględnianym przy wyliczeniu średniej liczby zatrudnionych kierowców, o których mowa w art. 92a ust. 3 pkt 1-3 UTD.

Dla ustalenia odpowiedzialności podmiotu wykonującego przewóz drogowy zasadnicze znaczenie mają również przepis art. 92b ust. 1 UTD, który stanowi: *Nie nakłada się kary pieniężnej za naruszenie przepisów o czasie prowadzenia pojazdów, wymaganych przerwach i okresach odpoczynku, jeżeli podmiot wykonujący przewóz zapewnił:*

1) właściwą organizację i dyscyplinę pracy ogólnie wymaganą w stosunku do prowadzenia przewozów drogowych, umożliwiającą przestrzeganie przez kierowców przepisów:

- a) rozporządzenia (WE) nr 561/2006,
- b) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85,
- c) Umowy europejskiej (AETR);

2) prawkłowe zasady wynagradzania, niezawierające składników wynagrodzenia lub premii zachęcających do naruszania przepisów rozporządzenia, o którym mowa w pkt 1 lit. a, lub do działań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Za naruszenie ww. przepisów karze grzywny, na zasadach określonych w art. 92 UTD, podlega kierowca lub inna osoba odpowiedzialna za powstanie tych naruszeń (por. art. 92b ust. 2 UTD).

Pojęcie „właściwej organizacji i dyscypliny pracy ogólnie wymaganej w stosunku do prowadzenia przewozów drogowych, umożliwiającej przestrzeganie przez kierowców przepisów” nie zostało zdefiniowane przez ustawodawcę. Z uzasadnienia do projektu ustawy zmieniającej wynika jedynie, że „W art. 1 pkt 23 zaproponowano nowe przepisy art. 92b i art. 92c ustawy o transporcie drogowym. Określają one okoliczności ekskulpujące od odpowiedzialności administracyjnej podmiotu wykonującego przewozy drogowe. Na konieczność ograniczania zasady „winy obiektywnej” przez wskazanie takich okoliczności wielokrotnie wskazywał Trybunał Konstytucyjny, jak chociażby w uzasadnieniu orzeczenia z dnia 1 marca 1994 r. (sygn. akt U. 7/93), gdzie TK stwierdził: „W odniesieniu do kary administracyjnej dla jej wymierzenia musi bowiem wystąpić subiektywny element zawinienia. Podmiot, który nie dopełnia obowiązku administracyjnego, musi więc mieć możliwość obrony i wykazywania, że niedopełnienie obowiązku jest następstwem okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności. Należy także wskazać, iż międzynarodowe orzecznictwo, oceniające instytucję „winy obiektywnej” m.in. pod kątem zgodności z przepisami Europejskiej Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności, dopuszcza jej stosowanie pod warunkiem, iż: zasada winy obiektywnej jest stosowana w rozsądnych i proporcjonalnych do szkodliwości czynu granicach, zagwarantowana jest możliwość uwolnienia się od winy przez wskazanie okoliczności uniewinniających. Mając na uwadze powyższe argumenty, a także brzmienie przepisu art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) 561/2006, zaproponowano (art. 92b ust. 1 UTD) zakaz nakładania kary na podmiot wykonujący przewozy, jeżeli zapewnił on właściwe i zgodne z ww. rozporządzeniem zasady wynagradzania kierowców oraz zapewnił właściwą organizację i dyscyplinę pracy umożliwiającą przestrzeganie przez kierowców odpowiednich. Oczywiście nie wyłącza to odpowiedzialności konkretnych osób fizycznych: kierowcy i ewentualnie osoby odpowiedzialnej w firmie (art. 92b ust. 2 UTD).”

Brzmienie przepisu art. 10 ust. 2 rozporządzenia (WE) 561/2006, wskazuje natomiast wyraźnie, że: *przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców, o których mowa w ust. 1 w taki sposób, aby kierowcy ci mogli przestrzegać przepisów rozporządzenia 3821/85 oraz przepisów rozdziału II niniejszego rozporządzenia. Przedsiębiorstwo transportowe wydaje odpowiednie polecenia kierowcy i przeprowadza regularne kontrole przestrzegania przepisów rozporządzenia nr 3821/85 oraz przepisów rozdziału II niniejszego rozporządzenia.*

Jednocześnie w art. 10 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia 561/2006 wskazano, że: *bez uszczerbku dla prawa Państw Członkowskich do pociągnięcia przedsiębiorstw transportowych do pełnej odpowiedzialności, Państwa Członkowskie mogą uzależnić pociągnięcie do odpowiedzialności od naruszenia przez przedsiębiorstwo przepisów ust. 1 i 2. Państwa Członkowskie mogą wziąć pod uwagę wszelkie dowody wskazujące na to, że nie jest uzasadnione pociągnięcie przedsiębiorstwa transportowego do odpowiedzialności za popełnione naruszenie.*

Ponadto, w art. 10 ust. 4 rozporządzenia (WE) 561/2006 wskazano, że: *przedsiębiorstwa, spedytorzy, nadawcy ładunku, organizatorzy wycieczek, główni wykonawcy, podwykonawcy oraz agencje zatrudniania kierowców zapewnią, aby uzgodnione umownie harmonogramy transportu były zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia.*

Istotne znaczenie dla interpretacji pojęcia właściwej organizacji i dyscypliny pracy ma również przepis art. 14 ust. 2 rozporządzenia 3821/85, który stanowi: *przedsiębiorstwo przechowuje wykresówki i wydruki w każdym przypadku sporządzenia wydruków zgodnie z art. 15 ust. 1, w porządku chronologicznym oraz czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydaje ich kopie zainteresowanym kierowcom, na ich wniosek. Przedsiębiorstwo wydaje także zainteresowanym kierowcom na ich wniosek kopie danych wczytanych z kart kierowców oraz ich wydruki na papierze. Wykresówki, wydruki, oraz wczytane dane okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.*

Należy również pamiętać, że zgodnie z art. 92c ust. 1 UTD *nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 92a ust. 1, na podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:*

*1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia, a naruszenie nastąpiło wskutek zdarzeń i okoliczności, których podmiot nie mógł przewidzieć, lub*

*2) za stwierdzone naruszenie na podmiot wykonujący przewozy została nałożona kara przez inny uprawniony organ.*

Natomiast stosownie do art. 92c ust. 2 UTD *przepisy ust. 1 pkt 2 stosuje się odpowiednio w przypadku nałożenia kary przez uprawniony zagraniczny organ.*

Sformułowanie „okoliczności sprawy i dowody wskazują, że podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia” stanowi powtórzenie dotychczasowego art. 92a ust. 4 UTD. Natomiast element warunkowy – „naruszenie nastąpiło wskutek zdarzeń i okoliczności, których podmiot nie mógł przewidzieć” stanowi treść dotychczasowego art. 93 ust. 7 UTD. Należy zatem podkreślić, że dla zastosowania tej normy prawnej niezbędne jest zaistnienie obydwu przesłanek łącznie.

Potwierdzeniem takiego stanowiska jest treść uzasadnienia projektu do ustawy zmieniającej, zgodnie z którym: „Ponadto zaproponowano rozszerzenie dotychczasowych przesłanek ekskulpujących (gdy podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia, i nie mógł go przewidzieć) (...)”

Warto również podkreślić, że dotychczasowy art. 93 ust. 7 UTD nie mógł być odnoszony do przypadków, gdy naruszenie przepisów jest wynikiem działania lub zaniedbania samego przedsiębiorcy lub osób, którymi posługuje się przy prowadzeniu działalności, gdyż świadczy to o nieprawidłowej organizacji pracy przedsiębiorstwa (zob. wyrok NSA z dnia 17 listopada 2010 r. sygn. akt II GSK 976/09). „Nie ulega więc wątpliwości, że jest to przepis wyjątkowy, odnoszący się do wyjątkowych sytuacji i to takich, których doświadczony i profesjonalny podmiot wykonujący przewóz drogowy, przy zachowaniu najwyższej staranności i przezorności nie był w stanie przewidzieć. (...) Sprawą przedsiębiorcy (przewoźnika) jest zawarcie takich umów i obmyślenie takich organizacyjnych rozwiązań, które będą dyscyplinować osoby wykonujące na jego rzecz usługi kierowania pojazdem. Trybunał zauważył także, że akceptacja poglądu przeciwnego prowadziłyby do trudnych do zaaprobowania skutków, tj. przerzucenia odpowiedzialności za prowadzenie

działalności gospodarczej, w jej najbardziej ryzykownym wymiarze, z przedsiębiorcy na jego kierowców. (Zob. wyrok NSA z dnia 17 listopada 2010 r. sygn. akt II GSK 976/09)

„Nie można więc uznać, że występujące na przestrzeni kilku miesięcy braki wykresówek dotyczące łącznie kilkunastu dni w odniesieniu do dwóch kierowców, a więc sytuacje powtarzające się, stanowią nie dające się przewidzieć przez przedsiębiorcę wyjątkowe okoliczności lub zdarzenia. Jak trafnie zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny, pogląd taki stworzyłby możliwość uznania, że każdy brak wykresówki przedsiębiorca mógłby usprawiedliwić nierzetelnością lub niestarannością kierowcy. Naczelny Sąd Administracyjny podziela stanowisko Sądu I instancji, że art. 93 ust. 7 u.t.d. nie znajduje w sprawie zastosowania” (zob. wyrok NSA z dnia 17 listopada 2010 r. sygn. akt II GSK 976/09).

Ponadto w ocenie NSA:

„W świetle art. 93 ust. 7 u.t.d. okoliczności objęte jego hipotezą powinien udowodnić przedsiębiorca, gdyż to on wywodzi skutki prawne wynikające z tego przepisu, które zwalniają go od odpowiedzialności za naruszenie przepisów przez kierowcę. Skarżący powinien więc wykazać, że naruszenie przepisów nastąpiło wskutek zdarzeń bądź okoliczności, których nie mógł przewidzieć. Skarżący skorzystał z tego prawa, przedstawiając swoje stanowisko w piśmie z dnia 30 października 2008 r. Nie powołał w nim jednak żadnych nadzwyczajnych okoliczności, które mogłyby wyłączyć jego odpowiedzialność, a nawet przyznał, że zachowanie norm czasu pracy przy wykonywanym przewozie było w tym przypadku możliwe (zob. orzeczenia NSA w następujących sprawach: II GSK 976/09, II GSK 118/10, II GSK 140/10, II GSK 404/10, II GSK 716/10).

Należy ponadto podkreślić, że nie w każdym sankcjonowaniu naruszenia wobec kierowcy czy zarządzającego transportem, za to samo naruszenie jednocześnie zawsze ponosi odpowiedzialność podmiot wykonujący przewóz drogowy (w przypadku, gdy naruszenie to występuje także w załączniku nr 3 do UTD). Jeżeli bowiem np. kierowca w toku kontroli drogowej zeznaje, że wszystkie stwierdzone naruszenia są efektem tylko i wyłącznie jego działania a materiał dowodowy potwierdza, że podmiot wykonujący przewóz drogowy zapewnił właściwą organizację pracy i nie miał wpływu na powstałe naruszenia, wówczas należy odstąpić od wszczęcia postępowania administracyjnego wobec podmiotu wykonującego przewóz drogowy.

### *7. Wykonalność decyzji o nałożeniu kary pieniężnej*

Zgodnie z art. 93 ust. 1 UTD karę pieniężną, o której mowa w art. 92a ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy ze względu na miejsce wykonywanej kontroli organ, którego pracownicy lub funkcjonariusze stwierdzili naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 4–6. Stosownie do art. 93 ust. 2 UTD decyzja ostateczna, o której mowa w ust. 1, staje się wykonalna po upływie 30 dni od jej doręczenia, jeżeli strona nie wniosła skargi na decyzję do właściwego sądu administracyjnego. W przypadku wniesienia skargi decyzja staje się wykonalna z chwilą:

- a) odrzucenia skargi,
- b) cofnięcia skargi, lub
- c) wydania przez sąd prawomocnego orzeczenia o oddaleniu skargi.

Postępowania egzekucyjne w administracji, mające na celu wyegzekwowanie kar pieniężnych nałożonych decyzjami administracyjnymi, które zostały wydane przed 1 stycznia 2012 r. i od których strona wniosła w terminie odwołanie lub w przypadku wniesienia skargi do sądu administracyjnego od decyzji Głównego Inspektora Transportu Drogowego, powinny być zawieszane. Ewentualny zwrot nałożonej kary pieniężnej następuje bez potrzeby wydawania decyzji o zwrocie, lecz w formie czynności materialno-technicznej.

Należy również pamiętać, że obowiązek zapłaty nałożonej kary pieniężnej nie powstaje automatycznie z chwilą, gdy decyzja staje się wykonalna. Zgodnie bowiem z art. 94 ust. 2 UTD karę pieniężną uiszcza się na właściwy rachunek bankowy w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się wykonalna. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.

Ponadto podstawą zwrotu uiszczonych na dotychczasowych zasadach kar pieniężnych w przypadku uchylecia decyzji organu pierwszej instancji po 1 stycznia 2012 r. nie jest już decyzja o zwrocie nałożonej kary pieniężnej. Zwrot kary pieniężnej stanowi bowiem zwykłą czynność materialno – techniczną.

### ***8. Przepisy przejściowe***

Zgodnie z art. 11 ustawy zmieniającej znowelizowane przepisy UTD wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2012 r. Natomiast stosownie do art. 10 ustawy zmieniającej przepisy UTD w brzmieniu nadanym ustawą stosuje się w sprawach o nałożenie kary pieniężnej za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, wszczętych i nie zakończonych decyzją ostateczną przed dniem jej wejścia w życie.

Wobec powyższego, w sprawach, w których prowadzone jest postępowanie administracyjne, zarówno w pierwszej, jak i w drugiej instancji, również na skutek uchylecia decyzji ostatecznej przez wojewódzki sąd administracyjny, po dniu 1 stycznia 2012 r. stosować należy przepisy nowe.

Nie dotyczy to jednak trybów nadzwyczajnych, zmierzających dopiero do ewentualnego wzruszenia decyzji ostatecznych!

Ponadto należy podkreślić, że norma intertemporalna zamieszczona w art. 10 ustawy zmieniającej dotyczy wyłącznie postępowań administracyjnych!

Wyjaśnienia wymaga zatem zagadnienie dotyczące stosowania przepisów ustawy w ramach postępowania w sprawach o wykroczenia do zdarzeń zaistniałych przed wejściem w życie jej postanowień. Istotnym jest dla rozpatrywanego zagadnienia określenie czasu popełnienia wykroczenia. Zgodnie z art. 4 § 1 kodeksu wykroczeń czasem popełnienia wykroczenia jest czas zabronionego zachowania się sprawcy, tj. czas, w którym sprawca działał lub zaniechał działania, do którego był obowiązany. Ocena, która z ustaw jest względniejsze dla sprawcy może odbywać się poprzez porównanie rodzaju i wysokości sankcji za dany rodzaj wykroczenia w konkurencyjnych ustawach. Ponadto należy pamiętać, że w postępowaniu mandatowym, jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, funkcjonariusz uprawniony do nakładania grzywny w drodze mandatu karnego może ją nałożyć jedynie, gdy:

1) schwytano sprawcę wykroczenia na gorącym uczynku lub bezpośrednio po popełnieniu wykroczenia,

2) stwierdzi popełnienie wykroczenia naocznie pod nieobecność sprawcy, a nie zachodzi wątpliwość co do sprawcy czynu,



3) stwierdzi popełnienie wykroczenia za pomocą przyrządu kontrolno-pomiarowego lub urządzenia rejestrującego, a sprawca nie został schwytany na gorącym uczynku lub bezpośrednio potem, i nie zachodzi wątpliwość co do sprawcy czynu – w tym także, w razie potrzeby, po przeprowadzeniu w niezbędnym zakresie czynności wyjaśniających, podjętych niezwłocznie po ujawnieniu wykroczenia.

Ponadto nałożenie grzywny w drodze mandatu karnego nie może nastąpić po upływie 14 dni od daty ujawnienia czynu w wypadku, o którym mowa w pkt 1, 90 dni w wypadku, o którym mowa w pkt 2, oraz 180 dni w wypadku, o którym mowa w pkt 3.