

Wytyczne nr ...4...

Głównego Inspektora Transportu Drogowego

z dnia 28 września 2012 r.

zmieniające Wytyczne nr 2 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.¹), 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, przy uwzględnieniu wyników kontroli prowadzonych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego oraz postępowań administracyjnych i w sprawach wykroczeń prowadzonych po 1 stycznia 2012 r., tj. po wejściu w życie 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. W Wytycznych 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 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku do wytycznych pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„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.

¹ 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).

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 najsurowszą 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 oddać wniosek o uchylenie (odmówić uchylenia). 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 grzywien 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 450 zł i mandat w wysokości 100 zł i więcej (w zależności od liczby kolejnych godzin powyżej okresu jednej godziny; po

50 zł za każdą rozpoczętą godzinę skrócenia tygodniowego czasu odpoczynku). Analogicznie należy postępować w przypadku stwierdzenia naruszeń z lp. 13.10., 13.11. i 13.15. załącznika nr 1 do UTD.

Należy zatem podkreślić, że powstała na tle przepisów lp. 4.1 – 4.5 załącznika nr 1 do UTD wątpliwość, czy wysokość grzywny określonej w oparciu o te normy ma zawsze charakter:

- stały – jest niezależna od rozmiaru naruszenia i zawsze wynosi 100 zł np. w przypadku naruszenia określonego pod lp. 4.1 załącznika nr 1 do UTD;
- zmienny - w przypadku, gdy wymiar naruszenia z lp. 4.1. załącznika nr 1 do UTD wynosiłby kilka godzin, wysokość grzywny powinna być naliczana stosownie do jego rozmiarów, tj. za każdą kolejną godzinę należy zwiększyć wysokość grzywny o kolejne 100 zł

- należy rozstrzygnąć poprzez przyjęcie **zmiennego charakteru wysokości grzywny**, tj. nakładanie grzywny w wysokości adekwatnej do rozmiarów naruszenia.

Wykładnia systemowa i funkcjonalna przepisów lp. 4.1 – 4.5 załącznika nr 1 do UTD wydają się przesądzać, że również na gruncie tych norm wysokość grzywny uzależniona jest od rozmiaru naruszenia. Literalne brzmienie lp. 4.1 – 4.5 wyraźnie bowiem wskazuje, że karze w określonej wysokości podlega tak już samo przekroczenie maksymalnych norm prowadzenia pojazdu o określoną wartość (np. lp. 4.1 - o czas do jednej godziny; lp. 4.2 - o czas powyżej 15 minut do 30 minut), ale niejako „dodatkowo” również każde kolejne przekroczenie tych wartości o następny okres czasu (lp. 4.1 - za każdą następną rozpoczętą godzinę; lp. 4.2 - za każde następne rozpoczęte 30 minut). Identycznie zatem jak w przypadku naruszeń sankcjonowanych pod lp. 5.1 – 5.6 załącznika nr 3 do UTD, tutaj także kara podlega ustaleniu w zależności od wymiaru naruszenia – im ono większe, tym wyższe zagrożenie sankcją. Ustawodawca odmiennie tylko niż pod lp. 5.1 do 5.6 załącznika nr 3 do UTD przewidział stawkę grzywny w jednakowej wysokości, która wynosi np. 100 zł (lp. 4.1), bądź 150 zł (lp. 4.2) i dlatego zapis przepisów sankcjonowanych załącznika nr 1 mógł być uznany za niejasny. Spójnik „oraz” użyty w przywołanych przepisach wskazuje jednak precyzyjnie, że karze w tej właśnie wysokości sankcjonowane jest przekroczenie norm o pewną wartość (do jednej godziny; o czas powyżej 15 do 30 minut) a ponadto każde następne przekroczenie o wskazaną wartość (każda następna rozpoczęta godzina lub każde następne rozpoczęte 30 minut) powoduje, że grzywna podlega niejako zwielokrotnieniu o tę kwotę.

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.”;

2) w załączniku do wytycznych pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„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, umożliwiającą 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 zaniechania 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 sankcjonowania 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.

Podkreślenia wymaga, że obowiązujące od 1 stycznia 2012 r. zmiany w UTD miały na celu wzmocnienie egzekucji warunków lub obowiązków przewozu drogowego, wynikających z przepisów materialnych prawa powszechnie obowiązującego, przy jednoczesnym usprawnieniu i zwiększeniu liczby kontroli drogowych. Tym samym należy podkreślić, że odpowiedzialność podmiotu wykonującego przewóz drogowy (przewoźnika drogowego) **winna być dochodzona w szczególności w wyniku postępowania wszczętego wskutek kontroli w siedzibie przedsiębiorcy**. Podstawowe narzędzie do prawidłowego planowania i typowania podmiotów poddawanych kontroli w miejscu prowadzonej przez nich działalności gospodarczej stanowić powinien system oceny ryzyka, o którym mowa w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynków kierowców (Dz. U. Nr 72, poz. 462). Należy zatem korzystać z wykazu podmiotów dokonujących naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, zawarty w centralnej ewidencji naruszeń, o której mowa w art. 80 UTD.”

§ 2. Wytyczne wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ich podpisania

