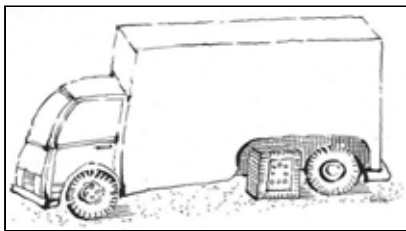


Paweł Smoręda

## **Prawo transportowe: za co odpowiada kierowca, za co zatrudniający go przedsiębiorca**

**Wystarczy nawet pobieżna lektura nowych przepisów ustawy transportowej, by dostrzec niejednorodność w określeniu okoliczności wyłączających odpowiedzialność za naruszenie prawa - twierdzi Paweł Smoręda, radca prawny z kancelarii JMRS Radcowie Prawni**



PAWEŁ GAŁKA



Paweł Smoręda

Zawodowi przewoźnicy (choć nie tylko oni) ponoszą odpowiedzialność administracyjno-prawną za naruszenie zasad transportu drogowego oraz odpowiednich przepisów, o ile przewozy wykonywane są pojazdami od 3,5 t dopuszczalnej masy całkowitej lub mają za przedmiot przewóz ludzi. Grożą im za to dotkliwe kary: od 50 do 30 000 zł. Określa je decyzja administracyjna, której nadawany jest rygor natychmiastowej wykonalności. Wysokość kar wyznacza głównie załącznik do ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (DzU z 2004 r. nr 204, poz. 2088 ze zm.; dalej: ustawa), a zasady odpowiedzialności - art. 92, 92 a i 93.

### **Widoczna ewolucja**

Początkowo odpowiedzialność ta była niezależna od winy przewoźnika (przedsiębiorcy) czy innych czynników o charakterze podmiotowym. Od 21 grudnia 2005 r., kiedy ustawa wzbogaciła się o art. 92 a, sytuacja ta uległa niewielkiej, lecz z konstrukcyjnego punktu widzenia istotnej zmianie. Otóż za naruszenia dotyczące czasu pracy kierowców i nieposiadanie dokumentów związanych z przewozem karany mógł być - jak za wykroczenie - kierowca przewoźnika. Odpowiedzialność karno-administracyjna kierowcy nie wyłączała równoczesnej finansowej odpowiedzialności administracyjnej przedsiębiorcy. Jednak pryncypialność ustawodawcy obciążającego dotąd wyłącznie przedsiębiorcę (przewoźnika) za naruszenia związane z przewozem została przełamana (art. 92 a ust. 3 ustawy).

### **Najnowsze zmiany**

Najnowszy i zapewne nie ostatni akt ewolucji dokonał się 26 czerwca 2007 r., kiedy weszła w życie ustawa z 26 kwietnia 2007 r. nowelizująca ustawę o czasie pracy kierowców (DzU nr 99, poz. 661). Zmieniła ona art. 92 a ustawy o transporcie drogowym traktujący o współodpowiedzialności kierowcy i przedsiębiorcy (przewoźnika).

Nowy ust. 4 tego przepisu stanowi o niedopuszczalności prowadzenia postępowania administracyjnego w zakresie kar pieniężnych wobec przedsiębiorcy lub podmiotu wskazanego w art. 3 ust. 2 pkt 3 ustawy, "jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot wykonujący przewóz nie miał wpływu na powstanie naruszenia".

Z kolei według ust. 7 dodanego do art. 93 nie nakłada się tej kary na przedsiębiorcę, jeżeli "naruszenie przepisów nastąpiło wskutek zdarzeń lub okoliczności, których podmiot wykonujący przewozy nie mógł przewidzieć"; w takiej sytuacji sprawa o nałożenie kary pieniężnej zostaje umorzona.

Następne dodane przepisy (art. 93 ust. 8 - 9) rozciągają odpowiedzialność za naruszenia przy przewozie na podmioty wykonujące inne czynności z tym przewozem związane (spedytora, nadawcę, organizatora wycieczki czy przewozu), "jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego".

### **To nie jest jeszcze zwarty system**

Nie budzi wątpliwości, że przepisy te mają na celu złagodzenie odpowiedzialności administracyjnej przewoźników. Nowela nie tworzy jednak zwartego systemu. Określając stronę podmiotową deliktów administracyjnych, nie odwołuje się do pojęcia winy, choć do niego nawiązuje. Nie odsyła do żadnych regulacji, które tym pojęciem przy określaniu odpowiedzialności się posługują. Wystarcza nawet pobieżna lektura nowych przepisów, by dostrzec niejednorodność w określeniu okoliczności wyłączających odpowiedzialność.

Zwolnienie z odpowiedzialności następuje w razie "braku wpływu" na powstanie deliktu albo wystąpienia "zdarzeń" lub "okoliczności", których "wykonujący przewozy nie mogli przewidzieć". Jeśli dodać do tego jeszcze inną konstrukcję dotyczącą podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem, gdzie ich odpowiedzialność uzasadnia "wpływ lub godzenie się na powstanie naruszenia", otrzymujemy niezwykle bogaty obraz różnych okoliczności wyłączających odpowiedzialność.

Różne też są metody regulacji tej odpowiedzialności, od czegoś na kształt negatywnej przesłanki procesowej w art. 92 a ust. 4 po podmiotowe okoliczności wyłączające odpowiedzialność w art. 93 ust. 7 i 9 ustawy.

### **W poszukiwaniu odpowiedzi**

Art. 92 a ust. 4 określa negatywne przesłanki procesowe - postępowania administracyjnego w sprawie wymierzenia kary nie wszczyna się, "jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot wykonujący przewóz nie miał wpływu na powstanie naruszenia". Wydaje się, że chodzi tu o oczywiste sytuacje, gdy naruszenie jest wynikiem okoliczności całkowicie od wykonującego przewóz niezależnych i jest to tak jasne, znane wręcz organowi kontrolującemu, że nie ma potrzeby prowadzenia szczególnego postępowania wyjaśniającego.

Ten jasny na pozór obraz komplikuje ust. 5, w którym zapisano, że przepisu ust. 4 się nie stosuje, jeżeli naruszenie ma "charakter rażący". Naruszenia rażące to takie, które są nacechowane złą wolą, umyślne, oczywiście pozostające w sprzeczności z powinnością. Jakże to są zatem naruszenia, na których powstanie wykonujący przewóz "nie ma wpływu" (ust. 4), choć mogą one mieć postać rażącą (ust. 5), i kim jest ów podmiot wykonujący przewóz niemający wpływu na powstanie naruszenia, którego sytuację poddać trzeba przecież ocenie?

Aby spróbować uzyskać odpowiedź na to pytanie, analizie poddać trzeba cały art. 92 a.

Jego ust. 1 określa znamiona wykroczenia, za które odpowiada kierowca według kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. Są to brak wymaganych dokumentów oraz naruszenia norm czasu pracy. Jest to odpowiedzialność karna, oparta o winę kierowcy, której trzeba mu dowieść w ewentualnym postępowaniu sądowym. Natomiast w art. 92 a ust. 4 ustawy całkowicie pominięto kwestię odpowiedzialności kierowcy za wykroczenie.

### **Usprawiedliwione naruszenie**

Prowadzi to do wniosku, że w art. 92 a ust. 4 i 5 opisano sytuację przedsiębiorcy, a nie kierowcy. Bowiem "brak wpływu" na powstanie naruszenia, które realnie przecież musi zaistnieć, wyklucza istnienie jakiegokolwiek winy, a ta jest przecież warunkiem każdej odpowiedzialności karnej. Skoro tak, to w art. 92 a ust. 4 ustawodawca nie mógł opisywać zachowania kierowcy, ponieważ zachodziłaby sprzeczność między tym przepisem, który zakłada istnienie naruszenia, a ust. 1, który określa znamiona wykroczeń kierowcy. W art. 92 a ust. 4 mówiąc o podmiocie wykonującym przewóz, który nie ma wpływu na powstanie naruszenia, ustawodawca ma na myśli nie kierowcę wykonującego bezpośrednio przewóz, co początkowo się narzuca, ale przedsiębiorcę. To wpływ tego podmiotu na powstanie naruszenia powinien być badany przez organy kontrolne, z punktu widzenia "braku wpływu" na jego

powstanie. Jeżeli więc kierowca weźmie na siebie całą odpowiedzialność za naruszenie, np. czasu pracy, to przy braku innych dowodów nie będzie można prowadzić postępowania przeciwko przedsiębiorcy. Realnie odpowiedzialność za powstałe naruszenie będzie więc ciążyła na kierowcy i sprowadzi się do nałożenia na niego grzywny (art. 92 a ust. 1 in fine). Przedsiębiorca będzie wolny od odpowiedzialności. Wyjątkiem będą rażące naruszenia przepisów wskazanych w art. 92 a ust. 1, tj. gdy dopuszczono się ich wielokrotnie lub są one na tyle ciężkie, że mogą być uznane za rażące.

Z tak ukształtowanego modelu odpowiedzialności wynika, że gdy chodzi o delikt określony w art. 92 a ust. 1 pkt 1 - 3 ustawy, przedsiębiorca poza wypadkami rażącego naruszenia prawa może się uwolnić od odpowiedzialności, jeśli wyłączną winę za powstanie naruszenia ponosi osoba trzecia, najczęściej kierowca, lub powstanie deliktu jest wynikiem okoliczności od wykonującego przewóz całkowicie niezależnych (np. remont otwartego zazwyczaj parkingu, co uniemożliwia zakończenie pracy kierowcy). W takim wypadku postępowanie przeciwko przedsiębiorcy nie może być prowadzone.

### Co zwalnia od odpowiedzialności

Art. 93 ust. 7 ustawy różni się od art. 92 a ust. 4 i 5 w trójnasób:

! brak jest tu swoistej negatywnej przesłanki postępowania, o jakiej mowa w art. 92 a ust. 4. Wszczyta się postępowanie administracyjne w razie stwierdzenia naruszenia, jednak w razie ustalenia w jego toku, że naruszenie jest wynikiem okoliczności, których wykonujący przewóz nie mógł przewidzieć, to postępowanie się umarza,  
! nie wyłączono spod działania tego przepisu rażącego naruszenia prawa, wzorem art. 92 a ust. 5,

! i co najistotniejsze, zwolnienie z odpowiedzialności następuje nie w razie "braku wpływu" na powstanie deliktu (jak w art. 92 a ust. 4), lecz w razie wystąpienia zdarzeń lub okoliczności, których "wykonujący przewozy nie mógł przewidzieć". Różnica między tymi pojęciami daje się sprowadzić do czasu działania/zaniechania przedsiębiorcy. "Brak wpływu" ma miejsce w czasie popełnienia naruszenia, niemożność przewidzenia jest względem naruszenia uprzednia.

Zwolniony będzie przedsiębiorca z odpowiedzialności, jeśli stwierdzone zostanie, że dołożył należytej staranności (uczynił wszystko, czego można było od niego rozsądnie wymagać), organizując przewóz, a jedynie wskutek jakichś nadzwyczajnych "okoliczności" lub "zdarzeń" doszło do naruszenia. Przy czym kwestia naruszeń o "charakterze rażącym" tu nie występuje. Nie może z definicji, zdaje się zakładać ustawodawca, dojść do naruszenia o charakterze rażącym, jeśli naruszenie jest wynikiem zdarzeń nieprzewidywalnych, nadzwyczajnych i zewnętrznych względem naruszyciela. Ustawodawca przesądza w tym miejscu, że odpowiedzialność administracyjna nie ma charakteru absolutnego, lecz nawiązuje do znanej w prawie anglosaskim koncepcji odpowiedzialności określanej mianem strict liability, wedle której "naruszający przepisy może się uwolnić od odpowiedzialności, jeżeli wykaze, że uczynił wszystko, czego można było od niego rozsądnie wymagać, aby do naruszenia przepisów nie dopuścić" (uzasadnienie wyroku TK z 4 lipca 2002 r. P12/01) Wykazanie w toku postępowania takich okoliczności lub zdarzeń prowadzić ma do umorzenia postępowania w sprawie wymierzenia kary i zwolnienia strony od odpowiedzialności.

**Paweł Smoręda**

---