

USTAWA O TRANSPORCIE DROGOWYM

KOMENTARZ

Renata Strachowska



ABC

a Wolters Kluwer business

**USTAWA
O TRANSPORCIE
DROGOWYM**

USTAWA O TRANSPORCIE DROGOWYM

KOMENTARZ

Renata Strachowska



ABC

a Wolters Kluwer business

Warszawa 2010



Stan prawny na 1 listopada 2009 r.

Wydawca
Izabella Malecka

Redaktor prowadzący
Joanna Cybulska

Opracowanie redakcyjne
Studio Diament

Skład i łamanie
Studio Diament

© Copyright by
Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2010

ISBN: 978-83-7601-955-0

Wydane przez:
Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Redakcja Książek
01-231 Warszawa, ul. Płocka 5a
tel. (022) 535 80 00, (022) 535 82 00
31-156 Kraków, ul. Zacisze 7
tel. (012) 630 46 00
e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

www.wolterskluwer.pl
księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIS TREŚCI

WYKAZ SKRÓTÓW	7
WSTĘP	13
USTAWA Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM	15
ROZDZIAŁ 1. PRZEPISY OGÓLNE	15
ROZDZIAŁ 2. ZASADY PODEJMOWANIA I WYKONYWANIA TRANSPORTU DROGOWEGO	57
ROZDZIAŁ 3. TRANSPORT DROGOWY OSÓB	100
ROZDZIAŁ 4. TRANSPORT DROGOWY RZECZY	144
ROZDZIAŁ 4A. ŚWIADECTWO KIEROWCY	161
ROZDZIAŁ 5. PRZEWOZY NA POTRZEBY WŁASNE	166
ROZDZIAŁ 6. ZWOLNIENIE Z OBOWIĄZKU UZYSKANIA ZEZWOLENIA	178
ROZDZIAŁ 7. WARUNKI I TRYB UZYSKIWANIA CERTYFIKATÓW KOMPETENCJI ZAWODOWYCH	181
ROZDZIAŁ 7A. KIEROWCY WYKONUJĄCY PRZEWÓZ DROGOWY	188
ROZDZIAŁ 8. OPŁATY	229

ROZDZIAŁ 9. INSPEKCJA TRANSPORTU DROGOWEGO	251
ROZDZIAŁ 10. NADZÓR I KONTROLA	329
ROZDZIAŁ 11. KARY PIENIĘŻNE	372
ROZDZIAŁ 11A. PRZEPISY KARNE	403
ROZDZIAŁ 12. ZMIANY W PRZEPISACH OBOWIĄZUJĄCYCH, PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE	405
ZAŁĄCZNIK	408
LITERATURA WYBRANA	427
INDEKS	431

WYKAZ SKRÓTÓW

Akty prawne

- k.c. – ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.)
- k.k. – ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.)
- k.k.s. – ustawa z dnia 10 września 1998 r. – Kodeks karny skarbowy (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 111, poz. 765 z późn. zm.)
- k.p. – ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (tekst jedn.: Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94 z późn. zm.)
- k.p.a. – ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn.: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)
- k.p.c. – ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. Nr 43, poz. 296 z późn. zm.)
- k.s.h. – ustawa z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037 z późn. zm.)
- k.w. – ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 109, poz. 756 z późn. zm.)
- o.p. – ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (tekst jedn.: Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60 z późn. zm.)
- p.r.d. – ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.)

- pr. przew. – ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jedn.: Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.)
- r.k.p.d. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2009 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. Nr 145, poz. 1184)
- r.k.r.d. – rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841 z późn. zm.)
- r.k.z.p.d. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2008 r. w sprawie kontroli w zakresie przewozu drogowego (Dz. U. Nr 76, poz. 454 z późn. zm.)
- r.o.p.d.k. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 czerwca 2009 r. w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych (Dz. U. Nr 86, poz. 721)
- r.p.s.w.z. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 lutego 2002 r. w sprawie programu szkolenia, wzoru zaświadczenia oraz wysokości opłat za szkolenie i egzaminowanie w zakresie transportu drogowego taksówką (Dz. U. Nr 12, poz. 118)
- r.t.k.r.p. – rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 21 marca 2006 r. w sprawie szczegółowego trybu kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w zbiorniku pojazdu (Dz. U. Nr 56, poz. 395)
- r.u.i.t.d. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 maja 2009 r. w sprawie umundurowania Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. Nr 82, poz. 688)
- r.w.l.s. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 maja 2002 r. w sprawie wzoru legitymacji służbowej i odznaki identyfikacyjnej inspektorów transportu drogowego oraz oznakowania pojazdów służbowych Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. Nr 79, poz. 718)
- r.w.l.w.t. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2004 r. w sprawie wzorów licencji na wykonywanie transportu drogowego oraz wypisów z tych licencji (Dz. U. Nr 153, poz. 1612)

-
- r.w.o.c.a. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2007 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydawanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. Nr 235, poz. 1726)
- r.w.t.p. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262 z późn. zm.)
- r.w.s.p.n. – rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu prowadzenia czynności związanych z nadzorem nad wydawaniem dokumentów w krajowym przewozie drogowym (Dz. U. Nr 114, poz. 778)
- r.z.d.i. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2002 r. w sprawie zakresu danych i informacji, które przewoźnik drogowy jest obowiązany przekazywać na żądanie właściwego organu udzielającego licencji lub zezwolenia (Dz. U. Nr 117, poz. 1010)
- r.z.o.i.t. – rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 11 czerwca 2007 r. w sprawie zasad organizacji wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego (Dz. U. Nr 109, poz. 753)
- u.b.a. – ustawa z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (tekst jedn.: Dz. U. z 2004 r. Nr 52, poz. 525 z późn. zm.)
- u.d.a.rz. – ustawa z dnia 4 września 1997 r. o oddziałach administracji rządowej (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.)
- u.p.i.p. – ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. Nr 89, poz. 589 z późn. zm.)
- u.p.r.m. – ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410 z późn. zm.)
- u.s.c. – ustawa z dnia 11 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. Nr 227, poz. 1505)

- u.s.d.g. – ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095 z późn. zm.)
- u.t.d. – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.)
- u.u.u.p. – ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jedn.: Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440 z późn. zm.)
- u.z.o.z. – ustawa z dnia 30 sierpnia 1991 r. o zakładach opieki zdrowotnej (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 14, poz. 89 z późn. zm.)
- z.u.d.b.o. – zarządzenie Nr 20 Ministra Infrastruktury z dnia 11 lutego 2008 r. w sprawie upoważnienia Dyrektora Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego w Warszawie – gospodarstwa pomocniczego Ministerstwa Infrastruktury do wykonywania niektórych czynności wynikających z przepisów ustawy o transporcie drogowym lub z wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych (Dz. Urz. MI Nr 4, poz. 22)

Czasopisma

- KPP – Kwartalnik Prawa Publicznego
- MPPr – Monitor Prawa Pracy
- ONSA WSA – Orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego i Wojewódzkich Sądów Administracyjnych
- OSN – Orzecznictwo Sądu Najwyższego
- OTK-A – Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego; zbiór urzędowy, Seria A
- PiZS – Praca i Zabezpieczenie Społeczne
- POP – Przegląd Orzecznictwa Podatkowego
- Sam. Teryt. – Samorząd Terytorialny

Inne skróty

- EFTA – Europejskie Porozumienie o Wolnym Handlu
- ETS – Europejski Trybunał Sprawiedliwości
- EWG – Europejska Wspólnota Gospodarcza
- NSA – Naczelny Sąd Administracyjny
- SA – Sąd Apelacyjny
- TWE – Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską
- UE – Unia Europejska
- WSA – Wojewódzki Sąd Administracyjny

WSTĘP

Transport drogowy stanowi jeden z rodzajów działalności gospodarczej, podlegających reglamentacji administracji państwowej, a jednocześnie stale rozwijający się sektor gospodarki wolnorynkowej. Zarówno prawo wspólnotowe, jak i prawo krajowe zawierają regulacje z zakresu zasad podejmowania i wykonywania transportu drogowego, a także unormowania umożliwiające kontrolę i – w konsekwencji – skuteczną egzekucję obowiązujących norm. Ustawa o transporcie drogowym została uchwalona w 2001 r. Od tego czasu akt ten był wielokrotnie nowelizowany, co może dowodzić stałego dążenia ustawodawcy do wypracowania najbardziej doskonałych norm prawnych, mających na celu przestrzeganie zasad uczciwej konkurencji na rynku przewozów drogowych.

Zainteresowanie prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego stale wzrasta, o czym świadczy liczba osób ubiegających się o certyfikat kompetencji zawodowych, niezbędnego do uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego. Ustawa o transporcie drogowym pełni główną rolę w dziedzinie krajowego prawa transportu drogowego. Za w pełni uzasadnione uznałam zatem podjęcie próby kompleksowego objaśnienia przepisów tego aktu prawnego. Przedkładany czytelnikowi komentarz prezentuje w klasycznym układzie omówienie poszczególnych artykułów ustawy o transporcie drogowym wraz z objaśnieniem najistotniejszych przepisów aktów wykonawczych, wydanych na podstawie upoważnień legislacyjnych określonych w komentowanej ustawie. Komentarz odwołuje się również do przepisów prawa wspólnotowego z zakresu przewozów drogowych oraz obszernie omawia orzecznictwo sądów administracyjnych, które powstało na prze-

strzeni ponad siedmioletniej kontroli sądowej decyzji administracyjnych wydawanych przez organy administracji publicznej, uprawnione do kontroli przewozu drogowego.

Opracowanie niniejsze kieruję przede wszystkim do pracowników organów kontrolnych i licencyjnych, a także podmiotów świadczących usługi z zakresu transportu drogowego i kierowców wykonujących przewozy drogowe w zakresie transportu drogowego. Książka może okazać się również pomocną w zdobywaniu niezbędnej wiedzy przez studentów kierunków z dziedziny transportu drogowego i osób przystępujących do egzaminu na certyfikat kompetencji zawodowych.

USTAWA

z dnia 6 września 2001 r.

o transporcie drogowym

(tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874; zm.: Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238, Nr 192, poz. 1381; z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505, Nr 234, poz. 1574; z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720, Nr 98, poz. 817)

Rozdział 1

PRZEPISY OGÓLNE

Art. 1. 1. Ustawa określa zasady podejmowania i wykonywania:

- 1) krajowego transportu drogowego;**
- 2) międzynarodowego transportu drogowego;**
- 3) niezarobkowego krajowego przewozu drogowego;**
- 4) niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego.**

2. Ustawa określa również:

- 1) zasady działania Inspekcji Transportu Drogowego;**
- 2) odpowiedzialność za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego:**
 - a) przedsiębiorców i innych podmiotów wykonujących przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem,**
 - b) kierowców.**

Przedmiot regulacji

Uchwalona przez Sejm RP III kadencji, na 118 posiedzeniu w dniu 6 września 2001 r.¹, ustawa o transporcie drogowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.) zastąpiła dwie uprzednio obowiązujące ustawy:

- ustawę z dnia 2 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego (Dz. U. Nr 106, poz. 677 z późn. zm.),
- ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego przewozu drogowego osób (Dz. U. Nr 141, poz. 942 z późn. zm.).

Ustawa ta oceniana jest jako „kompleksowa regulacja”, sięgająca swoim zakresem znacznie dalej niż uchylone nią wcześniejsze akty prawne. Ustawa o transporcie drogowym reguluje bowiem zagadnienia związane z dostępem do zawodu przewoźnika drogowego i dostępu do rynku, wdrażając tym samym do prawa polskiego część *acquis communautaire*². Przepisy ustawy o transporcie drogowym wypełniły lukę w prawie krajowym i w okresie przedakcesyjnym były oceniane jako realizacja założeń Polskiego Stanowiska Negocjacyjnego w obszarze „Polityka Transportowa” i Priorytetu 9 Narodowego Programu Przygotowania do Członkostwa (NPPC 2000). Ustawą o transporcie drogowym zostały bowiem wdrożone do prawa krajowego następujące akty prawa wspólnotowego:

¹ Przedłożony przez Prezesa Rady Ministrów Marszałkowi Sejmu RP, w dniu 16 lutego 2001 r., za pismem przewodnim znak: RM 10–175–00, projekt ustawy o transporcie drogowym otrzymał nr 2644 druku sejmowego i w toku prac parlamentarnych do reprezentowania stanowiska rządu upoważniony został Minister Transportu i Gospodarki Morskiej. Por. opis przebiegu procesu legislacyjnego dla projektu u.t.d., www.orka.sejm.gov.pl, 5 kwietnia 2009 r.

² Por. J. Saryusz-Wolski, Sekretarz Komitetu Integracji Europejskiej, *Opinia o zgodności projektu ustawy o transporcie drogowym z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej, Ministra Jacka Saryusza-Wolskiego, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej*, z dnia 19 grudnia 2000 r., s. 2.

- rozporządzenie Rady nr 684/92 EWG z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. UE L 74 z dnia 20 marca 1992 r., s. 1),
- rozporządzenie Rady nr 11/98 WE z dnia 11 grudnia 1997 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 684/92 w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. UE L 4 z dnia 8 stycznia 1998 r., s. 1),
- dyrektywa Rady nr 96/26 WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego (Dz. Urz. UE L 124 z dnia 23 maja 1996 r., s. 1),
- dyrektywa Rady nr 98/76 WE z dnia 1 października 1998 r. zmieniająca Dyrektywę Rady nr 96/26 WE w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mającą na celu ułatwienie im korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego (Dz. Urz. UE L 277 z dnia 14 października 1998 r., s. 17),
- dyrektywa Rady nr 76/914 EWG z dnia 16 grudnia 1976 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia kierowców w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 357 z dnia 29 grudnia 1976 r., s. 36)³,

³ Dyrektywa 76/914 została uchylona z dniem 10 września 2009 r. na mocy art. 15 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2003/59/WE z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającej dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz. Urz. UE L Nr 226 z dnia 10 września 2003 r., s. 4 z późn. zm.).

- dyrektywa Rady oraz Parlamentu Europejskiego nr 99/62 WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L 187 z dnia 20 lipca 1999 r., s. 42),
- dyrektywa Rady nr 88/599/EWG z dnia 23 listopada 1988 r. w sprawie standardowych procedur sprawdzających przy wykonaniu rozporządzenia Rady nr 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz rozporządzenia Rady nr 3821/85 EWG w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 325 z dnia 29 listopada 1988 r., s. 55)⁴,
- rozporządzenie Rady nr 4060/89 EWG z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie zniesienia kontroli przeprowadzanych na granicach Państw Członkowskich w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 390 z dnia 30 grudnia 1989 r., s. 18),
- rozporządzenie Rady nr 3912/92 EWG z dnia 17 grudnia 1992 r. w sprawie kontroli przeprowadzanych we Wspólnocie w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi śródlądowej z uwzględnieniem środków transportu zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu w państwie trzecim (Dz. Urz. UE L 395 z dnia 31 grudnia 1992 r., s. 6),
- rozporządzenie Rady nr 3916/90 EWG z dnia 20 grudnia 1990 r. w sprawie środków podejmowanych w przypadku sytuacji kryzysowej na rynku drogowego transportu rzeczy (Dz. Urz. UE L 375 z dnia 31 grudnia 1990 r., s. 10),
- dyrektywa Rady nr 106/92 EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie stworzenia wspólnych zasad dla pewnych rodzajów kombinowanych przewozów towarów pomiędzy Państwami Członkowskimi (Dz. Urz. UE L 368 z dnia 17 grudnia 1992 r., s. 38),

⁴ Dyrektywa 88/599/EWG została uchylona z dniem 1 maja 2006 r. na podstawie art. 17 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z dnia 11 kwietnia 2006 r., s. 35).

- dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/WE (Dz. Urz. UE L 102 z dnia 11 kwietnia 2006 r., s. 35).

Zakres przedmiotowy ustawy o transporcie drogowym stanowi kompilację trzech zasadniczych kategorii tematycznych.

Pierwsza, najobszerniejsza grupa przepisów u.t.d. (rozdz. 1–8) dotyczy zasad podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego i niezarobkowego przewozu drogowego, w tym zasad dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i dostępu do rynku przewozów drogowych.

Drugą kategorię przepisów (rozdz. 9 i 10) stanowią normy dotyczące powołania i zasad działania Inspekcji Transportu Drogowego jako specjalistycznej służby uprawnionej do kontroli przewozów drogowych w rozumieniu przepisów ustawy.

Natomiast trzecia grupa przepisów (rozdz. 11 i załącznik) określa odpowiedzialność przewoźnika drogowego i podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem oraz odpowiedzialność kierowców za naruszenia obowiązków lub warunków wykonywania przewozu drogowego ujawnione w wyniku kontroli.

Treść art. 1 ust. 1 u.t.d. pozwala na wyróżnienie dwóch zasadniczych rodzajów przewozu drogowego: transportu drogowego i niezarobkowego przewozu drogowego (zwanego również przewozem na potrzeby własne). Te dwa podstawowe typy przewozów, ze względu na trasę przewozu, dzielą się na krajowy i międzynarodowy, podlegając dalszym podziałom na przewóz drogowy osób lub rzeczy. W zakresie krajowego transportu drogowego wyróżnia się również transport drogowy taksówką.

Art. 2. Na zasadzie wzajemności, o ile umowy międzynarodowe ratyfikowane przez Rzeczpospolitą Polską nie stanowią inaczej, przedsiębiorca zagraniczny uprawniony do wykonywania transpor-

tu drogowego na podstawie prawa właściwego dla kraju jego siedziby może go wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na zasadach określonych w ustawie.

Komentowany przepis wskazuje *expressis verbis* na respektowanie zasady wzajemności w prawie międzynarodowym i możliwość wykonywania przez przewoźników zagranicznych transportu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Przepis ten ma charakter *ius dispositivum*, wskazując na możliwość odmiennych regulacji w umowach międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską. Przesłankami wykonywania przez przedsiębiorcę zagranicznego transportu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej są:

- 1) posiadanie przez przedsiębiorcę uprawnień do wykonywania tego rodzaju przewozu, uzyskanych na podstawie przepisów prawa obowiązujących w państwie jego siedziby,
- 2) przestrzeganie warunków określonych w ustawie o transporcie drogowym.

Art. 3. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów:

- 1) przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą – w niezarobkowym przewozie drogowym osób;
- 2) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony w transporcie drogowym rzeczy oraz niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy;
- 3) zespołów ratownictwa medycznego oraz w ramach usług transportu sanitarnego.

2. Do przewozów drogowych wykonywanych:

- 1) w ramach powszechnych usług pocztowych,
- 2) w ramach usług polegających na przewozie odpadów komunalnych lub nieczystości ciekłych,
- 3) przez podmioty niebędące przedsiębiorcami,

4) w ramach usuwania skutków awarii lub wypadków pojazdami pomocy drogowej

- **stosuje się odpowiednio przepisy ustawy dotyczące niezarobkowego przewozu drogowego.**

Zakres podmiotowy ustawy dotyczy zarówno przewoźników drogowych, jak i podmiotów nieposiadających statusu przedsiębiorców.

Przepis art. 3 ust. 1 u.t.d. wskazuje na przypadki przewozów, do których w ogóle nie stosuje się przepisów ustawy. Zakresem przedmiotowym ustawy nie są objęte trzy rodzaje przewozów drogowych:

- *primo* – w zakresie przewozu drogowego osób ustawa nie ma zastosowania do niezarobkowych przewozów drogowych (przewozów na potrzeby własne), wykonywanych pojazdami przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą; podkreślenia wymaga fakt, że wykonywanie transportu drogowego pojazdem przystosowanym do przewozu maksymalnie 8 pasażerów i kierowcy (np. transport drogowy taksówką) powinien odbywać się na warunkach określonych w ustawie o transporcie drogowym;
- *secundo* – w zakresie przewozu drogowego rzeczy (zarówno transportu, jak i przewozu na potrzeby własne) spod przepisów ustawy wyłączone są przewozy wykonywane pojazdem samochodowym lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nie większej niż 3,5 tony;
- *tertio* – ustawa nie ma zastosowania do przewozów wykonywanych zespołami ratownictwa medycznego oraz w ramach usług transportu sanitarnego.

Warto zaznaczyć, że wyliczenie wyłączeń spod zakresu przedmiotowego ustawy stanowi katalog zamknięty (*numerus clausus*) i nie podlega rozszerzeniu. Innymi słowy, ustawa ma zastosowanie do wszystkich przewozów drogowych, których nie można zaklasyfikować do przewozów wymienionych w art. 3 ust. 1 u.t.d. Warto wskazać, że „o obowiązywaniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (...) decyduje przede wszystkim charakter wykonywanego przewozu, nie zaś rodzaj pojazdu. Przyjęcie innej interpretacji mogłoby prowadzić do

umożliwienia przedsiębiorcom omijania przepisów prawa poprzez dokonywanie pojazdami specjalnymi niedozwolonego transportu drogowego rzeczy lub osób, wbrew specjalnemu przeznaczeniu (funkcji) tych pojazdów samochodowych” (wyrok WSA z dnia 10 października 2005 r., VI SA/Wa 694/05, LEX nr 217441).

Przez pojęcie dopuszczalnej masy całkowitej należy rozumieć „największą określoną właściwymi warunkami technicznymi masę pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem, dopuszczonego do poruszania się po drodze” (por. art. 2 pkt 54 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, tekst jedn.: Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.). Od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu należy odróżnić jego:

- rzeczywistą masę całkowitą – masę pojazdu łącznie z masą znajdujących się w nim rzeczy i osób;
- dopuszczalną ładowność – największą masę ładunku i osób, jaką może przewozić pojazd, która stanowi różnicę dopuszczalnej masy całkowitej i masy własnej pojazdu⁵.

Zgodnie z definicją prezentowaną w doktrynie „dopuszczalną masę całkowitą stanowią: masa pojazdu z jego normalnym wyposażeniem, paliwem, olejami, smarami i cieczami w ilościach nominalnych, bez kierującego, oraz największa masa ładunku i osób, jaką może przewozić pojazd po drodze”⁶. Wartości dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu dla poszczególnych pojazdów (zespołów pojazdów), z uwzględnieniem warunków dotyczących nacisków na osie, określa § 3 ust. 1–3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262 z późn. zm.).

W celu ustalenia dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów przy wykonywaniu transportu drogowego konieczne jest zsumowanie masy pojazdu i masy przyczepy, aby ustalić dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów przy wykonywaniu transportu drogowego. Taki

⁵ Art. 2 pkt 55 i 56 p.r.d.

⁶ Komentarz do art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908) (w:) R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008.

sposób obliczania dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (zestawu) znajduje potwierdzenie w treści art. 4 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) Nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego⁷.

Pod pojęciem zespołu ratownictwa medycznego należy rozumieć, stosownie do art. 3 pkt 10 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410 z późn. zm.), jednostkę systemu, o której mowa w art. 32 ust. 1 pkt 2, podejmującą medyczne czynności ratunkowe w warunkach pozaszpitalnych, spełniającą wymagania określone w ustawie. Mając na uwadze treść art. 32 ust. 1 pkt 2 u.p.r.m. należy wskazać, że chodzi o takie jednostki systemowe, na których świadczenia z dysponentami jednostek zawarto umowy o udzielanie świadczeń opieki zdrowotnej oraz umowy na wykonywanie medycznych czynności ratunkowych. Natomiast zgodnie z definicją legalną transportu sanitarnego, zawartą w art. 70a ust. 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 1991 r. o zakładach opieki zdrowotnej (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 14, poz. 89 z późn. zm.), transport sanitarny to przewóz osób albo materiałów biologicznych i materiałów wykorzystywanych do udzielania świadczeń zdrowotnych, wymagających specjalnych warunków transportu. Przedmiotowe rozumienie transportu sanitarnego oznacza, że pojęcie to należy utożsamiać z usługami transportowymi o szczególnym przeznaczeniu (ze względu na przedmiot transportu) i standardzie (tj. spełniające określone wymagania). Ponadto stosownie do art. 70a ust. 2 i 3 u.z.o.z. transport sanitarny wykonywany jest specjalistycznymi środkami transportu lądowego, wodnego i lotniczego, które muszą spełniać wymagania techniczne i jakościowe, określone w Polskich Normach przenoszących europejskie normy zharmonizowane.

Przepis art. 3 ust. 2 u.t.d. zawiera katalog przewozów drogowych, które nie są wyłączone spod zakresu przedmiotowego ustawy, lecz do których należy stosować odpowiednio przepisy ustawy dotyczące niezabawkowego przewozu drogowego. Pojęcie „odpowiedniego stosowania przepisów” oznacza, że do tego rodzaju przewozów stosuje się z pewnymi modyfikacjami przepisy u.t.d. dotyczące przewozów na potrzeby

⁷ Por. wyrok WSA z dnia 17 sierpnia 2006 r., VI SA/Wa 1102/06, LEX nr 276563.

własne. Odpowiednie stosowanie przepisów występuje zatem wówczas, gdy ze względu na odmienność stanu faktycznego, do którego przepisy te mają być zastosowane, to zastrzeżenie jest konieczne lub może okazać się potrzebne. Odpowiednie stosowanie może polegać na zastosowaniu przepisu (lub jego części) wprost, z modyfikacją lub nawet na odmowie zastosowania (por. uchwała SN z dnia 18 grudnia 2001 r., III ZP 25/01, LEX nr 49689).

Katalog niniejszy tworzą cztery rodzaje przewozów, a mianowicie przewozy wykonywane:

1) w ramach powszechnych usług pocztowych – stosownie do art. 3 pkt 25 ustawy z dnia 12 czerwca 2003 r. – Prawo pocztowe (tekst jedn.: Dz. U. z 2008 r. Nr 189, poz. 1159 z późn. zm.) przez powszechne usługi pocztowe należy rozumieć usługi polegające na:

- a) przyjmowaniu, przemieszczaniu i doręczaniu:
 - przesyłek listowych do 2000 g, w tym przesyłek poleconych i przesyłek z zadeklarowaną wartością,
 - paczek pocztowych do 10.000 g, w tym z zadeklarowaną wartością,
 - przesyłek dla ociemniałych,
- b) doręczaniu nadesłanych z zagranicy paczek pocztowych do 20.000 g,
- c) realizowaniu przekazów pocztowych,

świadczone w obrocie krajowym i zagranicznym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w sposób jednolity w porównywalnych warunkach i po przystępnych cenach, z zachowaniem wymaganej prawem jakości oraz z zapewnieniem co najmniej jednego opróżnienia nadawczej skrzynki pocztowej i doręczania przesyłek co najmniej w każdy dzień roboczy i nie mniej niż przez 5 dni w tygodniu; należy podkreślić, że powszechne usługi pocztowe świadczy operator publiczny na warunkach określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 9 stycznia 2004 r. w sprawie warunków wykonywania powszechnych usług pocztowych (Dz. U. Nr 5, poz. 34 z późn. zm.);

2) w ramach usług polegających na przewozie odpadów komunalnych lub nieczystości ciekłych – pod pojęciem odpadów komunalnych należy rozumieć odpady powstające w gospodarstwach domo-

wych, a także odpady niezawierające odpadów niebezpiecznych, pochodzące od innych wytwórców odpadów, które ze względu na swój charakter lub skład są podobne do odpadów powstających w gospodarstwach domowych, przy założeniu, że nie są to odpady segregowane (art. 3 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach, tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 251 z późn. zm.);

- 3) przez podmioty niebędące przedsiębiorcami** – podmioty nieposiadające statusu przedsiębiorcy w myśl przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095 z późn. zm.); zgodnie z art. 4 przedsiębiorcą jest osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną, wykonująca we własnym imieniu działalność gospodarczą, a ponadto wspólnicy spółki cywilnej w zakresie wykonywanej przez nich działalności gospodarczej; jak słusznie zauważył WSA w Warszawie w wyroku z dnia 11 czerwca 2007 r., VI SA/Wa 526/07, LEX nr 355077 „w myśl art. 3 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym do przewozów drogowych wykonywanych przez podmioty niebędące przedsiębiorcami stosuje się odpowiednio przepisy ustawy dotyczące niezarobkowego przewozu drogowego. W myśl tego przepisu zarówno do podmiotów posiadających status przedsiębiorcy, jak i do podmiotów nieposiadających tego statusu stosuje się przepisy o przewozach na potrzeby własne, w tym art. 42 ust. 1 nakładający obowiązek uiszczenia opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych”;
- 4) w ramach usuwania skutków awarii lub wypadków pojazdami pomocy drogowej** – pojazd pomocy drogowej to pojazd specjalny, spełniający, jako pojazd, na który ze względu na bezpieczeństwo ruchu należy zwracać szczególną uwagę, dodatkowe warunki, określone w § 38 r.w.t.p.

Art. 4. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) krajowy transport drogowy – podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy**

- pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży i przejazdu oraz droga znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) międzynarodowy transport drogowy – podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, przy czym jazda pojazdu między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 3) transport drogowy – krajowy transport drogowy lub międzynarodowy transport drogowy; określenie to obejmuje również:
 - a) każdy przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do działalności gospodarczej, niespełniający warunków, o których mowa w pkt 4,
 - b) działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy;
 - 4) niezarobkowy przewóz drogowy – przewóz na potrzeby własne – każdy przejazd pojazdu po drogach publicznych z pasażerami lub bez, załadowanego lub bez ładunku, przeznaczonego do nieodpłatnego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego osób lub rzeczy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej, spełniający łącznie następujące warunki:
 - a) pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników,
 - b) przedsiębiorca legitymuje się tytułem prawnym do dysponowania pojazdami samochodowymi,
 - c) w przypadku przejazdu pojazdu załadowanego – rzeczy przewożone są własnością przedsiębiorcy lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione albo

- celem przejazdu jest przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin,
- d) nie jest przewozem w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych;
 - 5) niezarobkowy krajowy przewóz drogowy – przewóz na potrzeby własne wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 6) niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy – przewóz na potrzeby własne wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 6a) przewóz drogowy – transport drogowy lub niezarobkowy przewóz drogowy, a także inny przewóz drogowy w rozumieniu przepisów rozporządzenia (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 zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”;
 - 7) przewóz regularny – publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach określonych w ustawie i w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.);
 - 7a) komunikacja miejska – przewóz regularny wykonywany w ramach lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych miasta albo:
 - a) miasta i gminy,
 - b) miast albo miast i gmin sąsiadujących– jeżeli zawarły porozumienie lub utworzyły związek międzygminny w sprawie wspólnej realizacji komunikacji na swoim obszarze;
 - 8) linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób;

- 8a) przystanek – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, oznaczone w sposób określony w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), z informacją o rozkładzie jazdy, z uwzględnieniem godzin odjazdów środków transportowych przewoźnika drogowego uprawnionego do korzystania z tego miejsca;
- 9) przewóz regularny specjalny – niepubliczny przewóz regularny określonej grupy osób, z wyłączeniem innych osób;
- 10) przewóz wahadłowy – wielokrotny przewóz zorganizowanych grup osób tam i z powrotem, między tym samym miejscem początkowym a tym samym miejscem docelowym, przy spełnieniu łącznie następujących warunków:
 - a) każda grupa osób przewiezionych do miejsca docelowego wraca do miejsca początkowego,
 - b) miejsce początkowe i miejsce docelowe oznaczają odpowiednio miejsce rozpoczęcia usługi przewozowej oraz miejsce zakończenia usługi przewozowej, z uwzględnieniem w każdym przypadku okolicznych miejscowości leżących w promieniu 50 km;
- 11) przewóz okazjonalny – przewóz osób, który nie stanowi przewozu regularnego, przewozu regularnego specjalnego albo przewozu wahadłowego;
- 12) przewóz kabotażowy – przewóz wykonywany pojazdem samochodowym zarejestrowanym za granicą lub przez przedsiębiorcę zagranicznego między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 13) transport kombinowany – przewóz rzeczy, podczas którego samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z jednostką ciągnącą lub bez jednostki ciągnącej, nadwozie wymienne lub kontener 20-stopowy lub większy korzysta z drogi w początkowym lub końcowym odcinku przewozu, a na innym odcinku z usługi kolei, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, przy czym odcinek morski przekracza 100 km w linii prostej; odcinek przewozu początkowego lub końcowego oznacza przewóz:

- a) pomiędzy punktem, gdzie rzeczy są załadowane, i najbliższą odpowiednią kolejową stacją załadunkową dla odcinka początkowego oraz pomiędzy najbliższą odpowiednią kolejową stacją wyładunkową a punktem, gdzie rzeczy są wyładowane, dla końcowego odcinka lub
 - b) wewnątrz promienia nieprzekraczającego 150 km w linii prostej ze śródlądowego lub morskiego portu załadunku lub wyładunku;
- 14) międzynarodowy transport kombinowany – transport kombinowany, podczas którego następuje przekroczenie granicy Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 15) przewoźnik drogowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego;
 - 16) zagraniczny przewoźnik drogowy – zagraniczny przedsiębiorca uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego na podstawie przepisów obowiązujących w państwie, w którym znajduje się jego siedziba;
 - 17) licencja – decyzja administracyjna wydana przez ministra właściwego do spraw transportu lub określony w ustawie organ samorządu terytorialnego, uprawniająca do podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego;
 - 18) zezwolenie – decyzja administracyjna wydana przez ministra właściwego do spraw transportu lub określony w ustawie organ samorządu terytorialnego, uprawniająca przewoźnika drogowego do wykonywania określonego rodzaju transportu drogowego;
 - 19) zezwolenie zagraniczne – dokument otrzymany na podstawie umowy międzynarodowej od właściwego organu innego państwa lub organizacji międzynarodowej przez właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej przekazywany przewoźnikowi drogowemu i upoważniający go do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, jednokrotnie lub wielokrotnie, do lub z terytorium państwa określonego w zezwoleniu lub tranzytem przez jego terytorium;
 - 20) certyfikat kompetencji zawodowych – dokument potwierdzający posiadanie kwalifikacji i wiedzy niezbędnych do podjęcia

**i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego;
21) (uchylony).**

1. Krajowy transport drogowy	31
2. Międzynarodowy transport drogowy	31
3. Transport drogowy	32
4. Niezarobkowy przewóz drogowy – przewóz na potrzeby własne	34
5. Niezarobkowy krajowy przewóz drogowy	41
6. Niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy	42
7. Przewóz regularny	43
8. Linia komunikacyjna	44
9. Przewóz regularny specjalny	45
10. Przewóz wahałdowy	46
11. Przewóz okazjonalny	47
12. Przewóz kabotażowy	48
13. Transport kombinowany	51
14. Międzynarodowy transport kombinowany	53
15. Przewoźnik drogowy	53
16. Zagraniczny przewoźnik drogowy	53
17. Licencja	54
18. Zezwolenie	55
19. Zezwolenie zagraniczne	55
20. Certyfikat kompetencji zawodowych	56

Artykuł 4 u.t.d. ma zasadnicze znaczenie dla całości komentowanego aktu, bowiem poprzez określenie 20 definicji legalnych stanowi on swoistego rodzaju „słowniczek” ustawy. Priorytetowe znaczenie przepisów art. 4 u.t.d. odzwierciedla orzecznictwo Sądu Najwyższego, który w wyroku z dnia 15 stycznia 1993 r., III ARN 89/92, POP 1993, nr 4, poz. 70, wyraził pogląd, że uznana regułą wykładni jest odstępowanie od potocznego znaczenia słów i pojęć, gdy ustawodawca definiuje słowa lub pojęcia (terminy) w języku prawnym, tworząc tzw. definicje normatywne. Tym samym stosując wykładnię przepisów prawnych, w tym przepisów ustawy o transporcie drogowym, należy uwzględniać w pierwszej kolejności rozumienie pojęć zdefiniowanych w ustawie w znaczeniu prawnym, a nie ich rozumieniu funkcjonującym w języku potocznym.

1. Krajowy transport drogowy

Mianem krajowego transportu drogowego określane jest podejmowanie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób i rzeczy. Przy czym należy podkreślić, że:

- pojazd samochodowy, którym wykonywany jest ten rodzaj przewozu powinien być zarejestrowany w kraju,
- przewóz odbywa się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, czyli trasa przejazdu, miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży i przejazdu oraz droga znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Zawarta w art. 4 pkt 4 definicja krajowego transportu drogowego zawiera w swej treści dodatkowo definicję pojazdu samochodowego, stanowiąc, że pod pojęciem tym należy rozumieć również zespół pojazdów, składający się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy. Podobnie stwierdził Naczelny Sąd Administracyjny, wskazując w uzasadnieniu do wyroku z dnia 8 sierpnia 2007 r., I OSK 1305/06, LEX nr 382720, że „zespołem pojazdów jest niewątpliwie samochód z przyczepą, ponieważ są to pojazdy ze sobą połączone w ten sposób, że stanowią jedną jednostkę jezdną”.

Natomiast stosownie do art. 4 pkt 33 p.r.d. za pojazd samochodowy uważa się pojazd silnikowy, który może osiągnąć prędkość większą niż 25 km/h, z wyjątkiem ciągnika rolniczego.

Krajowy transport drogowy jest rodzajem działalności gospodarczej. Definicję legalną tego pojęcia zawiera art. 2 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095 z późn. zm.), który stanowi, że „działalnością gospodarczą jest zarobkowa działalność wytwórcza, budowlana, handlowa, usługowa oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopaliny ze złóż, a także działalność zawodowa, wykonywana w sposób zorganizowany i ciągły”.

2. Międzynarodowy transport drogowy

Pod pojęciem międzynarodowego transportu drogowego należy rozumieć, podobnie jak w przypadku transportu krajowego, przewóz osób

lub rzeczy pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów. Cechą charakterystyczną tego rodzaju transportu drogowego jest jednak fakt, że przejazd ten jest wykonywany pomiędzy punktami A i B, lecz, co istotne, z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Transport drogowy

Definicja transportu drogowego określona w art. 3 pkt 3 u.t.d. została skonstruowana w formie wyliczenia. Ustawodawca wskazuje bowiem, że pojęcie transportu drogowego obejmuje cztery rodzaje aktywności, tj.:

- krajowy transport drogowy,
- międzynarodowy transport drogowy,
- tzw. ułomny przewóz drogowy na potrzeby własne – tj. przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do działalności gospodarczej, niespełniający wszystkich warunków określonych w art. 3 pkt 4 u.t.d. (por. komentarz do pkt 4),
- działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy – tj. spedycję, o której mowa w art. 794 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.); zgodnie z tezą reprezentowaną w orzecznictwie czynności podejmowane w ramach umowy spedycji mogą polegać na udzielaniu porad, zawieraniu umów przewozu, sporządzaniu dokumentów przewozowych, odbioru przesyłki od nadawcy lub przewoźnika, przekazaniu przesyłki odbiorcy. Mogą to być również inne czynności organizacyjno-prawne związane z przewozem, takie jak znalezienie przewoźnika, przygotowanie listów przewozowych, czy też zawarcie umowy przewozu z przewoźnikiem w imieniu zleceniodawcy oraz zapłata przewoźnikowi wynagrodzenia za przewóz (wyrok SA w Warszawie z dnia 19 grudnia 2007 r., VI ACa 400/07, LEX nr 434471).

Uwzględniając w szczególności definicje legalne krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, zasadne jest stwierdzenie, że transport drogowy jest rodzajem działalności gospodarczej, zaś podmiot wykonujący taką działalność posiada status przedsiębiorcy. Należy pod-

kreślić, że wykonywanie transportu drogowego będzie zachodziło nawet wówczas, gdy podmiot nie prowadzi trwale (w sposób zorganizowany i ciągły) działalności gospodarczej, nie widnieje w ewidencji działalności gospodarczej lub rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, lecz faktycznie świadczy odpłatnie usługę przewozu osób lub rzeczy (nawet jednorazowo), odpowiadającą definiowanemu transportowi drogowemu (por. wyrok NSA w Warszawie z dnia 20 stycznia 2009 r., II GSK 670/08, LEX nr 478526). Z drugiej jednak strony sam wpis określonego podmiotu do ewidencji działalności gospodarczej nie powoduje, że podmiot ten winien być postrzegany jako przedsiębiorca we wszystkich aspektach swojego działania. Jako realizacja transportu drogowego nie mogą być rozumiane wszelkie czynności faktyczne związane z poruszaniem się pojazdu po drogach. Nie chodzi bowiem o wykonywanie tego rodzaju czynności, tylko o prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na świadczeniu usług transportowych (por. wyrok NSA z dnia 8 stycznia 2009 r., II GSK 638/08, LEX nr 484876). Osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą, wpisana do ewidencji i uprawniona do wykonywania transportu drogowego (posiadająca licencję), może również wykonywać przewozy w celach prywatnych, bez związku z prowadzoną działalnością gospodarczą. Prywatny to innymi słowy osobisty, niezawodowy, niesłużbowy⁸. Przymiotnik „prywatny” kwalifikuje zatem cel przejazdu jako pozbawiony cech zawodowych, służbowych, odrywając przewóz od wykonywanej działalności gospodarczej. Wobec tego prywatnym będzie przejazd np. w celu urlopowym, w celu odwiedzin rodziny, w celu dokonania zakupu dla potrzeb domowych itp., jednak jako prywatnego nie można określić takiego przewozu, który jest wprawdzie przewozem niehandlowym, lecz jednocześnie pozostaje związany z prowadzoną działalnością gospodarczą.

W związku z tym, nawet jeżeli przejazd nie odbywa się w związku z obrotem towarowym w celach handlowych, to nadal pozostawać będzie w ramach prowadzonej działalności gospodarczej, ale tylko jeżeli cel przejazdu odpowiadać będzie celom tej działalności (por. wyrok NSA z dnia 8 stycznia 2009 r., II GSK 638/08, LEX nr 484876).

⁸ *Uniwersalny Słownik Języka Polskiego na CD*, Warszawa 2006.

4. Niezarobkowy przewóz drogowy – przewóz na potrzeby własne

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 4 u.t.d. pod pojęciem niezarobkowego przewozu drogowego, zwanego zamiennie przewozem na potrzeby własne, należy rozumieć nie określony rodzaj działalności gospodarczej, lecz każdy przejazd pojazdu (nawet wykonywany jednorazowo) po drogach publicznych z pasażerami lub bez, załadowanego lub bez ładunku, przeznaczony do nieodpłatnego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego osób lub rzeczy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej. Zasadniczym kryterium pozwalającym na zakwalifikowanie danego przejazdu do przewozu drogowego na potrzeby własne jest służebny charakter tego przejazdu wobec zasadniczej działalności gospodarczej prowadzonej przez przedsiębiorcę. Należy również podkreślić, że w odróżnieniu od transportu drogowego jest to przewóz niezarobkowy, nieodpłatny, tzn. że przedsiębiorca ponosi we własnym zakresie koszty przewozu koniecznego dla wykonywania zarejestrowanej przez niego, innej niż transportowa, działalności podstawowej, w rozpatrywanym przypadku – działalności handlowej (por. wyrok WSA z dnia 21 marca 2007 r., VI SA/Wa 1955/06).

Ponadto należy pamiętać, że aby uznać dany przejazd za przewóz na potrzeby własne muszą być spełnione kumulatywnie cztery warunki: dotyczący kierowcy, pojazdu, przewożonego ładunku lub osób i pozostawania poza zasięgiem przedmiotowym działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych. Ustawodawca określił szczegółowo kryteria niezarobkowego przewozu na potrzeby własne, wskazując, że:

- a) pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników,
- b) przedsiębiorca legitymuje się tytułem prawnym do dysponowania pojazdami samochodowymi,
- c) w przypadku przejazdu pojazdu załadowanego – rzeczy przewożone są własnością przedsiębiorcy lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione, albo celem przejazdu jest przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin,

- d) nie jest przewozem w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych.

Praktyka organów uprawnionych do kontroli i sankcjonowania naruszeń warunków i obowiązków określonych przepisami prawa, a dotyczących wykonywania przewozów drogowych, wskazuje, że jako transport drogowy klasyfikowany jest przewóz, który nie spełnia wszystkich powyższych warunków, co w konsekwencji powoduje powstanie wymogu posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego. Dlatego też zasadne jest szczegółowe omówienie przesłanek przewozu drogowego na potrzeby własne.

Ad. a) Wymóg prowadzenia pojazdu samochodowego używanego do przewozu przez przedsiębiorcę lub jego pracowników.

Przedmiotowa przesłanka jest spełniona wówczas, gdy pojazdem kieruje osobiście przedsiębiorca lub jego pracownik. Biorąc pod uwagę różnorodność form prowadzenia działalności gospodarczej, oczywiste jest, że wymóg ten będzie spełniony w przypadku, gdy przedsiębiorcą jest osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą. Jednakże w przypadku, gdy przedsiębiorcą jest osoba prawna (np. spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, spółka akcyjna, spółdzielnia) lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej (spółka jawna, spółka komandytowa, spółka komandytowo-akcyjna) celowe wydaje się uznanie, że wspólnik takiej spółki uprawniony do prowadzenia spraw spółki powinien być pojmowany jak przedsiębiorca lub pracownik przedsiębiorcy. Warto zaznaczyć, że analizowana przesłanka niezarobkowego przewozu drogowego rodzi konieczność badania, czy to kierujący pojazdem jest przedsiębiorcą wykonującym ten przewóz lub jego pracownikiem. Jak wskazał bowiem WSA w Warszawie w wyroku z dnia 17 kwietnia 2007 r., VI SA/Wa 322/07, LEX nr 329753, z faktu, że w czasie kontroli w kabinie samochodu obok kierowcy znajdowała się osoba niebędąca pracownikiem przedsiębiorcy, nie można wywodzić wniosku, iż kontrolowany przewóz nie był przewozem na potrzeby własne.

Przepisy u.t.d. nie zawierają definicji legalnej pojęcia pracownika, dlatego też należy w tym zakresie stosować definicję, wynikającą z art. 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks Pracy (tekst jedn.: Dz. U. z 1998 r.

Nr 21, poz. 94 z późn. zm.). Prawidłowość powyższego stanowiska potwierdza orzecznictwo sądów administracyjnych. Naczelny Sąd Administracyjny w Warszawie wskazał w uzasadnieniu prawnym do wyroku z dnia 24 lipca 2007 r., że gdyby ustawodawca uznawał za możliwe posługiwanie się terminem „pracownik” w innym niż kodeksowe znaczeniu, to niewątpliwie w ustawie o transporcie drogowym zawarłby odmienną definicję tego pojęcia (wyrok NSA w Warszawie z dnia 24 lipca 2007 r., I OSK 1254/06, LEX nr 366189). Podobnie WSA w Warszawie w wyroku z dnia 11 maja 2005 r., VI SA/Wa 2136/04, niepubl., stwierdził, że użyty w ustawie o transporcie drogowym przez ustawodawcę termin „jego pracowników” jest jednoznaczny i nie pozostawia wątpliwości interpretacyjnych obligujących do zastosowania innej niż gramatyczna wykładnia przepisów, bowiem ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, używając terminu pracownik, nie definiuje tego pojęcia specyficznie dla tej gałęzi prawa i z tego powodu należało się oprzeć na legalnej definicji tego pojęcia.

Zgodnie z definicją pracownika zawartą w k.p., pracownikiem jest osoba zatrudniona na podstawie umowy o pracę, powołania, wyboru, mianowania lub spółdzielczej umowy o pracę. Tym samym przesłanka przewozu drogowego na potrzeby własne będzie spełniona w przypadku, gdy pojazdem kieruje osoba, którą łączy z przedsiębiorcą stosunek pracy. Poza kwestią sporną pozostawać powinno, na jakim stanowisku zatrudniona jest osoba kierująca pojazdem.

Treść hipotezy przepisu art. 4 pkt 4 lit. a u.t.d. wskazuje jednoznacznie, że nie ma wymogu zatrudnienia pracownika na stanowisku kierowcy, istnieje jedynie konieczność, aby kierujący pojazdem pozostawał w stosunku pracy z kontrolowanym przedsiębiorcą (por. wyrok WSA w Warszawie z dnia 7 lutego 2006 r., VI SA/Wa 1853/05, LEX nr 220069).

Niemniej jednak należy podkreślić, że powyższa konstatacja podlega modyfikacji w przypadkach, gdy osobą kierującą pojazdem jest małżonek przedsiębiorcy. Punkt wyjścia do rozważań w przedmiotowej kwestii stanowi treść art. 23 ustawy z dnia 25 lutego 1964 r. – Kodeks rodzinny i opiekuńczy (Dz. U. Nr 9, poz. 59 z późn. zm.), zgodnie z którym małżonkowie mają równe prawa i obowiązki w małżeństwie. Są obowiązani do wspólnego pożycia, do wzajemnej pomocy i wierności oraz do współdziałania dla dobra rodziny, którą przez swój związek założyli.

Orzecznictwo sądów administracyjnych w zakresie wykonywania przez przedsiębiorcę przewozu na potrzeby własne w sytuacji, gdy kierującym pojazdem jest niezatrudniony małżonek tego przedsiębiorcy wskazuje jednoznacznie na możliwość uznania tak wykonywanego przewozu za przewóz na potrzeby własne przedsiębiorcy. Warto zacytować w tym miejscu tezę, że: „Pozostaje w sprzeczności z wykładnią celowościową przepisu art. 4 pkt 4 lit. a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (...) twierdzenie organu, że aby można było uznać przewóz za wykonywany na potrzeby własne, prowadzący pojazd kierowca – małżonek przedsiębiorcy musi być przez niego zatrudniony” (por. wyrok WSA z dnia 12 kwietnia 2007 r., VI SA/Wa 2265/06, LEX nr 329695). Podobnie WSA w wyroku z dnia 28 października 2006 r., VI SA/Wa 978/06, niepubl., stwierdził, że „(...) udzielanie przez małżonka pomocy w prowadzonej przez drugiego małżonka działalności gospodarczej jest normalną konsekwencją współdziałania małżonków na rzecz założonej przez nich rodziny i nie podlega odpłatności, (...) osoba udzielająca pomocy swemu małżonkowi w prowadzonej przez niego działalności gospodarczej i wykonująca w ramach tej pomocy określoną pracę fizyczną czy czynność techniczną, działając za małżonka prowadzącego działalność gospodarczą, działa w jego imieniu, a działanie takie winno być traktowane jako podejmowane przez prowadzącego działalność gospodarczą małżonka. Niewątpliwie taką prostą czynnością fizyczną jest prowadzenie pojazdu samochodowego, udostępnionego przez jednego z małżonków drugiemu dla celów prowadzonej działalności gospodarczej”. Innymi słowy za w pełni zasadną należy uznać tezę, zgodnie z którą „wykonywany pomocniczo w stosunku do prowadzonej działalności gospodarczej przewóz realizowany na prośbę osoby prowadzącej działalność gospodarczą pojazdem prowadzonym przez małżonka tej osoby spełnia warunek, o którym mowa w art. 4 pkt 4 lit. a ustawy o transporcie drogowym i przy spełnieniu warunków określonych lit. od b do d jest przewozem na potrzeby własne”.

Powyższe nie ma jednak odniesienia do każdego przypadku pomocy świadczonej przez dziecko na rzecz któregoś z rodziców prowadzącego działalność gospodarczą i wykonującego pomocniczo do tej działalności przewozy drogowe. Należy bowiem zaznaczyć, że na równi z pracowni-

kiem traktowany powinien być syn (córka) przedsiębiorcy, pomagający w prowadzonej działalności gospodarczej i zgłoszony w takim charakterze do Urzędu Skarbowego dla celów podatku dochodowego. Stosownie do art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 11, poz. 74 z późn. zm.), jeżeli pracownik spełnia kryteria określone dla osób współpracujących, o których mowa w ust. 11, dla celów ubezpieczeń społecznych jest traktowany jako osoba współpracująca. Jak trafnie wskazał WSA w wyroku z dnia 21 marca 2007 r., VI SA/Wa 1955/06, LEX nr 329761: „Twierdzenie, że niezawarcie przez skarżącą umowy o pracę, ze współpracującym z nią w prowadzonej działalności synem, uniemożliwia uznanie przejazdu wykonywanego w dniu kontroli za przewóz na potrzeby własne, nie znajduje oparcia tak w stanie faktycznym danej sprawy, jak też nie znajduje uzasadnienia w obowiązującym (...) stanie prawnym”. Podobne stanowisko przyjął WSA w Warszawie w wyroku z dnia 16 lutego 2006 r., VI SA/Wa 1840/05, LEX nr 220067, wskazując, że pod pojęciem „przedsiębiorcy” wymienionym w art. 4 pkt 4 lit. a u.t.d. należy rozumieć także osobę będącą członkiem najbliższej rodziny przedsiębiorcy, pozostającą z przedsiębiorcą we wspólnym gospodarstwie domowym, która prowadzi pojazd samochodowy w zastępstwie tego przedsiębiorcy.

Ad. b) Wymóg legitymowania się przez przedsiębiorcę tytułem prawnym do dysponowania pojazdami samochodowymi.

Omawiana przesłanka polega na obowiązku posiadania przez przedsiębiorcę tytułu prawnego do dysponowania pojazdem samochodowym, którym wykonywany jest przejazd. Oznacza to, że wystarczy, aby przedsiębiorca legitymował się jakimkolwiek ważnym tytułem prawnym do dysponowania pojazdem, który wynika z umowy, nawet ustnej, choćby była to umowa nienazwana (por. wyrok WSA z dnia 9 stycznia 2006 r., VI SA/Wa 1273/05, LEX nr 220825).

Jako tytuł prawny do dysponowania pojazdem należy rozumieć prawo rzeczowe, a zatem nie tylko prawo własności (naczelne prawo rzeczowe, obejmujące „pełnię władzy” właściciela nad jego rzeczą), ale również inne ograniczone prawa rzeczowe. Jako tytuł prawny do dysponowania pojazdem należy wymienić w szczególności:

- użytkowanie – ograniczone prawo rzeczowe, zdefiniowane w art. 252 k.c., na którego treść składają się dwa uprawnienia – prawo do używania rzeczy i prawo do pobierania pożytków;
- najem – w świetle przepisów kodeksu cywilnego (art. 659 i nast. k.c.) to umowa, wskutek której najemca uzyskuje prawo do używania rzeczy; czynsz z tytułu najmu może być płacony jednorazowo lub periodycznie, a umowa najmu rzeczy ruchomej może być zawarta w dowolnej formie;
- dzierżawa – umowa zdefiniowana w art. 693 § 1 k.c. jest umową, w której wydzierżawiający zobowiązuje się oddać dzierżawcy rzecz do używania i pobierania pożytków przez czas oznaczony lub nieoznaczony, a dzierżawca zobowiązuje się uiszczać wydzierżawiającemu umówiony czynsz;
- użyczenie – umowa nieodpłatna, w której użyczający zobowiązuje się zezwolić biorącemu na używanie oddanej mu w tym celu rzeczy na czas oznaczony lub nieoznaczony⁹;
- leasing – przez umowę leasingu finansujący zobowiązuje się do nabycia rzeczy od oznaczonego zbywcy i oddania tej rzeczy korzystającemu do używania albo używania i pobierania pożytków, a korzystający zobowiązuje się zapłacić finansującemu wynagrodzenie pieniężne w uzgodnionych ratach (art. 709¹ k.c.)¹⁰.

Ad. c) Wymóg posiadania przez przedsiębiorcę prawa własności przewożonych rzeczy lub ich sprzedaży, zakupu, wynajęcia, wydzierżawienia, wyprodukowania, wydobywania, przetworzenia lub naprawienia, bądź wymóg, aby celem przejazdu był przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin.

Przesłanka określona w art. 4 pkt 4 lit. c u.t.d. została skonstruowana w formie alternatywy rozłącznej, wskazuje bowiem dwa rodzaje zdarzeń faktycznych w przypadku, gdy pojazd jest załadowany:

⁹ T.A. Filipiak, J. Mojak, M. Nazar, E. Niezbecka, *Zarys prawa cywilnego i rodzinnego*, Lublin 1999, s. 217–218, 336–338.

¹⁰ T. Mróz, M. Stec, *Prawo gospodarcze prywatne*, Warszawa 2005, s. 584 i n.

- rzeczy przewożone są własnością przedsiębiorcy lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wydzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione;
- celem przejazdu jest przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin.

Należy podkreślić, że do wypełnienia dyspozycji przepisu art. 4 pkt 4 lit. c, czyli stwierdzenia istnienia jednego z czterech warunków przewozu drogowego na potrzeby własne wystarczające jest wystąpienie jednej z podanych wyżej okoliczności faktycznych.

W pierwszym przypadku przedsiębiorca jest posiadaczem samodzielnym (właścicielem) lub zależnym przewożonych rzeczy (rzeczy zostały wynajęte lub wydzierżawione), bądź też przewożone rzeczy zostały przez przedsiębiorcę sprzedane, kupione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione. Podkreślenia wymaga fakt, że, jak wskazał NSA w wyroku z dnia 25 stycznia 2008 r., I OSK 1600/06, LEX nr 453411, „Posługując się jednak wykładnią funkcjonalną należy wyprowadzić wniosek, iż hipoteza tego przepisu obejmuje nie tylko sytuację, gdy rzeczy po przetworzeniu (wyprodukowaniu) są przewożone do odbiorcy finalnego produktu, ale również sytuację, gdy rzeczy (materiał, półprodukt) są przewożone w celu ich przetworzenia przez firmę, która ma tego dopiero dokonać w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Nie do pogodzenia z *ratio legis* przepisu art. 4 pkt 4 lit. c u.t.d. i niezrozumiała byłaby bowiem taka interpretacja tego przepisu, iż przewożenie rzeczy przetworzonych przez producenta spełnia warunki przewozu niezarobkowego – przewozu na potrzeby własne, a przewóz rzeczy (materiałów) dopiero w celu ich przetworzenia (produkcji) jest już wykonywaniem transportu drogowego wymagającego licencji. Należy więc przyjąć, że w obu wymienionych przypadkach przewóz rzeczy ma charakter przewozu niezarobkowego – przewozu na potrzeby własne wykonywanego pomocniczo w ramach prowadzonej działalności gospodarczej (np. produkcyjnej) innej niż transport drogowy, który to polega na podejmowaniu i wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie odpłatnego przewozu osób lub rzeczy”.

Drugi przypadek określony w art. 4 pkt 4 lit. c u.t.d. dotyczy sytuacji, gdy celem przejazdu jest przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin (np. wycieczki autokarowe organizowane dla pracowników i ich rodzin autobusem zakładowym). Jak trafnie wskazał WSA w wyroku z dnia 17 maja 2006 r., VI SA/Wa 552/06, LEX nr 283297, „przewóz rzeczy na własne potrzeby przedsiębiorstwa ma miejsce wówczas, gdy przewożony towar służy wyłącznie przedsiębiorstwu; jest niezbędny do jego funkcjonowania, jak np.: odzież robocza, środki czystości, maszyny produkcyjne. Chodzi więc o rzeczy «konsumowane» przez przedsiębiorstwo, które w żadnym wypadku nie stanowią przedmiotu dalszych transakcji handlowych, czy innego obrotu w procesie prowadzonej przez to przedsiębiorstwo działalności gospodarczej”.

Ad. d) Wymóg, aby przewóz nie był wykonywany w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych.

Jednym z obligatoryjnych warunków niezarobkowego przewozu drogowego jest to, że przewóz ten nie może być wykonywany w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych. Zgodnie z art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (tekst jedn.: Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2268 z późn. zm.) przez usługi turystyczne należy rozumieć usługi przewodnickie, usługi hotelarskie oraz wszystkie inne usługi świadczone turystom lub odwiedzającym.

5. Niezarobkowy krajowy przewóz drogowy

Podobnie jak definicja krajowego transportu drogowego, pojęcie niezarobkowego krajowego przewozu drogowego zostało zdefiniowane jako niezarobkowy przewóz drogowy, a zatem przewóz na potrzeby własne, spełniający łącznie warunki określone w art. 4 pkt 4 lit. a–d u.t.d., wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Cechą charakterystyczną krajowego niezarobkowego przewozu drogowego jest zatem

to, że zarówno miejsce załadunku (przystanek początkowy), jak i miejsce rozładunku (przystanek końcowy) są położone na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i przewóz ten jest wykonywany bez przekroczenia jej granicy.

6. Niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy

Pod pojęciem niezarobkowego przewozu drogowego należy rozumieć przewóz na potrzeby własne, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo do prowadzonej działalności gospodarczej, ale w przeciwieństwie do krajowego niezarobkowego przewozu drogowego – z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej.

6a. Przewóz drogowy

Przewóz drogowy został zdefiniowany poprzez wyliczenie, zgodnie z którym jest to zarówno transport drogowy, jak i niezarobkowy przewóz drogowy, a ponadto każdy inny przewóz drogowy w rozumieniu przepisów prawa wspólnotowego, a ściślej rozporządzenia (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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z dnia 11 kwietnia 2006, s. 1). Stosownie do art. 4 lit. a rozporządzenia nr 561/2006 przewóz drogowy oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez ładunku, używanym do przewozu osób lub rzeczy. Natomiast w świetle lit. b tego artykułu pojazd oznacza pojazd silnikowy, ciągnik, przyczepę lub naczepę albo zespół tych pojazdów. Przewozem drogowym w rozumieniu rozporządzenia 561/2006 jest zatem przewóz drogowy wykonywany jest takim pojazdem, który ze względu na swoją konstrukcję, wykorzystywany zgodnie z przeznaczeniem, jest przystosowany do przewozu osób lub rzeczy.

Renata Strachowska – doktorantka w Katedrze Prawa i Postępowania Administracyjnego Uniwersytetu Śląskiego; aplikantka legislacyjna. Zawodowo związana z organami Inspekcji Transportu Drogowego, od 2007 r. Dyrektor Biura Prawnego i Orzecznictwa w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego. Ekspert w projekcie bliźniaczym, mającym na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na Ukrainie. Autorka wielu publikacji prasowych z zakresu transportu drogowego.

Opracowanie jest kompleksowym komentarzem do przepisów ustawy o transporcie drogowym. Autorka dokonuje objaśnień poszczególnych artykułów ustawy w powiązaniu z właściwymi przepisami prawa wspólnotowego, aktami wykonawczymi, wybranymi przepisami z zakresu ruchu drogowego i prowadzenia działalności gospodarczej oraz przy wykorzystaniu aktualnego orzecznictwa sądów administracyjnych.

Komentarz adresowany jest w szczególności do przedsiębiorców podejmujących i wykonujących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego i organizacji ich zrzeszających, pracowników organów uprawnionych do kontroli przewozu drogowego i organów administracji publicznej wydających licencje i zezwolenia w zakresie transportu drogowego, a także do osób przystępujących do egzaminu na certyfikat kompetencji zawodowych w transporcie drogowym.

Cena 79 zł

ISBN 978-83-7601-955-0



Zamówienia:

tel. 022 535 81 22, fax 022 535 81 39

zamowienia.ksiazki@wolterskluwer.pl

www.wolterskluwer.pl

Księgarnia internetowa www.profinfo.pl