

**TRANSPORT SAMOCHODOWY W ŚWIETLE KRAJOWYCH REGULACJI
PRAWNYCH
MOTOR TRANSPORT IN THE LIGHT OF DOMESTIC REGULATIONS**

Artur SZYMONIK

Jednostka Wojskowa 2420

***Streszczenie:** Niniejszy artykuł poświęcony jest źródłom prawa normującym transport kołowy w Polsce. Podział na podrozdziały podyktowany jest odrębnymi regulacjami dotyczącymi poszczególnych aspektów w/w transportu. We wstępie zarysowana została istota transportu oraz nakreślone zostały główne cechy, jakie odróżniają transport kołowy od pozostałych rodzajów oraz przyczyny, dla których nabiera on na znaczeniu w naszym kraju. W części dotyczącej źródeł prawa dotyczącego transportu przedstawiony zostanie zbiór podstawowych krajowych aktów normujących w/w dziedzinę. Poruszony zostaje również fakt, iż istotny wpływ na regulacje mają również źródła prawa międzynarodowego, w tym podpisane umowy międzynarodowe oraz przynależność do organizacji międzynarodowych.*

***Summary:** This article is dedicated to the sources of the law regulating transportation in Poland. Separate sections of the content are created on the basis of description of different normative acts concerning various aspects of automotive transport. At the beginning, the quintessence of the transport was illustrated and there are also mentioned some significant features, which distinguish automotive transport from other branches of transport. There are also noticed some reasons why this kind of transport is leading in our country. The main part describes basic domestic regulations as well as sources of international law concerning transportation.*

***Słowa kluczowe:** transport, samochodowy, źródła prawa, regulacje.*

***Keywords:** Transport, Automotive, Sources of law, regulations.*

WSTĘP

Nie ulega wątpliwości, że niemal każdy jest w stanie wyobrazić sobie, czym jest transport, na czym polega oraz sformułować jego definicję. Transport to nic innego jak działalność ukierunkowana na pokonanie przestrzeni. **Transport** to działalność, która polega na odpłatnym (lub nieodpłatnym) świadczeniu usług, których efektem jest przemieszczanie osób i/lub ładunków z punktu nadania do punktu odbioru oraz świadczenie usług pomocniczych, bezpośrednio z tymi usługami związanych (Rydzkowski i Wojewódzka-Król, 2007). Na istotę transportu możemy spojrzeć z różnorodnej perspektywy. Pojęcie to może być postrzegane w następujący sposób:

- jako dział gospodarki narodowej obejmujący ogół środków i działań związanych z przewozem;

- jako przemieszczanie osób, ładunków, masy lub energii wzdłuż określonej trasy (drogi), najczęściej za pomocą środka transportowego;
- jako zespół osób lub partia przemieszczanych ładunków (Karwowski, 1972).

Niewątpliwym jest, iż transport jest bardzo ważnym sektorem gospodarki narodowej, ponieważ to właśnie na nim oparty jest handel krajowy oraz zagraniczny. **Transport samochodowy** jest obecnie obszarem działalności gospodarczej, który zapewnia sprawne funkcjonowanie systemów logistycznych przedsiębiorstw, działów gospodarki, a nawet krajów czy całych regionów. Jego operacje odgrywają kluczowe role dla prawidłowego działania gospodarki regionalnej, narodowej i ponadnarodowej.

Zasadą jest, że jego znaczenie stale rośnie. Z uwagi na położenie geograficzne oraz bogacenie się obywateli inaczej nie jest również i w Polsce, w której każdego roku transport nabiera coraz większego znaczenia. Powodów powszechnego wykorzystywania transportu samochodowego w naszym kraju doszukiwać się powinniśmy we właściwościach, które wyróżniają ten rodzaj transportu spośród innych. W sytuacji, gdy olbrzymi nacisk kładziony jest na utrzymywanie zapasów na możliwie najniższym poziomie, zgodnie z regułą logistyczną *just in time*, olbrzymią rolę odgrywa wybór środka transportowego, którego użycie w celu uzupełnienia brakujących zapasów będzie możliwe w sposób niemalże natychmiastowy oraz niezawodny.

Fundamentalne walory transportu samochodowego, a więc przede wszystkim szybkość oraz elastyczność realizacji zadań przewozowych, są rezultatem powszechnej dostępności infrastruktury punktowej i liniowej – spójnej sieci dróg kołowych. W przypadku transportu samochodowego wykonalne jest dostarczenie towaru z punktu nadania bezpośrednio do punktu odbioru bez potrzeby wykonywania czasochłonnych zabiegów związanych z przeładunkiem.

Jak w każdej innej dziedzinie, wraz ze wzrostem istotności oraz roli, jaką dana gałąź zaczyna odgrywać, rośnie konieczność stworzenia odpowiednich regulacji prawnych. Tak samo dzieje się w przypadku transportu drogowego w Polsce.

ŹRÓDŁA PRAWA TRANSPORTOWEGO W POLSCE

Zgodnie z obowiązującą Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. źródłami powszechnie obowiązującego prawa w Polsce są: Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe, rozporządzenia oraz na obszarze działania organów, które je ustanowiły, akty prawa miejscowego (Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, 1997). Analizując zatem regulacje dotyczące transportu kołowego w Polsce trzeba mieć świadomość,

iz dla pełnej perspektywy należy brać pod uwagę wszystkie kategorie aktów prawnych obowiązujących na terenie naszego kraju.

Prawo transportowe a przewozowe

Zaczynając wywód traktujący o przepisach prawnych dotyczących transportu samochodowego powinno się przeprowadzić rozróżnienie odnoszące się do różnych znaczeń pojęcia transportu, które to mogą występować jako:

- dział gospodarki;
- przewóz.

W tym miejscu warto zaznaczyć, że w naszym, krajowym porządku prawnym mamy do czynienia z występowaniem **prawa transportowego** oraz **prawa przewozowego**.

W przypadku tego pierwszego zakres regulacji jest zdecydowanie szerszy, ponieważ zawiera nie tylko zagadnienia powiązane ściśle z przewozem, ale także normujące organizację transportu a przede wszystkim:

- infrastrukturę techniczną;
- środki transportu;
- uprawnienia do wykonywania czynności przewozowych;
- podział na poszczególne rodzaje transportu i ich zadania, itd.

Najczęściej mamy tu do czynienia z przepisami administracyjnoprawnymi oraz przepisami prawa międzynarodowego. To właśnie te normy regulują określony sektor gospodarki narodowej.

Prawo przewozowe natomiast zawiera w sobie całokształt unormowań cywilnoprawnych odnoszących się do przewozu, jako czynności faktycznej oraz umowy, które określają stosunek prawny, jaki zachodzi pomiędzy przedsiębiorcą świadczącym usługi przewozowe a jego kontrahentami. Fundamentalne znaczenie odgrywa tu w sposób naturalny umowa przewozu. Nie można zapomnieć o innych, nie mniej ważnych umowach spedycji, przechowania, składu, najmu, czarteru, itp., które związane są w sposób nieodłączny z czynnością faktyczną, jaką jest przewóz. Prawo przewozowe zatem, normuje stosunki cywilnoprawne, które odgrywają podstawową rolę podczas przewozu (Szanciło, 2013).

Przegląd źródeł prawa transportowego

Aby dokonać przeglądu źródeł prawa transportowego w transporcie samochodowym należy zaznaczyć, że w naszym systemie prawnym znajdują się normy krajowe oraz te pochodzące z prawa międzynarodowego publicznego.

Przeprowadzając analizę tych pierwszych warto zwrócić uwagę przede wszystkim na następujące ustawy:

- ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. Nr 53, poz. 272, 1984);
- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, 2001);
- ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671, 2002);
- ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879, 2004).

Najważniejszym jednak aktem prawnym jest ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - **Kodeks cywilny** (Dz. U. Nr 16, poz. 93, 1964) i to właśnie ją powinniśmy przedstawić jako najistotniejszą. Przepisy odnoszące się do przewozu zawarte zostały w tytule XXV. Treści te dotyczą przewozu osób oraz rzeczy. Reguły te normują przewóz jedynie w sposób ogólny oraz ramowy. Artykuł 775 określa, iż „przepisy tytułu niniejszego stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami”. Tak więc, przepisy kodeksu cywilnego stosowane są jako ogólne i pozostawiają dużo miejsca dla uregulowań szczegółowych zawartych w pozostałych aktach prawnych. Z drugiej jednak strony kodeks cywilny wypełnia wszystkie luki prawne w sprawach dotyczących przewozu, które powstały z braku unormowań szczegółowych w aktach *stricte* dotyczących transportu. Jako przykład może służyć: prawo zastawu na przesyłce, roszczeń regresowych (zwrotnych) oraz domniemania, iż przesyłka przyjęta została do przewozu w należytym stanie. Art. 774 natomiast czynność przewozu określa jako, odpłatną – „przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy”.

Kolejnym ważnym aktem normatywnym poruszającym obszar dokumentacji dotyczącej transportu drogowego jest ww. **ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe**. Została ona uchwalona i opublikowana po wielu latach debat nad twierdzeniami oraz założeniami prawa transportowego, a także po uwzględnieniu licznych sugestii ze strony praktyków. Jest ona przykładem aktu, który w sposób nowatorski na tle Europy, normuje przewozy większości gałęzi transportowych. Art. 1 ust. 1 brzmi, iż „ustawa reguluje przewóz osób i rzeczy, wykonywany odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego (transport morski, lotniczy oraz konny są normowane odpowiednio przez Kodeks morski, Ustawę Prawo lotnicze, Kodeks cywilny). Ustawa prawo przewozowe odnosi się do

transportu krajowego oraz międzynarodowego - jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej (art.1, pkt 3).

Normuje ona przede wszystkim obszar:

- praw i obowiązków przewoźników oraz organizatorów transportu publicznego;
- przewozu osób oraz przesyłek bagażowych;
- przewozu przesyłek towarowych (art. 35. ust. 1. ustawy stanowi, iż: przesyłkę towarową stanowią rzeczy przyjęte do przewozu na podstawie jednego listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego);
- zabezpieczenia roszczeń oraz likwidacji przesyłek;
- odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu;
- dochodzenia roszczeń;
- odszkodowań.

Następną z kolei ustawą, nad którą warto byłoby się pochylić w czasie naszych rozważań jest wyżej wspomniana ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Zgodnie z art. 1 ust.1 ustawa ta ma zastosowanie do:

- krajowego transportu drogowego;
- międzynarodowego transportu drogowego;
- niezarobkowego krajowego przewozu drogowego;
- niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego.

Wyłączeniu z zakresu obowiązywania ustawy podlegają natomiast, zgodnie z art. 3 ust.1, przewozy drogowe wykonywane pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów:

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

Ustawa wprowadza liczne kryteria rozróżnia dla rodzajów transportu drogowego. Pierwszym z nich jest kryterium funkcjonalne, które dzieli transport drogowy na zarobkowy oraz niezarobkowy (<http://www.prawotransportowe.net/klasyfikacja-transportu-drogowego.html>). O ile na temat tego pierwszego było już wspomniane przy analizie przepisów Kodeksu cywilnego (jest to transport wykonywany na podstawie umowy przewozu), o tyle definicję tego drugiego podaje właśnie ustawa o transporcie drogowym.

Zgodnie z art. 4 pkt 4 (ww. ustawy) niezarobkowym przewozem jest 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:

- pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników;
- przedsiębiorca legitymuje się tytułem prawnym do dysponowania pojazdami samochodowymi;
- 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;
- nie jest przewozem w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych.

Ustawa o transporcie drogowym rozróżnia transport drogowy ze względu na zasięg terytorialny określa transport krajowy jako „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” (art. 4 pkt 1 Ustawy o transporcie drogowym) oraz międzynarodowy, w którym jazda pojazdu między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej (art. 4 pkt 2 Ustawy o transporcie drogowym).

Akt ten definiuje również wiele innych pojęć dotyczących transportu, odsyłając nierzadko do różnych ustaw, rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE), rozporządzeń Rady (EWG) oraz wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie przewozu drogowego.

Transport materiałów niebezpiecznych

Znaczna część z przewożonych towarów transportem kołowym należy do kategorii niebezpiecznych. Od pewnego czasu w naszym kraju obserwuje się wzrost drogowego przewozu tej kategorii towarów. Na naszych drogach przewożone głównie są: paliwa płynne,

gazowe w postaci ciekłej oraz chlor, amoniak, cyjanowodór, jak również wiele innych substancji o działaniu toksycznym oraz wybuchowym (http://promotor.elamed.pl/uploads/pro/articles/promotor_artykul_2013_05_38609.pdf).

Przewóz ładunków niebezpiecznych transportem drogowym w Europie uregulowany jest przez umowę ADR (Konwencja międzynarodowa traktująca o przewozie drogowym towarów oraz ładunków niebezpiecznych, sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r., podpisana pierwotnie przez 9 państw; została ona ratyfikowana przez Polskę w 1975 r.; umowa jest nowelizowana co dwa lata; w kwietniu 2014 umowa obowiązywała w 48 krajach). Bezpieczeństwo transportu w/w materiałów na polskich drogach ma być zapewnione przez stosowanie się do zapisów konwencji oraz polskich przepisów przez wszystkich uczestników działających w obszarze przewozu tych ładunków (Sadowski, 2011). Mówiąc o naszych krajowych regulacjach traktujących o tejże sferze działań uwzględnić należy wspomnianą wyżej **ustawę z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych**. Określa ona:

- zasady przewozu drogowego towarów niebezpiecznych;
- wymagania w stosunku do kierowców oraz innych osób wykonujących czynności związane z tym przewozem;
- zasady dokonywania oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych, a także organy właściwe do sprawowania nadzoru oraz kontroli w tych sprawach (art. 1 Ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych).

Akt ten w zakresie swojej regulacji dokonuje również implementacji prawa unijnego do polskiego porządku prawnego* (patrz objaśnienia na końcu tekstu).

Czas pracy kierowców

Ostatnim aktem normatywnym, o którym w niniejszym artykule należy wspomnieć jest ustawa, która określa zasady działania pracy przewoźników zarejestrowanych w naszym kraju. Jest to ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców. Przepisy ustawy wyczerpująco normują czas pracy kierowców realizujących przewóz drogowy, którzy zatrudnieni są na podstawie umowy o pracę, a także tych niepozostających w stosunku pracy, obowiązki pracodawców w obszarze dotyczącym wykonywania przewozów drogowych, zasady stosowania regulacji odnoszących się do okresów, w których prowadzone są pojazdy, obligatoryjnych przerw w prowadzeniu oraz gwarantowanych okresów odpoczynku (Klepacki i Sabak, 2012). Ponadto ustawa wdraża dyrektywę 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002, s. 35).

PODSUMOWANIE

Powyższe rozważania na temat prawa transportowego w Polsce z pewnością są niepełne, ale trzeba pamiętać, iż w naszym systemie prawnym mamy do czynienia z różnymi kategoriami źródeł prawa. Polska jest członkiem licznych organizacji międzynarodowych rządowych oraz pozarządowych. Nasz kraj także jest sygnatariuszem wielu konwencji międzynarodowych oraz umów. Ogromny wpływ na kształt naszego prawa ma fakt przystąpienia Polski do Unii Europejskiej 1 maja 2004 r. To właśnie członkostwo w Unii Europejskiej ma największy wpływ na nasz porządek prawny gdyż oprócz norm prawa rodzimego obowiązują nas również przepisy UE, które nie zawsze podlegają ratyfikacji gdyż obowiązują z samego faktu naszego członkostwa. Należałoby tu wymienić:

- rozporządzenia;
- dyrektywy;
- decyzje.

Z powyższego wynika, iż przytoczenie oraz analiza najważniejszych krajowych aktów normatywnych dotyczących prawa transportowego daje nam nie do końca kompletny zestaw źródeł prawa dotyczącego tej dziedziny. Każdorazowo rodzi się konieczność brania pod uwagę również prawa międzynarodowego, które w obecnych czasach odgrywa coraz większą rolę w regulowaniu różnych aspektów naszej gospodarki.

Objaśnienia:

* Niniejsza ustawa dokonuje wdrożenia dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 260 z 30.09.2008, s. 13), dyrektywy Komisji 2010/61/UE z dnia 2 września 2010 r. dostosowującej po raz pierwszy do postępu naukowo-technicznego załączniki do dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 233 z 03.09.2010, s. 27), dyrektywy 2010/35/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz uchylająca dyrektywy Rady 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG oraz 1999/36/WE (Dz. Urz. UE L 165 z 30.06.2010, s. 1) oraz dyrektywy Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 249 z 17.10.1995, s. 35, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, s. 282).

LITERATURA

1. Karwowski, A. (red.). (1972). *Leksykon*. Warszawa: PWN.
2. Klepacki, B. i Sabak, B. (2012). Krajowe i międzynarodowe źródła prawa transportowego w transporcie drogowym. *Logistyka*, 6, 503-504.
3. Rydzkowski, W. i Wojewódzka-Król, K. (red.). (2007). *Transport*. Warszawa: PWN.
4. Sadowski, J. (2011). Bezpieczeństwo transportu drogowego ładunków niebezpiecznych. *Logistyka*, 3, 2415.
5. Szanciło, T. (2013). *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewożeniu drogowym przesyłek towarowych*. Warszawa: Wydawnictwo C. H. Beck.
6. Art. 87 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
7. Dz.U. Nr 53, poz. 272, 1984 r.
8. Dz.U. Nr 125, poz. 1371, 2001 r.
9. Dz.U. Nr 199, poz. 1671, 2002 r.
10. Dz.U. Nr 92, poz. 879, 2004 r.
11. Dz.U. Nr 16 poz. 93, 1964.
12. Art. 1 pkt 3 Ustawy prawo przewozowe.
13. Art. 4 pkt 1 Ustawy o transporcie drogowym.
14. Art. 4 pkt 2 Ustawy o transporcie drogowym.
15. Art. 1 Ustawy o przewożeniu drogowym towarów niebezpiecznych.
16. <http://www.prawotransportowe.net/klasyfikacja-transportu-drogowego.html>(22.01.2015r.).
17. http://promotor.elamed.pl/uploads/pro/articles/promotor_artykul_2013_05_38609.pdf (30.01.2015r.).