

# ZMIANY, ZMIANY, ZMIANY...



z Mariuszem Wasiakiem

głównym specjalistą  
Zespołu Opiniodawczo-Konsultacyjnego  
Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji  
rozmawia Piotr Maciejczak

**Panie Mariuszu, w bieżącym roku w przepisach ruchu drogowego dojdzie do wielu zmian. Którą z nich można uznać za najważniejszą?**

Dotychczas przepisy regulujące wszelkie kwestie dotyczące wymagań stawianych kandydatom na kierowców oraz kierowcom, a także związane z uzyskaniem prawa jazdy oraz jego posiadaniem, zawarte były w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>1</sup> oraz aktach wykonawczych. Z dniem 19 stycznia 2013 r. weszła w życie ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami<sup>2</sup>, która „przejęła” niemalże całość regulacji dotyczących kierowców. Podstawowym powodem uchwalenia odrębnej ustawy była konieczność wdrożenia dyrektyw unijnych do polskiego porządku prawnego<sup>3</sup>. W ustawie przewiduje się również dość szeroko rozbudowane regulacje w zakresie nadzoru nad kierującymi pojazdami. I to – tak ogólnie – można uznać za zmianę zasadniczą, podstawową.

**To może teraz – według zasady „od ogółu do szczegółu” – omówimy konkretne zmiany, istotne zarówno z punktu widzenia kierujących, jak i policjantów.**

Obszerność tematyki dotyczącej kierowców oraz uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami siłą rzeczy sprawia, że w czasie tej rozmowy możemy odnieść się tylko do niektórych zagadnień i problemów. Skupmy się może głównie na

## MARIUSZ WASIAK

tych szczególnie ważnych dla wykonywania zadań przez policjantów.

Przede wszystkim, zgodnie z art. 1, ustawa o kierujących pojazdami określa osoby uprawnione do kierowania pojazdami na drogach publicznych oraz na drogach położonych w strefach zamieszkania i w strefach ruchu, a także wymagania w stosunku do tych osób, zasady uzyskiwania i cofania uprawnień do kierowania pojazdami oraz zatrzymywania dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami. Określa również zasady prowadzenia działalności w zakresie uzyskiwania uprawnień i badań psychologicznych związanych z kierowaniem pojazdami, zasady wykonywania badań lekarskich i psychologicznych kierowców, instruktorów i egzaminatorów oraz kandydatów na kierowców, instruktorów i egzaminatorów, a ponadto – zasady prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy.

### ■ Kto zatem może dziś usiąść za kierownicą pojazdu?

W myśl art. 3 ust. 1 kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nie utrudniający ruchu drogowego i nienaruszający kogokolwiek na szkodę, oraz odpowiedni dokument stwierdzający uprawnienia do kierowania pojazdem; do alternatywnych warunków należy odbywanie, w ramach szkolenia, nauki jazdy albo zdawanie egzaminu państwowego. W tym zakresie są to wymagania określone poprzednio w art. 87 ust. 1 Prd. Zgodnie z ust. 2, kierującym pojazdem może być również osoba, która odbyła szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej – jest to szkolenie wymagane w ramach zdobywania kwalifikacji zawodowych przez osoby chcące wykonywać zawód kierowcy. Należy podkreślić, że w ramach jednej z wymienionych kwalifikacji wstępnych realizowana jest nauka techniki jazdy i od kursanta nie jest wymagane prawo jazdy – przepis ten usuwa dotychczasową lukę w tym zakresie. Warto przy tym zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 9 – uzyskanie kwalifikacji wstępnej daje podstawy do kierowania pojazdami objętymi prawem jazdy kategorii C lub C+E już po ukończeniu 18 lat, a w przypadku prawa jazdy D lub D+E – 21. Ogólnie, dla uzyskania prawa jazdy kategorii wymagane jest ukończenie 21 lat, a prawa jazdy kategorii 24 lat.

### ■ A same dokumenty uprawniające do prowadzenia pojazdów? Czy tu zachodzą jakieś istotne zmiany?

Tu musimy pobawić się w małą wyliczankę. W art. 4 i 5 ustawa precyzyjnie określiła rodzaj dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdami, wydanych w kraju i za granicą, oraz zakres korzystania z uprawnień.

I tak krajowym dokumentem stwierdzającym uprawnienie do kierowania motorowerem, pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów jest:

1) prawo jazdy – stwierdza ono do uprawnienia do kierowania określonymi pojazdami na terytorium Polski; ponadto uprawnia do kierowania pojazdami w ruchu międzynarodowym

na terytorium państw-stron Konwencji Wiedeńskiej, z wyłączeniem motorowerów i ciągników rolniczych, oraz na terytorium państw członkowskich UE oraz stowarzyszonych z UE gospodarczo (Szwajcaria, Norwegia, Lichtenstein, Islandia), z wyłączeniem ciągników rolniczych;

- 2) pozwolenie wojskowe, które stwierdza posiadanie przez żołnierza zasadniczej służby wojskowej i żołnierza służby kandydackiej uprawnienia do kierowania odpowiednim pojazdem silnikowym, zespołem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub pojazdem pobranym w ramach świadczeń na rzecz obrony;
- 3) międzynarodowe prawo jazdy, które stwierdza uprawnienie do kierowania pojazdami silnikowymi, z wyjątkiem ciągników rolniczych, na terytorium państw-stron obu konwencji o ruchu drogowym, tj. Konwencji Genewskiej z 1949 r. oraz Konwencji Wiedeńskiej z 1968 r.; międzynarodowe prawo jazdy ważne jest łącznie z krajowym prawem jazdy.

Zagranicznym dokumentem stwierdzającym uprawnienie do kierowania na terytorium Polski jest:

- 1) międzynarodowe prawo jazdy w Konwencji Genewskiej oraz krajowe lub międzynarodowe prawo jazdy określone w Konwencji Wiedeńskiej – te prawa jazdy stwierdzają uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym w okresie 6 miesięcy od dnia rozpoczęcia stałego lub czasowego pobytu w Polsce;
- 2) prawo jazdy wydane w państwie członkowskim UE lub stowarzyszonym gospodarczo, które uprawnia do kierowania motorowerem lub pojazdem silnikowym w okresie ważności dokumentu.
- 3) zagraniczny dokument wojskowy, określony w umowach międzynarodowych, których Polska jest stroną – aktualnie trwa procedura podpisania porozumienia wykonawczego do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki o Statusie Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych Ameryki na terytorium Rzeczypospolitej Polski podpisanej w Warszawie w dniu 11 grudnia 2009 r.<sup>4</sup>, które to rozporządzenie określa wzór „Poświadczenia”, tj. dokumentu wydawanego przez władze wojskowe Stanów Zjednoczonych Ameryki, poświadczającego uprawnienie członków sił zbrojnych (i członków ich rodzin) oraz personelu cywilnego (i członków rodzin tego personelu) do kierowania na terytorium Polski prywatnymi pojazdami silnikowymi.

Zgodnie z dyrektywą w sprawie praw jazdy kierowca może posiadać tylko jedno ważne prawo jazdy. Wyjątkiem jest prawo jazdy międzynarodowe oraz prawo jazdy wydawane przez marszałka województwa mazowieckiego członkom personelu dyplomatycznego i konsularnego oraz innym osobom korzystającym z immunitetów (art. 10 ust. 3). Należy także podkreślić, że na terytorium Polski nie jest uznawane prawo jazdy wydane w innym państwie członkowskim UE oraz państwie stowarzyszonym gospodarczo, jeżeli na terytorium któregoś z tych państw to prawo jazdy zostało zatrzymane lub jeżeli czasowo albo na stałe cofnięto posiadane uprawnienie do kierowania pojazdem.

Zgodnie z motywem 5 oraz art. 13 ust. 2 dyrektywy w sprawie praw jazdy nowe regulacje nie powinny naruszać uprawnień uzyskanych przed dniem 19 stycznia 2013 r. W tym świetle dla oceny zakresu posiadanych uprawnień niezbędne jest ustalenie daty ich wydania. Dotyczy to niektórych kategorii praw jazdy, albowiem część z nich została obwarowana dodatkowo

mi ograniczeniami, których nie było przed dniem 19 stycznia 2013 r. W związku z tym warto zwrócić uwagę na prawo jazdy kategorii:

- 1) A1 – dodatkowym warunkiem jest określenie stosunku mocy do masy własnej „małego” motocykla, tj. 0,1 kW/kg;
- 2) D1 – dodatkowym warunkiem jest ograniczenie długości autobusu do 8 m.

W przepisach przejściowych jednoznacznie nie wskazano, że prawa jazdy tych kategorii uzyskane przed dniem 19 stycznia 2013 r. zachowują swoją ważność w odniesieniu do kierowania pojazdami niespełniającymi obecnie wskazanych warunków, niemniej jednak, mając na uwadze przywołane przepisy dyrektyw oraz art. 2 Konstytucji RP, należy je uznać. Jeżeli bowiem posiadacz wymienionej kategorii prawa jazdy posiadał uprawnienie i umiejętności do kierowania danym pojazdem bez wskazanych dodatkowych ograniczeń przed dniem 19 stycznia 2013 r., to trudno przyjąć, aby o północy, z chwilą nastania tej daty, umiejętności utracił.

### ■ A jednoślady i czterokołowce?

Rzeczywiście, warto poświęcić kilka słów uprawnieniu do kierowania motorowerem. Osoby, które przed dniem wejścia w życie ustawy nie ukończyły 18 lat, chcąc kierować tym pojazdem, muszą uzyskać prawo jazdy bądź nowej kategorii AM, bądź innej kategorii, która może być wydana osobom, które tego wieku nie osiągnęły, tj. kat. A1, B1 lub T. Zgodnie z art. 133 ust. 2, karta motorowerowa wydana na podstawie dotychczasowych przepisów zachowuje swoją ważność do czasu ukończenia przez jej posiadacza 18. roku życia. Jeżeli osoba ta nadal zamierza kierować motorowerem, a nie ma prawa jazdy, może wymienić tę kartę na prawo jazdy kategorii AM. Oczywiście wymiany tej może dokonać wcześniej, o ile ukończyła 14 lat. Na mocy art. 133 ust. 3 osoby, które w chwili wejścia w życie ustawy miały już ukończone 18 lat, zachowują prawo do kierowania motorowerem bez żadnych dodatkowych dokumentów stwierdzających do tego prawo – dotyczy to głównie tych osób, które w ogóle nie mają prawa jazdy. Należy jednak podkreślić, że uprawnienie wynikające wyłącznie z wieku dotyczy tylko motoroweru, a więc w odróżnieniu od posiadacza prawa jazdy kategorii AM, osoby te nie mogą kierować czterokołowcem lekkim.

Szczególnie problematyczne są uprawnienia wynikające z prawa jazdy kategorii B1. Przed wejściem w życie ustawy o kierujących pojazdami zakres tego uprawnienia obejmował nie tylko pojazdy zdefiniowane obecnie jako czterokołowce, lecz również pojazdy trójkołowe (obecnie mieszczące się w definicji motocykla) oraz inne pojazdy samochodowe o masie własnej nieprzekraczającej 550 kg, nie wyłączając lekkich samochodów osobowych. Obecnie prawo jazdy tej kategorii uprawnia do kierowania czterokołowcem oraz pojazdem objętym prawem jazdy kategorii AM (w praktyce chodzi o motorower, albowiem czterokołowiec lekki jest objęty bardziej ogólną definicją czterokołowca).

Wydaje się, że podobnie jak w przypadku prawa jazdy kategorii A1 i D1, posiadacz prawa jazdy kategorii B1 w dniu 19 stycznia 2013 r. posiadał już uprawnienia nabyte, a więc zgodnie z przywołanymi przepisami dyrektywy oraz wspomnianym art. 2 Konstytucji RP należałoby je uszanować. Należy jednak podkreślić, że interpretacja przedstawicieli ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, przekazana autorowi

w trybie roboczym, świadczy o celowym zabiegu mającym na celu usunięcie nieprawidłowości związanych z pojawieniem się na polskim rynku „odchudzonych” samochodów osobowych, którymi mogły kierować legalnie osoby, które nie ukończyły 18 lat. I taka interpretacja w przypadku tego prawa jazdy wydaje się być uzasadniona względami społecznymi i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### ■ Dość istotnym zagadnieniem wydaje się również kwestia zmian w zakresie kierowania osób na badania lekarskie i badania psychologiczne...

Jak najbardziej. Kwestie te uregulowano odpowiednio w rozdziale 12 (art. 75 i n.) oraz 13 (art. 82 i n.). W wyniku zmian Policja w ogóle już nie będzie bezpośrednio kierować kierowców na jedno i drugie badania. Warto przy tym zaznaczyć, że w nowych przepisach nie przewiduje się kierowania na badania lekarskie kierującego pojazdem, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym jest zabity lub ranny. Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 3, kierujący motorowerem, pojazdem silnikowym lub tramwajem, jeżeli uczestniczył w wypadku drogowym, w następstwie którego inna osoba poniosła śmierć lub doznała obrażeń, o których mowa w art. 156 § 1 lub art. 157 § 1 Kodeksu karnego, podlega wyłączeniu badaniu psychologicznemu z dziedziny transportu. Skierowanie na te badania wydaje starosta na wniosek organu kontroli ruchu drogowego (art. 99 ust. 2 pkt 2), a więc komendant powiatowy, miejski lub rejonowy Policji występuje do starosty wyłącznie z wnioskiem o skierowanie na badanie – postępowanie administracyjne w tej sprawie przeprowadza starosta. Kierowca podlega badaniu psychologicznemu także w razie przekroczenia liczby 24 punktów otrzymanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego – również i w tym przypadku decyzję o skierowaniu na te badania wydaje starosta na podstawie wniosku organu kontroli ruchu. Mając na uwadze, że „gospodarzem” ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego jest właściwy komendant wojewódzki (Stołeczny) Policji i w razie stwierdzenia przekroczenia przez kierowcę wskazanej liczby punktów i tak będzie kierował wniosek do starosty o poddanie tegoż kierowcy kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji, zasadne jest, aby wraz z tym wnioskiem złożył wniosek o poddanie tego samego kierowcy badaniu psychologicznemu.

Kolejna istotna zmiana dotyczy kierowania na badanie lekarskie oraz badanie psychologiczne kierowcy (motorniczego), który kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. Również w tym przypadku decyzję o skierowaniu na badanie wydaje starosta (art. 99 ust. 1 pkt 2 lit. a i pkt 3 lit. a), jednakże na mocy art. 135a do dnia 3 stycznia 2016 r. podstawę do skierowania na te badania stanowi odpis wyroku przekazany staroście przez sąd w trybie art. 182 § 1 Kkw. Tak więc skierowanie na wspomniane badania realizowane są w ogóle bez formalnego udziału Policji.

W nowej ustawie, w art. 43 ust. 2 pkt 2, wyartykułowano wprost, że w sprawowaniu nadzoru w zakresie zgodności prowadzenia szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień do kierowania motorowerem lub pojazdami silnikowymi, a także kursu dla kandydatów na instruktorów i kandydatów na wykładowców oraz dla instruktorów i wykładowców z wymaganiami określonymi w przepisach ustawy – ze staro-

## MARIUSZ WASIAK

stą współpracuje Policja. Podobnie w przypadku egzaminowania – w art. 67 ust. 2 pkt 1 wskazano, że przy sprawowaniu nadzoru nad przeprowadzaniem egzaminów państwowych z marszałkiem województwa współpracuje Policja. Zarówno w jednym, jak i drugim przypadku chodzi o współpracę dotyczącą części praktycznej szkolenia lub egzaminowania, realizowanej poza ośrodkiem szkolenia kierowców i ośrodkiem egzaminowania.

**W ramach poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym dużo mówilo się również o konieczności zwiększenia kontroli i nadzoru nad kierującymi, szczególnie młodymi i początkującymi, którzy stwarzali dotychczas największe problemy. Czy tak będzie w istocie?**

Tak, jednym z celów przyjęcia ustawy o kierujących pojazdami miało być zwiększenie nadzoru nad kierującym. Wiązało się to z wprowadzeniem dwuletniego okresu próbnego dla posiadaczy prawa jazdy kategorii B, w trakcie którego „młody” kierowca miał ograniczone możliwości korzystania ze swoich uprawnień, m.in. obowiązywało go ograniczenie prędkości, konieczność poddania się kursowi doksztalcającemu i szkoleniu praktycznemu, używanie symbolu niedoświadczonych kierowców, tj. zielonego liścia, czy też zakaz wykonywania zawodu kierowcy w zakresie prawa jazdy kategorii B oraz prowadzenia własnej działalności gospodarczej. Ponadto kierowca, który w okresie próbnym dopuścił się dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, miał być kierowany na kurs reedukacyjny oraz badanie psychologiczne (wówczas okres próbny miał być przedłużony o kolejne 2 lata); w razie dopuszczenia się w okresie próbnym trzeciego wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w ogóle tracił uprawnienia i aby je uzyskać, musiałby przejść cały cykl szkolenia i uzyskiwania uprawnień. Utrata uprawnień do kierowania pojazdami, a następnie okres próbny miał również dotyczyć „starych” kierowców, którzy w ciągu 5 lat, licząc od dnia, w którym odbyli reedukację (na którą byli skierowani w związku z przekroczeniem liczby 24 punktów za naruszanie przepisów ruchu drogowego), ponownie przekroczyli 24 punkty.

Ustawą z dnia 4 stycznia 2013 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami<sup>5</sup> termin wejścia w życie tych regulacji został przesunięty na dzień 4 stycznia 2016 r. W efekcie tej nowelizacji zachowane zostały dotychczasowe regulacje związane z funkcjonowaniem ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, a więc występowanie przez komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji z wnioskiem o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji kierowcy, który przekroczył liczbę 24 punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego (art. 114 ust. 1 pkt 1 lit b Prd) oraz o cofnięcie uprawnień kierowcy, który w okresie 1 roku od wydania po raz pierwszy prawa jazdy przekroczył liczbę 20 punktów za naruszanie przepisów ruchu drogowego (art. 140 ust. 1 pkt 3 Prd).

**Na jakie zmiany w przepisach powinni jeszcze zwrócić uwagę policjanci?**

Na pewno warto pamiętać, że ustawa o kierujących pojazdami dokonała kilku istotnych zmian w ustawie – Prawo o ruchu dro-

gowym. Jedną z nich, istotną dla pracy Policji, jest wskazanie w nowym art. 129i ust. 4, że warunki oraz tryb przeprowadzania badań w celu ustalenia zawartości alkoholu w organizmie określa ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi<sup>6</sup>. Na podstawie art. 47 ust. 2 tej ustawy Minister Zdrowia i Opieki Społecznej wydał w dniu 6 maja 1983 r. rozporządzenie w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu w organizmie<sup>7</sup>, które w niezmiennym brzmieniu obowiązuje do dzisiejszego dnia. Warto zwrócić uwagę, że w § 4 ust. 1 rozporządzenia wskazano jedynie, że badanie wydychanego powietrza przeprowadza się za pomocą probierza trzeźwości przez przedmuchiwanie go przez osobę poddaną badaniu. Niewątpliwie urządzenie elektroniczne, o którym mowa w art. 129i ust. 1 Prd, mieści się w pojęciu probierza. W tym świetle z praktycznego punktu widzenia nadal powinny być stosowane przepisy zarządzenia nr 496 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu<sup>8</sup>.

Zmiany dotyczą również badań w celu ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu (art. 129j Prd), niemniej jednak na mocy art. 137 dotychczasowe przepisy wykonawcze w tym zakresie (wydane na podstawie art. 127 ust. 4 Prd) zachowują moc przez okres 18 miesięcy.

Przedstawiłem jedynie wybrane aspekty związane przede wszystkim z nowymi regulacjami dotyczącymi kierowców oraz uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami. Zapewne życie, jak zwykle, okaże się surowym egzaminatorem nowych rozwiązań ustawy. Należy jednak pamiętać, że ustawa nie została wdrożona w zamierzonym kształcie. Dopiero po wejściu wszystkich nowych uregulowań będzie można w pełni ocenić, czy cele ustawy, a więc podniesienie poziomu szkolenia i zwiększenie nadzoru nad kierującymi, a poprzez to podniesienie poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach, zostały zrealizowane.

**Dziękuję za rozmowę**

<sup>1</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 1137.

<sup>2</sup> Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.

<sup>3</sup> Ustawa o kierujących pojazdami dokonała wdrożenia dyrektywy nr 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) – Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18 oraz częściowo dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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 uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz. Urz. UE L 226 z 10.09.2003, s. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 7, s. 441, z późn. zm.).

<sup>4</sup> Dz. U. z 2010 r. Nr 66, poz. 422 i 423.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 82.

<sup>6</sup> Dz. U. z 2007 r. Nr 70, poz. 473, z późn. zm.

<sup>7</sup> Dz. U. Nr 25, poz. 117.

<sup>8</sup> Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 40, z późn. zm.