

KONTROLA RUCHU DROGOWEGO

jako element bezpieczeństwa na drogach

asp. Piotr Grabowski

instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

WSTĘP

W niniejszym artykule przedstawiono istotę kontroli ruchu drogowego w kontekście bezpieczeństwa na drogach, omówiono również rolę i zadania administracji drogowej, nadzór nad działalnością organów kontroli ruchu drogowego, a także działalność profilaktyczną. Przedstawiono także środki, dzięki którym organy kontroli ujawniają nieprawidłowości, sankcje nakładane za ich popełnienie oraz sposób odwołania od poczynionych podczas kontroli ustaleń. Przeanalizowano dane statystyczne dotyczące liczby wypadków drogowych w ciągu ostatnich lat, liczby zarejestrowanych pojazdów, stan etatowy policjantów ruchu drogowego, liczby legitymowanych przez Policję uczestników ruchu drogowego, zastosowanych środków prawnych za popełnione naruszenia oraz liczby zatrzymanych uprawnień do kierowania pojazdami. Dokonano również analizy danych statystycznych odnoszących się do działań prewencyjno-kontrolnych prowadzonych przez Policję, mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa na drogach. Autor próbował także odpowiedzieć na pytanie, czy zwiększenie liczby policjantów pełniących służbę na drogach ma wpływ na stan bezpieczeństwa w tym obszarze.

Artykuł ten powstał na podstawie analizy obowiązujących przepisów, literatury przedmiotu oraz pragmatyki służbowej stosowanej przez służby działające w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także w oparciu o dane statystyczne udostępnione m.in. przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

POJĘCIE KONTROLI W DOKTRYNIE PRAWA ADMINISTRACYJNEGO ORAZ ORGANY KONTROLI RUCHU DROGOWEGO

Kontrola

Według powszechnego rozumienia kontrola to badanie istniejącego stanu rzeczy i porównanie go ze stanem pożądanym.

Jej zakres obejmuje ocenę oraz formułowanie wniosków. Kontrola może być prowadzona zarówno z urzędu w celu ochrony interesu społecznego, jak i na wniosek, co gwarantuje dbałość o interes prywatny, indywidualny. Inaczej mówiąc, polega na ustaleniu istniejącego stanu rzeczy, ustaleniu, jak być powinno, zestawieniu tego, co istnieje, z tym, co być powinno, co przewidują odpowiednie wzorce czy normy postępowania i sformułowanie na tej podstawie różnicy między tym, co istnieje, a tym, jak być powinno w przypadku istnienia różnicy między stanem rzeczywistym a stanem pożądanym – na ustaleniu przyczyn tej różnicy i sformułowaniu zaleceń w celu usunięcia niepożądanych zjawisk¹. Istnieje kilka rodzajów kontroli, które są klasyfikowane według różnych kryteriów, takich jak wykorzystanie funduszy, celowość, legalność czy gospodarność. Według S. Jędrzejewskiego do cech (warunków) prawidłowo zorganizowanej kontroli należą: oficjalność (kontrola podejmowana z urzędu), aktywność (przejawia się w szerokim zakresie podmiotowym, zmierza do usunięcia wszystkich nieprawidłowości), bezstronność (jest obiektywna, niezawisła), proporcjonalność (kontrola powinna obejmować działalność całej administracji, powinna być umiarkowana, uzależniona od potrzeb), fachowość (kontrolujący powinien posiadać duży zakres wiedzy i umiejętności) i efektywność (zapewnienie odpowiednich środków i instytucji umożliwi likwidację ujawnionych naruszeń)². Zgodnie z ustawą z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej³ w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości celem kontroli jest (...) ustalenie ich zakresu, przyczyn i skutków oraz osób za nie odpowiedzialnych, a także sformułowanie zaleceń zmierzających do usunięcia nieprawidłowości⁴. Wyróżnia się kontrolę przeprowadzaną w trybie zwykłym (realizowaną zgodnie ze sporządzonym przez kierownika komórki okresowym planem kontroli) i uproszczonym (realizowaną w uzasadnionych, pilnych przypadkach). Biorąc pod uwagę zakres kontroli, wyróżnia się kontrolę zupełną i ograniczoną. Kontrola zupełna (nieograniczona) obejmuje cały obszar działania kontrolowanej instytucji, natomiast kontrola ograniczona ma zawężone pole działania. Z punktu widzenia okresu czynności wykonywanych przez kontrolującego, do czynności, które wykonuje kontrolowany, zaliczamy kontrolę wstępną, faktyczną i następną. Kontrola wstępna jest

przeprowadzana przed podjęciem działań przez organ kontrolowany, który ma obowiązek okazać organowi kontrolującemu do wglądu dokumentację działania, jeszcze przed jej rozpoczęciem. Cięży też na nim obowiązek powiadomienia kontrolującego o zamiarze podjęcia działania. Wbrew pozorom taki rodzaj kontroli nie jest dobry, nie zapobiega w pełni błędom i nadużyciom. Kontrola wstępna opóźnia działanie administracji poprzez kontrolowanie zamierzeń działania. Organ administracyjny ma zmniejszoną odpowiedzialność za swoje działanie, ponieważ jej część spoczywa na organie kontrolującym, który staje się organem nadzorującym. Wobec tego kontrola wstępna ma ograniczone zastosowanie.

Kontrola faktyczna jest przeprowadzana podczas działania podmiotu kontrolowanego i ma o wiele szerszy zakres od kontroli wstępnej⁵. Towarzysząc procesowi działania, ma wpływ na jego przebieg i podjęcie podobnej działalności w przyszłości. Kontrola w tym przypadku ma duże znaczenie, gdyż od prawidłowego procesu działania zależy jego wynik. Kontrolę faktyczną może sprawować wiele organów, np. prokurator, któremu przysługuje prawo udziału w każdym stadium postępowania celem zapewnienia jego zgodności z prawem, o czym mówi dział IV Kodeksu postępowania administracyjnego zatytułowany „Udział prokuratora”⁶. Do podejmowania środków przewidzianych prawem, zmierzających do prawidłowego i jednolitego stosowania prawa w postępowaniu administracyjnym i innych postępowaniach, uprawnia również prokuratora ustawa o prokuraturze⁷. Kontrola następną (następczą) stanowi najczęściej dokonywaną i najskuteczniejszą formę kontroli. Przeprowadza się ją po zakończeniu działań. Mimo że wnioski z kontroli dotyczą zakończonych działań, organ kontrolny może zająć stanowisko co do działalności instytucji kontrolowanej, podpierając je niepodważalnymi faktami. Stwarza to możliwość zmiany procesu działania w przyszłości. Uwzględniając zależność organizacyjną, wyróżniamy kontrolę zewnętrzną i wewnętrzną⁸. Sposób tego rodzaju kontroli reguluje także ustawa o kontroli w administracji rządowej⁹. Kontrola wewnętrzna jest sprawowana, gdy kontrolujący i kontrolowany wchodzi w skład tej samej jednostki, np. główny księgowy kontroluje pracę kasjera. Z punktu widzenia jednostki kontrolowanej każda kontrola wykonywana przez inny organ organizacyjny może być określana jako zewnętrzna. Natomiast w przypadku gdy kontrolujący i kontrolowany są podporządkowani jednostce, mówimy o kontroli wewnętrznej, gdyż jest wykonywana w systemie podległych tej jednostce organów. Kontrola zewnętrzna zachodzi, gdy niezawisły podmiot kontrolujący jest usytuowany poza strukturą administracji publicznej¹⁰. Do organów kontroli zewnętrznej zaliczamy m.in. Najwyższą Izbę Kontroli¹¹, kontrolę sądową, parlamentarną czy Rzecznika Praw Obywatelskich¹². Mają one szczególne znaczenie – gwarantują zapobieganie naruszenia prawa przez organy administracji publicznej.

Mając na uwadze sposób dokonania kontroli, należy wyróżnić inspekcję, lustrację, rewizję i wizytację¹³. Inspekcja polega na kontroli organu poprzez bezpośrednią obserwację jego zachowania. Celem lustracji jest nie tylko obserwacja zachowania kontrolowanego podmiotu, ale również zbadanie jego rzeczywistego stanu. Rewizja spełnia funkcję kontroli finansowej, natomiast wizytacja służy ocenie działania kontrolowanej instytucji poprzez bezpośredni wgląd w jej działalność, co ma na celu szerszą ocenę wykonywanych zadań. Z punktu widzenia organów kontrolujących wchodzących w skład administracji publicznej wyróżniamy kontrolę parlamentarną (Sejm, Senat

i Prezydenta RP), kontrolę dokonywaną przez organy niezależne (wojewódzki sąd administracyjny i inne sądy, Rzecznika Praw Obywatelskich, Trybunał Konstytucyjny, Państwową Inspekcję Pracy, Najwyższą Izbę Kontroli), kontrolę wewnątrzadministracyjną i kontrolę społeczną.

Organy kontroli ruchu drogowego

W Polsce istnieje kilka organów posiadających uprawnienia do kontroli ruchu drogowego w różnym zakresie. W myśl ustawy Prawo o ruchu drogowym zaliczamy do nich Policję, Żandarmerię Wojskową, Straż Miejską (Gminną), Straż Leśną, Straż Parku, Inspekcję Transportu Drogowego, Straż Graniczną, Służbę Celną, a także osoby działające w imieniu zarządcy drogi¹⁴.

W 1990 r. zlikwidowano Milicję Obywatelską i na mocy ustawy utworzono Policję. Zgodnie z ustawą z dnia 6 kwietnia 1990 r.¹⁵ do zadań Policji należy ochrona życia, zdrowia i mienia ludzkiego, zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego, zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń oraz ich wykrywanie i ściganie sprawców. Policja nadzoruje funkcjonowanie uzbrojonych specjalistycznych formacji ochronnych, a także kontroluje przestrzeganie przepisów porządkowych i administracyjnych związanych z działalnością publiczną i obowiązujących w miejscach publicznych. Realizuje zadania wynikające z przepisów Unii Europejskiej, umów i porozumień międzynarodowych oraz współdziała z policjami zagranicznymi, a także innymi organami¹⁶. Policja, wykonując swe zadania, pełni funkcję operacyjną, interwencyjną, wykrywczą, kontrolno-orzekającą, egzekucyjną i wychowawczą¹⁷. Funkcja operacyjna wiąże się z pozyskiwaniem informacji na temat działalności przestępczej, przez co stwarza możliwość skutecznego wykrywania sprawców. Działania te są realizowane za pomocą utajnionych technik (np. podsłuch) i są otoczone szczególną ochroną. Funkcja interwencyjna polega przede wszystkim na bezpośredniej interwencji funkcjonariuszy Policji i użyciu przez nich środków przymusu bezpośredniego¹⁸ oraz broni palnej, co jest uregulowane w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 września 1990 r.¹⁹ Funkcja wykrywania przejawia się w ściganiu i ujmowaniu przez Policję sprawców przestępstw. Jej realizacja wymaga stosowania wielu niejawnych i jawnych technik, zabezpieczania śladów i sporządzania dokumentacji dowodowej. Funkcja kontrolno-orzekająca ma na celu kontrolę respektowania przepisów przez obywateli i instytucje. W sprawach o wykroczenia orzeka w postępowaniu mandatowym²⁰. Funkcja egzekucyjna polega na wypełnianiu zadań nałożonych przez sądy, prokuratury i inne uprawnione organy. Ma także na celu egzekucję ich decyzji. Funkcję tę reguluje art. 14 ust. 2 ustawy o Policji²¹. Funkcja wychowawcza skupia się w szczególności na działalności profilaktycznej oraz przeciwdziałaniu przestępczości. W ramach ustawowych zadań policjanci wykonujący czynności operacyjno-rozpoznawcze, dochodzeniowo-śledcze i administracyjno-porządkowe mają prawo do: legitymowania osób w celu ustalenia ich tożsamości; zatrzymania osób w trybie i przypadkach określonych w przepisach Kodeksu postępowania karnego; zatrzymywania osób pozbawionych wolności, które na podstawie zwolnienia opuściły areszt śledczy lub zakład karny i w wyznaczonym terminie nie powróciły do niego; zatrzymania osób stwarzających w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego, a także dla mienia; przeszukiwania osób i pomieszczeń; dokonywania kontroli osobistej, a także przeglądania zawartości bagaży

ORGANY KONTROLI RUCHU DROGOWEGO

i sprawdzania ładunku w portach i na dworcach oraz w środkach transportu lądowego, powietrznego i wodnego w razie uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary²². Policja składa się z następujących rodzajów służb: kryminalnej, prewencyjnej oraz wspomagającej działalność Policji w zakresie organizacyjnym, logistycznym i technicznym²³. Na czele Policji stoi komendant główny, który jest centralnym organem administracji rządowej odpowiedzialnym za bezpieczeństwo publiczne, podległym ministrowi spraw wewnętrznych²⁴. Terenowym organem administracji rządowej, na którym spoczywa zapewnienie bezpieczeństwa, jest wojewoda i działający w jego imieniu komendanci wojewódzcy, oraz na niższym szczeblu komendanci powiatowi (miejsy) i komendanci komisariatów. Polska Policja po 1990 r. brała udział w wielu misjach zagranicznych, np. w Kosowie. Odnowiała współpracę z międzynarodowymi organizacjami zwalczającymi przestępczość, takimi jak Interpol czy Europol, oraz ściśle współpracuje z wieloma krajami w zakresie wykrywania, zwalczania przestępczości i terroryzmu.

Działanie żandarmerii opiera się na ustawie o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych²⁵, która w art. 1 określa ją „jako wyodrębnioną i wyspecjalizowaną służbę wchodzącą w skład Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”. Centralnym organem w strukturze tej formacji jest Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej, której podlegają oddziały terenowe i specjalistyczne jednostki. Zgodnie z ustawą o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych do jej zadań należą: respektowanie przestrzegania dyscypliny służbowej, zapewnienie ładu i porządku na terenach obiektów wojskowych i w miejscach publicznych, obrona życia i zdrowia ludzkiego, strzeżenie mienia wojskowego, ujawnianie przestępstw i wykroczeń popełnianych przez żołnierzy oraz ściganie ich sprawców, analiza składanych przez żołnierzy zeznań majątkowych, działalność profilaktyczna zapobiegająca czynom zabronionym i patologiom w szeregach wojska, pomoc w zwalczaniu klęsk żywiołowych, pomoc humanitarna i ratunkowa. Żandarmeria Wojskowa realizuje swe zadania w stosunku do żołnierzy będących w trakcie czynnej służby wojskowej, żołnierzy poza czynną służbą wojskową, gdy noszą mundury i odznaczenia, pracowników jednostek wojskowych i osób przebywających na ich terenie, osób podlegających sądom wojskowym. Formacja wykonuje czynności również wobec ludzi, którzy wspólnie z ww. osobami popełniają czyn zabroniony, zagrażają dyscyplinie wojskowej i życiu, zdrowiu i mieniu wojskowemu, oraz wobec żołnierzy i personelu cywilnego państw obcych pełniących obowiązki służbowe na terenie Polski²⁶. Zgodnie z ustawą żandarmi, wykonując zadania o charakterze dochodzeniowo-śledczym, prewencyjnym i administracyjno-logistyczno-technicznym, są uprawnieni do legitymowania osób, sprawdzania posiadanych uprawnień, zatrzymywania osób i doprowadzania do miejsca zamieszkania lub pełnienia służby. Mogą nakładać mandaty karne za popełnione wykroczenia, wnioskować o wszczęcie postępowań dyscyplinarnych, przeszukiwać osoby i pomieszczenia, dokonywać kontroli osobistej oraz sprawdzać przewożony bagaż i ładunek. W razie konieczności są zobligowani do wydawania ludziom pouczeń i rozkazów w zakresie koniecznym do wykonania zadania, zwracania się o pomoc do instytucji rządowych, samorządowych i innych jednostek, usuwania i blokowania pojazdów na zasadach określonych w przepisach ruchu drogowego, stosowania środków przymusu bezpośredniego i broni palnej²⁷. Żandarmeria Wojskowa bierze udział

w misjach zagranicznych i współpracuje z podobnymi do siebie formacjami innych państw²⁸.

Straż miejska (gminna) jest formacją umundurowaną mającą na celu ochronę ładu i porządku publicznego na terenie miast i gmin, podporządkowaną samorządowi (burmistrzowi, wójtowi). Jej działalność reguluje ustawa o strażach gminnych z 1997 r.²⁹ Jest powoływana przez radę gminy (miasta) po zasięgnięciu opinii komendanta wojewódzkiego Policji i likwidowana przez nią po jego powiadomieniu. Strażą kieruje komendant powoływany na stanowisko przez wójta (burmistrza) po zaopiniowaniu przez komendanta wojewódzkiego (stołecznego) Policji³⁰. Zgodnie z art. 11 ustawy do zadań straży miejskiej (gminnej) zaliczamy głównie: ochronę spokoju i porządku w miejscach publicznych, czuwanie nad porządkiem i kontrolę ruchu drogowego – w zakresie określonym w przepisach o ruchu drogowym, współdziałanie z właściwymi podmiotami w zakresie ratowania życia i zdrowia obywateli, udzielanie pomocy w usuwaniu awarii technicznych i skutków klęsk żywiołowych oraz innych miejscowych zagrożeń. Strażnicy mają za zadanie zabezpieczenie miejsca przestępstwa, katastrofy, śladów i ustalenie świadków tych zdarzeń, ochronę obiektów komunalnych i użyteczności publicznej. Współpracują z organizatorami i innymi służbami podczas zabezpieczeń imprez masowych i zgromadzeń, w uzasadnionych przypadkach doprowadzają osoby nietrzeźwe do miejsc zamieszkania lub izb wytrzeźwień. Prowadzą działalność profilaktyczną, konwojują dokumenty, przedmioty i pieniądze dla potrzeb gminy (miasta)³¹. Realizując swe zadania, strażnicy mogą stosować środki przymusu bezpośredniego oraz mogą być wyposażeni w broń palną. Strażnik jest uprawniony do pouczenia osób, wydawania im poleceń i ich legitymowania, do ujęcia osoby zagrażającej życiu, zdrowiu i mieniu oraz przekazaniu jej Policji, nakładania mandatów za wykroczenia, kierowanie wniosków o ukaranie do sądów, usuwania pojazdów i blokowania kół zgodnie z przepisami o ruchu drogowym, żądania pomocy od organów rządowych, samorządowych i innych instytucji³². Strażom gminnym i miejskim została powierzona duża liczba zadań i uprawnień, przez co w niektórych sytuacjach może być traktowana przez lokalne społeczeństwo jako „policja lokalna”³³. Tworzenie i finansowanie straży przez samorząd zwiększają jego wpływ na bezpieczeństwo publiczne, likwidując wyłączność Policji w tym zakresie. Działalność straży w Polsce wykształciła w społeczeństwie różne opinie na ich temat. Są one postrzegane pozytywnie, jednak coraz częściej zyskują negatywne oceny, co może wynikać z ich małej skuteczności.

Straż Leśna jest to formacja wchodząca w skład Służby Leśnej³⁴, zajmująca się zwalczaniem wykroczeń i przestępstw dokonywanych na szkodę leśnictwa, ochroną przyrody i mienia leśnego³⁵. Zwierzchnikiem Straży Leśnej jest Główny Inspektor Straży Leśnej podporządkowany Dyrektorowi Generalnemu. Straż Leśna dzieli się na posterunki w nadleśnictwie podległe nadleśniczemu i grupy interwencyjne w regionalnych dyrekcjach Lasów Państwowych, którymi zarządza dyrektor regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych³⁶. Zgodnie z art. 47 ustawy o lasach strażnicy mają prawo do legitymowania osób, nakładania i pobierania grzywien w drodze mandatu karnego oraz zatrzymywania i kontrolowania środków transportu na terenie i w bezpośrednim sąsiedztwie lasów. W uzasadnionych przypadkach mogą przeszukiwać pomieszczenia i inne miejsca, dokonywać ujęcia sprawcy przestępstwa lub wykroczenia albo osoby ujętej w bezpośrednim pościgu i przekazywać je Policji, a także odbierać za pokwitowaniem przedmioty po-

chodzące z przestępstwa lub służące do popełnienia przestępstwa bądź wykroczenia. Strażnicy są uprawnieni do prowadzenia dochodzeń oraz wnoszenia i popierania aktów oskarżenia w postępowaniu uproszczonym (w określonych przypadkach) oraz prowadzenia postępowania w sprawach o wykroczenia, a także żądania pomocy od organów państwowych, samorządowych i innych instytucji³⁷. Posiadają prawo do używania środków przymusu bezpośredniego i broni palnej.

Straż Parku wchodzi w skład Służby Parków Narodowych³⁸ i zgodnie z ustawą o ochronie przyrody zajmuje się zwalczaniem przestępstw i wykroczeń oraz ochroną mienia w zakresie ochrony przyrody w parkach narodowych³⁹. Funkcjonariusze Straży Parku są uprawnieni do legitymowania osób, kontrolowania środków transportu oraz nakładania i ściągania grzywien w drodze mandatu karnego. Posiadają prawo do przeszukiwania pomieszczeń i innych miejsc, gdy istnieje podejrzenie popełnienia czynu zabronionego, zabezpieczania środków i przedmiotów pochodzących z przestępstwa lub służących do popełnienia przestępstwa lub wykroczenia oraz kontroli i zatrzymywania dokumentów związanych z tworami przyrody. Mogą kontrolować podmioty prowadzące działalność gospodarczą na terenie parku⁴⁰. Podstawową komórką Straży Parku jest posterunek podległy komendantowi, którego zwierzchnikiem jest dyrektor parku⁴¹.

Zgodnie z ustawą o transporcie drogowym Inspekcja Transportu Drogowego jest instytucją powołaną do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie transportu drogowego i niezarobkowego krajowego międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi⁴². Do głównych zadań Inspekcji Transportu Drogowego należy kontrola dokumentów związanych z wykonywaniem transportu drogowego i dokumentów przewozowych, respektowanie przepisów dotyczących czasu pracy kierowców, przerw i obowiązkowych odpoczynków oraz przestrzeganie zasad i warunków przewożenia zwierząt⁴³. Jej zadaniem jest również kontrola ruchu drogowego w myśl ustawy – Prawo o ruchu drogowym⁴⁴. Na czele Inspekcji Transportu Drogowego stoi Główny Inspektor⁴⁵ podległy ministrowi właściwemu do spraw transportu. Na szczeblu wojewódzkim istnieją wojewódzkie inspektoraty, którymi zarządza wojewódzki inspektor podległy Głównemu Inspektorowi⁴⁶. Zgodnie z ustawą inspektor jest uprawniony do wstępu do pojazdu, kontroli dokumentów, kontroli urządzeń pomiarowo-kontrolnych znajdujących się w pojeździe, masy, nacisków osi i wymiarów pojazdu z użyciem przyrządu pomiarowego oraz stosowania broni palnej i środków przymusu bezpośredniego⁴⁷. Inspektorowi przysługuje także prawo do nakładania i pobierania kar pieniężnych za ujawnione naruszenia⁴⁸.

Straż Graniczna jest to formacja umundurowana i uzbrojona, która została utworzona celem „ochrony granicy państwowej na lądzie i na morzu oraz kontroli ruchu granicznego”, co określa art. 1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej⁴⁹. Do głównych zadań Straży Granicznej należy ochrona granicy państwa, kontrola ruchu granicznego, wydawanie zezwoleń pozwalających na przekraczanie granicy państw, a także ujawnianie przestępstw i wykroczeń oraz ściganie ich sprawców. W jej zakresie leży zapewnienie porządku w komunikacji międzynarodowej i na terenie przejścia granicznego, prawidłowe oznaczenie granic państwa, jego pilnowanie oraz nadzór i obserwacja statków powietrznych i morskich przekraczających granicę. Straż Graniczna zapobiega również nielegalnemu przemieszczaniu się środków zabronionych, np. broni,

narkotyków, i kontroluje legalność pracy wykonywanej przez cudzoziemców⁵⁰. Przełożonym funkcjonariuszy Straży Granicznej jest Komendant Główny Straży Granicznej⁵¹ podlegający ministrowi spraw wewnętrznych. W skład organów terenowych Straży Granicznej wchodzi oddziały, placówki i dywizjony, którymi zarządza odpowiedni miejscowo komendant⁵². Wykonując swe zadania, „funkcjonariusze Straży Granicznej pełnią służbę graniczną, prowadzą działania graniczne, wykonują czynności operacyjno-rozpoznawcze i administracyjno-porządkowe oraz prowadzą postępowania przygotowawcze według przepisów Kodeksu postępowania karnego, a także wykonują czynności na polecenie sądu i prokuratury oraz innych właściwych organów państwowych w zakresie, w jakim obowiązek ten został określony w odrębnych przepisach”⁵³.

Służba Celno-Skarbowa jest to jednolita i umundurowana formacja utworzona na mocy ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej⁵⁴. Realizuje część zadań Krajowej Administracji Skarbowej, do których należą m.in. „prowadzenie kontroli celno-skarbowej w zakresie przestrzegania przepisów prawa celnego oraz innych przepisów związanych z przywozem i wywozem towarów w obrocie między obszarem celnym Unii Europejskiej a państwami trzecimi, w szczególności przepisów dotyczących towarów objętych ograniczeniami lub zakazami – jeżeli jest wykonywana w oddziałach celnych urzędów celno-skarbowych; prowadzenie kontroli celno-skarbowej w innym zakresie, o ile przepisy ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej tak stanowią; przeprowadzanie czynności operacyjno-rozpoznawczych; wymiar należności celnych i podatkowych oraz innych opłat związanych z przywozem i wywozem towarów w oddziałach celnych urzędów celno-skarbowych; obejmowanie towarów procedurami celnymi i regulowanie sytuacji towarów związanych z przywozem i wywozem towarów w oddziałach celnych urzędów celno-skarbowych; zadania wynikające z zakazu obejmowania procedurą celną dopuszczenia do obrotu paliw stałych niespełniających wymagań określonych w ustawie o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw”⁵⁵.

Do kontroli ruchu drogowego są uprawnione również osoby działające w imieniu zarządcy drogi. Mogą wykonywać swoje czynności w obecności policjanta lub inspektora Inspekcji Transportu Drogowego na podstawie stosownego upoważnienia. Zarządcami dróg, w imieniu których ww. osoby wykonują czynności, są Generalny Inspektor Dróg Krajowych i Autostrad – dla dróg krajowych, zarząd województwa – dla dróg wojewódzkich, zarząd powiatu – dla dróg powiatowych i wójt, burmistrz, prezydent miasta – dla dróg gminnych⁵⁶.

Policja

Policja jest organem posiadającym najwięcej uprawnień w zakresie kontroli ruchu drogowego. Określa je przede wszystkim ustawa – Prawo o ruchu drogowym⁵⁷. Pionem specjalizującym się w tym obszarze są komórki ruchu drogowego⁵⁸. W celu dokonania kontroli drogowej policjant daje sygnał do zatrzymania pojazdu – podczas dobrej widoczności za pomocą ręki lub tarczy do zatrzymywania pojazdów, natomiast w warunkach złej widoczności – latarką lub tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem czerwonym. Sygnały powinny być dawane w sposób widoczny i zrozumiały dla osoby zatrzymywanej i mogą być wysyłane również z wykorzystaniem pojazdu służbowego, tj. za pomocą sygnałów świetlnych i dźwiękowych. Policjant nieumundurowany może zatrzymać pojazd tylko na

ORGANY KONTROLI RUCHU DROGOWEGO

terenie obszaru zabudowanego. Kontrola drogowa powinna się odbywać w miejscu bezpiecznym, nieutrudniającym ruchu. Szczegółowe warunki kontroli drogowej określa rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie kontroli ruchu drogowego⁵⁹. Policja jest odpowiedzialna za zapewnienie porządku i bezpieczeństwa na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolę⁶⁰. W związku z powyższym policjant w zakresie kontroli ruchu drogowego posiada m.in. uprawnienia do: legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu poleceń, sprawdzania dokumentów dotyczących kierowania pojazdem, badania stanu trzeźwości osób kierujących i przebywających podczas kierowania pojazdem pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu oraz w określonych przypadkach do usuwania i przemieszczania pojazdów. Policjant ma prawo kontroli stanu technicznego i innych parametrów pojazdu; sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego czas pracy kierowcy, obowiązkowy odpoczynek i prędkość pojazdu; zatrzymywania w uzasadnionych przypadkach dokumentów uprawniających do kierowania pojazdem, w tym karty kierowcy; używania przyrządów kontrolno-pomiarowych; pilotowania pojazdów oraz występowania z wnioskiem o badanie lekarskie kierującego⁶¹. Policjant dokonuje legitymowania osoby w przypadkach określonych w art. 14 ustawy o Policji⁶², do których należy m.in. identyfikacja sprawcy wykroczenia lub przestępstwa. Podstawę prawną legitymowania stanowi ustawa o Policji⁶³ i rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie postępowania przy wykonywaniu niektórych uprawnień policjantów⁶⁴, które jest aktem wykonawczym ustawy. Do dokumentów wymaganych podczas kontroli drogowej zaliczamy dokument uprawniający do kierowania pojazdem, dopuszczający pojazd do ruchu, stwierdzający zawarcie umowy lub opłacenie składki obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu⁶⁵. Do wymaganych dokumentów należy również zaświadczenie do kierowania tramwajem lub pojazdem uprzywilejowanym⁶⁶ oraz dokumenty wynikające z innych ustaw, np. ustawy o transporcie drogowym⁶⁷. Policjant, wykonując czynności na drodze, jest zobowiązany do ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu u kierowcy lub osoby podejrzanej o prowadzenie pojazdu w przypadku uczestniczenia w wypadku drogowym⁶⁸ lub kierowania pojazdem⁶⁹. Przepisem precyzującym badanie stanu trzeźwości przez policjantów jest zarządzenie nr 496 Komendanta Głównego Policji w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu⁷⁰. W art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym ustawodawca zezwala Policji na usuwanie pojazdu, gdy m.in. utrudnia ruch drogowy i zagraża jego bezpieczeństwu, przekroczone są parametry pojazdu, a jego stan techniczny zagraża bezpieczeństwu bądź też kierowała nim osoba znajdująca się w stanie nietrzeźwości lub nieposiadająca podczas kontroli wymaganych dokumentów i nie ma możliwości innego zabezpieczenia pojazdu⁷¹. Tryb usuwania pojazdów jest określony również w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej⁷² oraz w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów pozostawionych bez tablic rejestracyjnych lub których stan wskazuje na to, że nie są używane⁷³. Kontrola stanu technicznego pojazdu, ładunku, wyposażenia, masy, wymiarów i nacisków następuje na mocy

uprawnień określonych w art. 129 ust. 2 pkt 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym⁷⁴. Parametry te są określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia⁷⁵. Funkcjonariusz Policji, wykonując czynności służbowe, może także dokonywać kontroli w zakresie wykonywania transportu drogowego⁷⁶, sprawdzać zapisy tachografu samoczynnie rejestrującego m.in. aktywności kierowcy, czyli okresy pracy, dyżuru czy odpoczynku oraz przejechaną odległość i prędkość chwilową pojazdu⁷⁷, kontrolować przewóz towarów niebezpiecznych i przestrzeganie wymagań z tym związanych, co precyzuje ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych⁷⁸. Policjant ponadto posiada uprawnienia dotyczące zatrzymywania dokumentów. Przypadki zatrzymania dowodów rejestracyjnych zostały określone w art. 132 ustawy – Prawo o ruchu drogowym⁷⁹. Zatrzymanie dokumentu następuje m.in. w przypadku stwierdzenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu, porządkowi w ruchu i narusza wymagania związane z ochroną środowiska, czy zniszczenia dokumentu, braku aktualnych badań technicznych pojazdu, przypuszczenia przerobienia lub podrobienia. Natomiast procedura zatrzymywania praw jazdy jest zawarta w art. 135 ustawy⁸⁰, który stanowi, że zatrzymanie dokumentu nastąpi m.in. w chwili podejrzenia kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości, po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka. Przesłanką do zatrzymania dokumentu jest jego zniszczenie, podejrzenie podrobienia lub przerobienia, wydanie decyzji o cofnięciu uprawnień bądź orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów, a także przekroczenie dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym o ponad 50 km/h i przewożenie nadmiernej liczby osób w pojeździe. Funkcjonariusze posiadają prawo pilotowania określonych grup pojazdów, których np. wymiary, masa lub naciski osi przekraczają nakazane prawem wielkości⁸¹. W celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ujawniania czynów zabronionych korzystają z urządzeń kontrolno-pomiarowych, w których skład wchodzi np. wideorejestratory – urządzenia przeznaczone do rejestracji zachowania kierowcy na drodze, zainstalowane na pokładach oznakowanych i nieoznakowanych pojazdów służbowych⁸², oraz przyrządy radarowe służące do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym emitujące wiązkę fal elektromagnetycznych, czy przyrządy laserowe mierzące prędkość pojazdów w ruchu drogowym poprzez emitowanie wiązki laserowej. Metody pracy z wykorzystaniem różnych mierników prędkości reguluje zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie pełnienia służby na drogach przez policjantów⁸³. Policja jako organ kontroli ruchu drogowego może wystąpić z wnioskiem o badanie lekarskie osoby, np. gdy kierowała pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innego środka działającego podobnie do alkoholu bądź też uczestniczyła w wypadku drogowym⁸⁴. Badania kierowców w sposób szczegółowy określa ustawa o kierujących pojazdami⁸⁵. Policjant jest obarczony koniecznością odmiennego postępowania w przypadku zatrzymania do kontroli drogowej kierowcy posiadającego immunitet krajowy (np. marszałek sejmu, marszałek senatu, poseł) lub zakrajowy (np. ambasador obcego państwa, konsul)⁸⁶.

Żandarmeria Wojskowa

Zgodnie z zapisem zawartym w art. 129 ustawy – Prawo o ruchu drogowym „kontrola ruchu drogowego w stosunku do kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej

oraz w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową kierujących innymi pojazdami, pilotowanie pojazdów, a także kierowanie ruchem drogowym w związku z pilotowaniem pojazdów wojskowych należy do Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organów porządkowych⁸⁷. Żołnierze ww. służb posiadają uprawnienia nadane policjantom w zakresie wykonywania zadań związanych z ruchem drogowym⁸⁸. Umundurowany żołnierz służb porządkowych lub Żandarmerii Wojskowej powinien dawać sygnał nakazujący zatrzymanie się do kontroli w sposób widoczny i zrozumiały dla kierującego. W warunkach dobrej widoczności sygnały powinny być dawane ręką lub tarczą do zatrzymywania pojazdów, a w czasie słabej widoczności – tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odbłaskowym lub latarką z czerwonym światłem⁸⁹. Żołnierze Żandarmerii Wojskowej i organów porządkowych mogą kierować ruchem w przypadku pilotowania kolumn wojskowych lub w przypadku prowadzenia akcji mającej na celu ratowanie życia lub mienia ludzkiego. Kierując ruchem, są uprawnieni do krótkotrwałego zamykania i otwierania ruchu drogowego podczas przejazdu pojazdów wojskowych⁹⁰. Żołnierze formacji odpowiedzialnych za porządek przed rozpoczęciem regulacji ruchem drogowym powinni w miarę możliwości powiadomić najbliższą jednostkę Policji. W zakresie kierowania ruchem drogowym mają również obowiązek stosowania się do zapisów rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym⁹¹. Zgodnie z art. 18 ustawy o Policji w przypadku gdy jest zagrożony porządek publiczny, a siły Policji są niewystarczające do opanowania zagrożenia, można zarządzić użycie Żandarmerii Wojskowej i może ona stosować swoje zadania w stosunku do wszystkich osób, posiadając uprawnienia Policji⁹². W ostatnim czasie żołnierze żandarmerii byli wykorzystywani m.in. do zapewnienia bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym podczas trwania Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012⁹³.

Straż Graniczna

Na polskich drogach coraz częściej można spotkać funkcjonariuszy Straży Granicznej kontrolujących kierowców. Zadania związane z kontrolą ruchu drogowego wynikają z ustawy o Straży Granicznej⁹⁴ i należy do nich m.in. organizowanie i dokonywanie kontroli ruchu granicznego, wykrywanie i ściganie sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, zapewnienie bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej i ochrona szlaków komunikacyjnych. O uprawnieniach funkcjonariuszy Straży Granicznej w tym zakresie mówi ustawa – Prawo o ruchu drogowym⁹⁵ i niewiele różnią się one od praw Policji. Zaliczamy do nich m.in. prawo do legitymowania osób i wydawania im poleceń, sprawdzania dokumentów wymaganych podczas kontroli drogowej, sprawdzania stanu trzeźwości kierujących oraz stanu technicznego pojazdów. Funkcjonariusze Straży Granicznej posiadają także uprawnienia w zakresie sprawdzania zapisów urządzeń rejestrujących prędkość jazdy, czas pracy kierowcy i jego odpoczynku, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, usuwania i przemieszczania pojazdów, występowania z wnioskiem o dokonanie badań lekarskich kierowcy oraz kontrolowania przewożonego ładunku⁹⁶. O sposobie pełnienia służby na drogach przez funkcjonariuszy Straży Granicznej mówi rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego⁹⁷. Zgodnie z nim kon-

trole może przeprowadzić umundurowany funkcjonariusz, w miejscu bezpiecznym, nieutrudniającym ruchu. Sygnał do zatrzymania powinien być dawany w sposób widoczny i zrozumiały dla kierowcy. W dobrych warunkach atmosferycznych zatrzymanie do kontroli jest wykonywane ręką bądź tarczą do zatrzymywania pojazdów, w warunkach słabej widoczności – latarką ze światłem czerwonym lub tarczą ze światłem czerwonym⁹⁸. Strażnik Graniczny w uzasadnionych przypadkach, np. prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, może odmówić kierującemu wjazdu na terytorium Polski⁹⁹. Prawo do wydawania poleceń i sygnałów uczestnikom ruchu daje funkcjonariuszom Straży Granicznej ustawa – Prawo o ruchu drogowym¹⁰⁰, natomiast zasady kierowania ruchem są określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym¹⁰¹.

Inspekcja Transportu Drogowego

Inspekcja Transportu Drogowego jest to wyspecjalizowana formacja, której celem jest zapewnienie uczciwej konkurencji w ramach wykonywania transportu drogowego, polepszenie bezpieczeństwa w ruchu i ochrona środowiska. W ramach jej głównych zadań określonych w art. 50 ustawy o transporcie drogowym¹⁰² znajdują się m.in.: kontrola przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, nadzór nad stosowaniem się do przepisów ruchu drogowego zawartych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym¹⁰³, kontrola przestrzegania zasad dotyczących przewozu zwierząt, rodzaju używanego paliwa i dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego oraz prawidłowości uiszczania opłat elektronicznych za korzystanie z dróg. Do jej obowiązków należy prowadzenie i wydawanie decyzji administracyjnych oraz wykonywanie czynności dotyczących zezwoleń zagranicznych i ministra właściwego do spraw transportu. Zadania Inspekcji Transportu Drogowego precyzuje także art. 129a ustawy – Prawo o ruchu drogowym¹⁰⁴, określając, że Inspekcja przeprowadza kontrolę drogową wobec kierującego wykonującego przewóz drogowy, o którym mówi ustawa o transporcie drogowym¹⁰⁵ oraz wobec którego istnieje podejrzenie kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości albo pod wpływem środka działającego podobnie do alkoholu. Inspekcja Transportu Drogowego kontroluje kierujących pojazdami, którzy naruszyli przepisy ruchu drogowego, a fakt ten został zarejestrowany z użyciem urządzeń kontrolno-pomiarowych lub rejestrujących zamontowanych w pojeździe bądź statku powietrznym. Do zadań Inspekcji Transportu Drogowego ustawodawca zaliczył kontrolę kierowców rażąco naruszających przepisy ruchu drogowego lub stwarzających zagrożenie w ruchu oraz tych, którzy wykonują przewóz drogowy zgodnie z ustawą o przewozie towarów niebezpiecznych¹⁰⁶. W zarządzeniu nr 92 Prezesa Rady Ministrów¹⁰⁷ jako komórki organizacyjne Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wyszczególniono m.in. Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANRD) oraz Biuro ds. Elektronicznego Poboru Opłat (BEPO). Działalność Centrum polega na realizacji zadań związanych z wykrywaniem – za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących – wykroczeń dotyczących niestosowania się do sygnalizacji świetlnej lub przekraczania dopuszczalnej prędkości. Biuro prowadzi nadzór nad drogami, które objęte są elektronicznym poborem opłat za korzystanie z nich.

W ramach realizacji zadań inspektorom przysługują takie same prawa jak policjantom, o czym mówi art. 129a ust. 2

ORGANY KONTROLI RUCHU DROGOWEGO

ustawy – Prawo o ruchu drogowym¹⁰⁸. Funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego są uprawnieni przede wszystkim do legitymowania osób i wydawania im wiążących poleceń, sprawdzania dokumentów, badania stanu trzeźwości kierowców i stanu technicznego pojazdów, sprawdzania zapisów urządzeń rejestrujących prędkość jazdy, czas pracy i obowiązkowego odpoczynku kierowcy. Posiadają prawo do zatrzymywania w uzasadnionych przypadkach dokumentów, np. praw jazdy, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, kontroli przewozów materiałów niebezpiecznych, występowania z wnioskiem o ocenę stanu zdrowia kierowcy i pilotowania określonych grup pojazdów. Inspektorom przysługuje prawo do kierowania ruchem drogowym, co zostało określone w ustawie – Prawo o ruchu drogowym¹⁰⁹. Zasady regulacji ruchem zawiera rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym¹¹⁰.

Straż gminna (miejska)

Zgodnie z ustawą o strażach gminnych jednym z zadań straży gminnych i miejskich jest „czuwanie nad porządkiem i kontrola ruchu drogowego – w zakresie określonym w przepisach o ruchu drogowym”¹¹¹. Zapis ten precyzuje art. 129b ustawy Prawo o ruchu drogowym, stanowiący, że strażnicy gminni (miejscy) mogą dokonywać kontroli w stosunku do kierujących naruszających zakaz ruchu w obu kierunkach (znak B-1). Mogą także wykonywać czynności służbowe wobec osób niestosujących się do przepisów o zatrzymaniu i postoju pojazdów, ruchu pieszych, a także ruchu motorowerów, pojazdów zaprzęgowych, rowerów, jazdy wierzchem i pędzenia zwierząt¹¹². Strażnik gminny (miejski) może przystąpić do przeprowadzenia kontroli drogowej, posiadając stosowne upoważnienie, które może uzyskać po odbyciu szkolenia prowadzonego przez przełożonego, w porozumieniu z komendantem wojewódzkim Policji. Zatrzymanie do kontroli na obszarze zabudowanym może się odbywać przez całą dobę, a poza obszarem zabudowanym – tylko w dzień. Sygnał do zatrzymania powinien być wydany w sposób widoczny i zrozumiały dla prowadzącego pojazd, ręką lub tarczą do zatrzymywania podczas dobrych warunków atmosferycznych, a w warunkach słabej widoczności – latarką albo tarczą ze światłem czerwonym¹¹³. Wykonując swe zadania, strażnicy mają prawo m.in. zatrzymywać pojazdy i jadących wierzchem. Są uprawnieni do sprawdzenia dokumentów wymaganych przy kontroli drogowej, legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu poleceń.

Prawo do wydawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze daje strażnikom art. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym¹¹⁴, mówi o tym również rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym¹¹⁵.

Służba Celno-Skarbowa

Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, realizując zadania związane z polityką celną, posiadają uprawnienia w zakresie kontroli ruchu drogowego, które ściślej określa ustawa – Prawo o ruchu drogowym¹¹⁶. Są one takie same, jak w przypadku Straży Granicznej i należą do nich m.in.: prawo do legitymowania osób i wydawania im poleceń, sprawdzania dokumentów wymaganych podczas kontroli drogowej, sprawdzania stanu trzeźwości kierujących oraz stanu technicznego pojazdów. Funkcjonariusze Służby Celnej posiadają

także uprawnienia w zakresie sprawdzania zapisów urządzeń rejestrujących prędkość jazdy, czas pracy kierowcy i jego odpoczynku, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, usuwania i przemieszczania pojazdów, występowania z wnioskiem o dokonanie badań lekarskich kierowcy oraz kontrolowania przewożonego ładunku. Sposób pełnienia służby na drodze przez funkcjonariuszy Służby Celnej precyzuje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego¹¹⁷. Stanowi ono m.in., że kontrola drogowa powinna być przeprowadzana przez umundurowanego funkcjonariusza poruszającego się pojazdem oznakowanym, w miejscu bezpiecznym, nieutrudniającym ruchu. Zatrzymanie do kontroli drogowej podczas dobrej widoczności może nastąpić za pomocą ręki lub tarczy do zatrzymywania pojazdów, a w czasie niedostatecznej widoczności – latarką lub tarczą ze światłem czerwonym. Funkcjonariusze mają obowiązek powiadomić Policję w przypadku, gdy zaistnieje konieczność zatrzymania uprawnień do kierowania lub użytkowania pojazdu. Zgodnie z art. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym¹¹⁸ umundurowany funkcjonariusz celny jest uprawniony do wydawania poleceń i sygnałów uczestnikom ruchu, o czym stanowi także rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym¹¹⁹.

Straż Leśna (Parku)

Kontrola ruchu odbywającego się na terenie lasów i parków narodowych należy m.in. do funkcjonariuszy Służby Leśnej lub Straży Parku. Zgodnie z ustawą o lasach¹²⁰ i ustawy o ochronie przyrody¹²¹ jednym z uprawnień funkcjonariuszy ww. służb jest prawo zatrzymywania pojazdów, dokonywania ich kontroli oraz sprawdzenie przewożonego ładunku i bagażu w przypadku podejrzenia popełnienia czynu zabronionego. Zadania i uprawnienia funkcjonariuszy dotyczące kontroli ruchu precyzuje ustawa – Prawo o ruchu drogowym¹²². Zgodnie z nią funkcjonariusze leśni i służby parku posiadają prawo do kontroli kierowców niestosujących się do przepisów i znaków drogowych (np. do zakazu wjazdu, zatrzymywania się i postoju) na terenach im podległych. Wykonując swe zadania, są uprawnieni do zatrzymania pojazdu, legitymowania osób i wydawania poleceń dotyczących zachowania się na drodze. Do przeprowadzania kontroli drogowej strażników uprawnia stosowne upoważnienie, które uzyskują po zaliczeniu szkolenia przeprowadzanego przez przełożonego działającego w porozumieniu z komendantem wojewódzkim Policji. Strażnicy powinni poruszać się pojazdem oznakowanym, a sygnał nakazujący zatrzymanie się do kontroli powinien być widoczny i zrozumiały. Szczegółowy sposób pełnienia służby na drogach przez strażników określa rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie kontroli ruchu drogowego¹²³. Do kierowania ruchem drogowym na terenie lasu uprawnienie posiada strażnik leśny, natomiast na terenie parku narodowego – funkcjonariusz Straży Parku, o czym mówi art. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym¹²⁴, oraz rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym¹²⁵. Strażnicy, wydając uczestnikom ruchu polecenia i sygnały, powinni być łatwo rozpoznawalni i widoczni.

Osoby działające w imieniu zarządcy drogi

Czynności związane z kontrolą ruchu drogowego wykonują nie tylko znane formacje, takie jak Policja, Żandarmeria Wojskowa czy Inspekcja Transportu Drogowego, ale również osoby działające w imieniu zarządcy drogi, tj. zarządu wojewódz-

stwa, powiatu lub gminy (miasta). Zadania tych osób ograniczają się do kontroli pojazdów w zakresie przestrzegania przepisów o masie, wymiarach lub nacisku osi, niszczących i zanieczyszczających drogi¹²⁶. Czynności kontrolne powinny być prowadzone w obecności funkcjonariusza Policji lub Inspekcji Transportu Drogowego przez osobę posiadającą stosowne upoważnienie wydane przez komendanta powiatowego (miejskiego) Policji, potwierdzające odbycie szkolenia w tym zakresie. Osoby działające w imieniu zarządcy drogi podczas wykonywanych czynności powinny być łatwo rozpoznawalne i widoczne. Sposób wykonywania czynności przez nie na drodze określa rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie kontroli ruchu drogowego¹²⁷. Posiadają one prawo do zatrzymywania pojazdu, legitymowania osób i wydawania im wiążących poleceń dotyczących korzystania z drogi, sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z użytkowaniem pojazdu oraz sprawdzania stanu technicznego i parametrów pojazdu (np. masa, wymiary). Są uprawnione do używania przyrządów kontrolno-pomiarowych służących głównie do badania pojazdu i uniemożliwienia dalszej jazdy, gdy pojazd przekracza dopuszczalną masę, nacisk osi lub uszkodza drogę¹²⁸. Prawo do wydawania sygnałów i poleceń użytkownikom dróg daje osobom działającym w imieniu zarządcy drogi ustawa – Prawo o ruchu drogowym¹²⁹, a czynności te precyzuje rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym¹³⁰.

NADZÓR NAD DZIAŁALNOŚCIĄ ORGANÓW KONTROLI RUCHU DROGOWEGO

Organy, przedmiot oraz kryteria nadzoru

W celu zapewnienia prawidłowości działania oprócz kontroli stosuje się także nadzór, który ma szerszy zasięg niż kontrola. Istnieje kilka definicji nadzoru. Zdaniem E. Ochendowskiego „nadzór obejmuje zawsze kontrolę, natomiast wykonywanie kontroli nie musi się łączyć z prawem stosowania środków nadzorczych. O nadzorze mówi się wówczas, gdy w grę wchodzi prawo wydawania poleceń, wiążących dyrektorów co do zmiany kierunków działania. Nadzór nie ogranicza się zatem do obserwacji i ustaleń stanu faktycznego, ale łączy się z możliwością stosowania środków nadzoru”¹³¹. Pod pojęciem nadzoru rozumie się również „kontrolę połączoną z uprawnieniami do podjęcia prawem przewidzianych środków wiążących nadzorowanego lub możność bezpośredniego wzruszenia jego aktów. Jeżeli środki prawa nie określają środków nadzorczej ingerencji, określenie nadzór traktuje się jako wyłącznie kontrolę”¹³². Natomiast J. Hausner pisze, że „(...) nadzór charakteryzuje się władczym charakterem form jego realizacji. Oznacza to, że organ nadzoru może ingerować bezpośrednio w działanie organu nadzorowanego, wydając mu dyrektywy do podjęcia stosownych działań korygujących czy naprawczych. Wynika to często z faktu ponoszenia odpowiedzialności przez nadzorującego za wynik i jakość działań nadzorowanego. Tych cech nie ma kontrola. Oczywiście, rozróżnienie pomiędzy kontrolą i nadzorem często ulega zatarciu, jeśli zwiększone są uprawnienia pokontrolne organów uprawnionych do kontroli (...)”¹³³. Przedmiotem nadzoru nad działalnością organów kontroli ruchu drogowego jest kontrolowanie efektywności, skuteczności oraz pra-

widowości ich działania, a także monitorowanie realizacji wniosków i zaleceń pokontrolnych. Instytucje odpowiedzialne za kontrolę ruchu drogowego wchodzi w skład organów administracji centralnej, które są podległe lub nadzorowane przez właściwego ministra (centralne organy resortowe). „Resort w znaczeniu podmiotowym oznacza hierarchiczny układ organów i jednostek organizacyjnych (centralnych i terenowych), podporządkowanych określone centralnemu organowi administracji państwowej”¹³⁴. W podległości hierarchicznej spotykamy się z podległością służbową, która w zakresie spraw służbowych daje możliwość wydawania rozkazów i poleceń służbowych, oraz podległością osobową umożliwiającą w odniesieniu do spraw pracowniczych dawanie awansów, kar lub pociąganie do odpowiedzialności dyscyplinarnej. W obszarze kontroli ruchu drogowego system hierarchiczny na przykładzie Policji przedstawia się w następujący sposób: na szczeblu centralnym Komendant Główny Policji nadzoruje I Zastępcę Komendanta Głównego, któremu podlega Biuro Ruchu Drogowego. Na szczeblu wojewódzkim Komendant Wojewódzki, którego zwierzchnikiem jest Komendant Główny Policji, nadzoruje pracę I Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego, któremu podlega Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego, a pracę funkcjonariuszy Wydziału Ruchu Drogowego nadzoruje naczelnik. Na szczeblu powiatu Komendant Powiatowy Policji podległy Komendantowi Wojewódzkiemu, nadzoruje pracę Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego, który jest zwierzchnikiem pracujących w nim funkcjonariuszy. Należy podkreślić, że właściwy nadzór ma bardzo duży wpływ na prawidłowe funkcjonowanie organów kontroli ruchu drogowego. Do kryteriów prawidłowego nadzoru zaliczamy kryterium legalności (zgodność działań z prawem), celowości (zgodność ze standardami należytego działania w danej dziedzinie), rzetelności (ocena działania co do prowadzenia działalności oraz prowadzonych działań merytorycznych) i gospodarności (dotyczy prawidłowego dysponowania środkami materialnymi i finansowymi).

Środki nadzoru

W celu skutecznego nadzorowania podległej jednostki są stosowane różne środki nadzoru. Przy systemie hierarchicznym funkcjonującym w instytucji organ wyższy stopniem wydaje polecenia organowi niżej usytuowanemu w hierarchii. Zasada legalności, praworządności nakazuje organom nadzorującym, aby wydawane decyzje i polecenia były zgodne z prawem. W przypadku braku prawnych uregulowań nadzoru organ nadzorujący może tylko sugerować nadzorowanemu działanie prawidłowe. Środki nadzoru możemy podzielić na prewencyjne i represyjne. Prewencyjne środki nadzoru służą doradzaniu jednostce nadzorowanej i opiekowaniu się nią, co ma na celu wyeliminowanie nieprawidłowości. Należy do nich m.in. uzgodnienie treści aktu utworzonego przez organ nadzorowany z organem nadzorującym lub zatwierdzenie takiego aktu przez organ nadzorujący. Represyjne środki nadzoru są stosowane w przypadku stwierdzenia naruszenia prawa. Ich przykładem jest żądanie przez organ nadzorujący informacji dotyczących nadzorowanego zakresu działań czy nakazanie wykonania określonych zadań. Uprawnienia organu nadzorującego dzieli się na środki oddziaływania merytorycznego (np. uchylanie, zawieszanie rozstrzygnięć organów nadzorowanych) i personalne (np. prawo do zawieszania pracowników w czynnościach).

KONTROLA DROGOWA PRZEPROWADZANA PRZEZ POLICJĘ JAKO JEDEN Z CZYNNIKÓW BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM

Policja jako organ kontroli ruchu drogowego czuwa nad bezpieczeństwem i porządkiem na drogach. Rejestruje dane statystyczne dotyczące czynności wykonywanych na drogach – m.in. liczby zdarzeń drogowych i ich przyczyn czy liczby ujawnionych wykroczeń oraz przestępstw drogowych. Informacje te pomagają w zobrazowaniu stanu bezpieczeństwa na drogach. W niniejszej części artykułu dokonano analizy danych statystycznych odnoszących się do stanu bezpieczeństwa na drogach. Autor spróbuje odpowiedzieć na pytanie, czy i w jakim zakresie kontrole drogowe Policji przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa.

Analiza danych statystycznych publikowanych przez Centralną Ewidencję Pojazdów i Kierowców, dotyczących liczby pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce, pozwala zaobserwować ich systematyczny wzrost, co przedstawia tabela nr 1.

Można zauważyć, że liczba nowo zarejestrowanych pojazdów pomiędzy rokiem 2010 i 2016 wzrosła o 355 594, a między rokiem 2013 i 2016 o 442 497. Według danych statystycznych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji nastąpił również wzrost ogólnej liczby pojazdów silnikowych (patrz tabela nr 2).

Wzrost ogólnej liczby samochodów poruszających się po polskich drogach między rokiem 2010 i 2015 wyniósł 4 371 149, a pomiędzy rokiem 2012 i 2015 – 2 533 389. Szybko rosnąca liczba pojazdów wymusza budowę nowych i remont starych dróg. Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa wpływa przede wszystkim na bezpieczeństwo uczestników ruchu, ale również umożliwia szybkie przemieszczanie się czy rozwój gospodarczy kraju. Wzrost liczby pojazdów może wynikać z łatwo dostępnego i rozwiniętego rynku aut nowych oraz – zwłaszcza – używanych. Samochód przestał być dobrem luksusowym, ale powszechnym, wykorzystywanym do pracy. Można zaobserwować, że w wielu gospodarstwach domowych jest więcej niż jeden samochód. Widząc to, możemy stwierdzić, że samochody są nie tylko dobrem powszechnym, ale poprawiła się również sytuacja materialna społeczeństwa. Na zwiększoną liczbę pojazdów na drogach może mieć wpływ fakt, że większość młodych ludzi z chwilą osiągnięcia pełnoletności zyskuje prawo jazdy i dąży do zakupu pojazdu. Niestety, większość aut poruszających się po drogach stanowią pojazdy starsze. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego w „Raporcie branży motoryzacyjnej 2016”¹³⁵ opublikował, że średni wiek samochodu w 2015 r. wyniósł 13,4 roku, natomiast samochody czteroletnie lub młodsze stanowiły pod koniec 2015 r. 10% wszystkich aut, tj. 1562,6. Możemy wnioskować, że przewaga pojazdów używanych, kilkunastoletnich wynika z rozwiniętego importu aut z zagranicy. Pojazdy poruszające się obecnie po drogach są w coraz lepszym stanie technicznym. Decyduje o tym świadomość kierujących, dbających o swoje auta, oraz systematyczny nadzór organów kontroli ruchu drogowego. W samochodach znajdują zastosowanie coraz nowocześniejsze układy i systemy mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Z każdym rokiem przybywa nowoczesnych dróg i autostrad. Według danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad „sieć dróg szybkiego ruchu na koniec 2016 r.

wynosiła w Polsce łącznie 3163,4 km. Z tego 1631,7 km stanowiły autostrady, a 1531,7 km drogi ekspresowe. Przez ostatni rok wzbogaciliśmy się o nieco ponad 100 km tego typu tras”¹³⁶.

Tabela nr 3 prezentuje liczbę wypadków oraz osób zabitych i rannych. W ostatnim dziesięcioleciu największą liczbę wypadków drogowych odnotowano w 2007 r. Spadek nastąpił w latach 2008–2010, po czym w 2011 r. nastąpił wzrost. Od 2012 r. ponownie odnotowano spadek liczby wypadków i osób, które w nich ucierpiały, aż do roku 2016, kiedy to nastąpił niewielki wzrost (patrz tabela nr 3).

W 2016 r. najwięcej wypadków miało miejsce w sierpniu (10%), w lipcu (9,8%) oraz w czerwcu (9,6%). Największa liczba zabitych została odnotowana w sierpniu (10,3%), we wrześniu (10,2%) i październiku (10,1%). W 2015 r. do największej liczby wypadków doszło również w sierpniu (9,9%), w grudniu (9,3%) i lipcu (9,2%). Najwięcej osób zginęło w grudniu (11,1%). Można wnioskować, że zwiększona liczba wypadków w miesiącach letnich była wywołana dużym natężeniem ruchu na drogach, co było spowodowane wakacyjnymi wyjazdami. W 2016 r. w lipcu w Warszawie odbył się Szczyt NATO, w którym uczestniczyło wielu przedstawicieli państw. Ponadto w Krakowie zorganizowano Światowe Dni Młodzieży, w których brało udział 3 868 000 pielgrzymów. Wydarzenia te powodowały m.in. utrudnienia na drogach, zwiększały natężenie ruchu oraz wymuszały zaangażowanie dużej liczby policjantów z całego kraju. Natomiast duży procent wypadków w okresie jesienno-zimowym może wynikać z trudnych warunków atmosferycznych oraz wcześniej zapadającego zmroku.

Dniem tygodnia, w którym ginęło i zostało rannych w wypadkach drogowych najwięcej osób, był piątek. W 2015 r. było to 16,7% zabitych i 16,5% rannych, a w 2016 r. 16,9% zabitych oraz 16,6% rannych osób. Do największej liczby wypadków dochodziło w godz. 14.00–19.00, na co również miało wpływ duże natężenie ruchu spowodowane m.in. powrotami z pracy. W piątki natomiast ludzie nie tylko wracają z pracy, ale także wyjeżdżają na weekendowy odpoczynek. Najmniej wypadków odnotowano w godzinach 24.00–5.00, gdy natężenie ruchu jest małe, ponadto w tym czasie najmniejsza liczba ludzi odniosła obrażenia.

W 2016 r. i poprzednich latach stwierdzono, że do największej liczby wypadków dochodzi w ciągu dnia, na prostym odcinku drogi. Możemy przypuszczać, że w tym okresie kierujący odczuwają większy komfort jazdy i czują się pewniej, poprzez co poruszają się z dużymi prędkościami, co sprzyja powstawaniu zdarzeń drogowych. Mimo to większy wskaźnik zabitych jest odnotowywany w porze nocnej na drogach nieoświetlonych. W 2015 r. najwięcej wypadków miało miejsce w obszarze zabudowanym – 23 658 (71,8%), zabitych 1248 (42,5%), rannych 27 431 osób (69%). W 2016 r. odnotowano 23 869 (70,9%) wypadków, w których zginęło 1275 osób (42,1%), a obrażenia ciała odniosło 27 696 osób (67,9%). Natomiast liczba wypadków, do których doszło poza obszarem zabudowanym, w 2015 r. wyniosła 9309 (28,2%). Zginęło w nich 1690 osób (57,5%), a rannych zostało 12 347 (31%). W roku 2016 miało miejsce 9795 (29,1%) wypadków poza obszarem zabudowanym, zginęło w nich 1751 osób (57,9%), a rany odniosło 13 070 osób (32,1%). Obserwujemy tutaj wzrost liczby wypadków i ich ofiar w porównaniu z rokiem 2015, tj. wypadki + 5,2%, zabici + 3,6%, ranni + 5,9%. Przedstawione wartości doskonale obrazują, że do większej liczby wypadków dochodzi na obszarze zabudowanym, ale w zda-

Tabela nr 1. Liczba pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce

	Rok						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Liczba pojazdów	1 466 455	1 368 145	1 314 476	1 379 552	1 326 563	1 584 552	1 822 049

Źródło: Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

Tabela nr 2. Ogólna liczba pojazdów

	Rok					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba pojazdów	23 037 149	24 189 370	24 875 717	25 683 575	26 472 274	27 409 106

Źródło: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Tabela nr 3. Liczba wypadków oraz osób zabitych i rannych w Polsce w latach 2007–2016

Lata	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2007 = 100%	Ogółem	2007 = 100%	Ogółem	2007 = 100%
2007	49 536	100,0	5583	100,0	63 224	100,0
2008	49 054	99,0	5437	97,4	62 097	98,2
2009	44 196	89,2	4572	81,9	56 046	88,6
2010	38 832	78,4	3907	70,0	48 952	77,4
2011	40 065	80,9	4189	75,0	49 501	78,3
2012	37 046	74,8	3571	64,0	45 792	72,4
2013	35 847	72,4	3357	60,1	44 059	69,7
2014	34 970	70,6	3202	57,4	42 545	67,3
2015	32 967	66,5	2938	52,6	39 778	62,9
2016	33 664	67,9	3026	54,2	40 766	64,5

Źródło: Wypadki drogowe w Polsce w 2016 r. Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Warszawa 2017.

Tabela nr 4. Wypadki drogowe i ich skutki wg geometrii drogi

Miejsce	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Prosty odcinek	18 004	18 271	1912	1922	20 979	21 495
Zakręt, łuk	3790	3986	477	513	5077	5213
Spadek	508	537	58	54	636	631
Wzniesienie	390	418	50	62	509	527
Wierzchołek	26	19	4	1	39	34
Skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem	9450	9745	427	468	11 612	12 043
Skrzyżowanie o ruchu okrężnym	500	531	7	7	592	660
Skrzyżowanie dróg równorzędnych	171	162	4	8	199	199

Źródło: Raport KGP dotyczący wypadków drogowych w latach 2015 i 2016.

rzeniach występujących poza obszarem zabudowanym ginie więcej ludzi. Przyczyną mogą być trudne warunki jazdy, np. ograniczona widoczność, oraz nadmierna prędkość. Często w jednym samochodzie umiera więcej niż jedna osoba, a pomoc lekarska dociera do poszkodowanych zbyt późno.

Miejsce, w którym dochodzi do największej liczby wypadków, są m.in. proste odcinki drogi, zakręty i łuki, spadki, wzniesienia oraz skrzyżowania, co przedstawia tabela nr 4. Do głównych przyczyn wypadków drogowych można zaliczyć

niedostosowanie prędkości do warunków jazdy, nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieprawidłowe wyprzedzanie oraz zachowanie wobec pieszych.

Miejsce, w którym odnotowano największą liczbę wypadków drogowych w 2015 i 2016 r., była jezdnia, następnie – przejście dla pieszych, pobocze, chodnik, droga dla rowerów oraz skarpa i rów.

POLICYJNA KONTROLA DROGOWA JAKO JEDEN Z CZYNNIKÓW BRD

W 2015 r. zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych. Odnotowano 26 713 wypadków (81% ogółu), zginęło 2600 osób (88,5%), a rannych zostało 32 116 osób (80,7%). Podobnie było w 2016 r., z tym że wypadków odnotowano 27 270 (81% ogółu), śmierć poniosło 2665 osób (88,1%), a rannych zostało 32 857 osób (80,6%). Do najmniejszej liczby wypadków doszło na drogach ekspresowych (2015 r. – 258, 2016 r. – 273) oraz autostradach (2015 r. – 380, 2016 r. – 415). Na tych drogach ucierpiało najmniej osób. Liczby te w znakomity sposób obrazują, jak duże znaczenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym ma nowoczesna i rozbudowana infrastruktura drogowa.

Spośród wszystkich wypadków najwięcej było zakwalifikowanych jako „zderzenie pojazdów w ruchu”. W 2015 r. było ich 16 802, co dało 50,9% ogółu, natomiast w 2016 r. 17 484, co stanowiło 51,9% ogółu wypadków. Drugim najczęściej występującym rodzajem wypadków było „najeżdżenie na pieszego” – w 2015 r. było ich 8436, tj. 25,6% ogółu, oraz w 2016 r. – 8255 (24,5% ogółu wypadków). Widzimy zatem, jak bardzo zagrożoną grupą są niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, m.in. piesi i rowerzyści.

Decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego ma człowiek. W 2015 r. z winy kierujących doszło do 82,8% wypadków, a w 2016 r. – do 86,4%. Wśród sprawców zdarzeń drogowych najliczniejszą grupę stanowili mężczyźni, bo aż 73,7% w 2015 r. i 73,2% w 2016 r. Szczególną uwagę należy zwrócić na „młodych kierowców” w wieku 18–24 lata. W 2016 r. byli sprawcami 5823 wypadków, tj. 20%, co daje wzrost – w porównaniu z rokiem 2015 – o 240 wypadki, czyli 4,3%. Może to wynikać z braku doświadczenia i nieodpowiedzialności młodych ludzi.

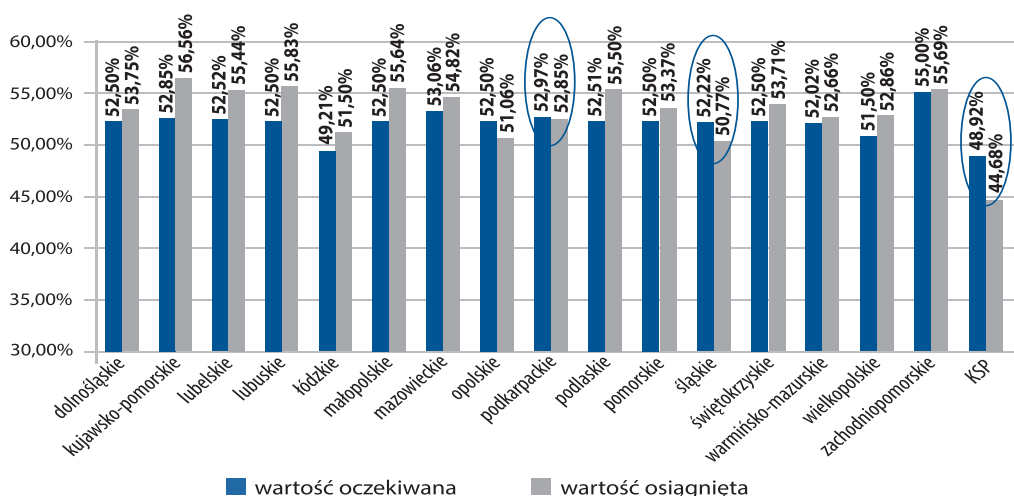
Inną, dość liczną grupę sprawców wypadków drogowych stanowili piesi. W 2016 r. spowodowali 2449 wypadków (7,3%), w których zginęło 399 osób (13,2%), a rany odniosły 2093 osoby (5,1%). W większości przypadków ofiarami byli piesi. W porównaniu z 2015 r. piesi spowodowali o 170 (-6,5%) wypadków mniej. Zginęło w nich 51 osób mniej (-11,3%), a liczba

rannych zmniejszyła się o 245 (-10,9%). Można zauważyć, że jest to znaczący spadek w tej grupie uczestników ruchu. Mogą mieć na to wpływ kampanie edukacyjne, działania kontrolno-prewencyjne, ale również zwiększone represje wobec osób popełniających wykroczenia. Wśród pieszych największą grupę, tak jak w przypadku kierujących, stanowią mężczyźni (2015 r. – 67,5%, 2016 r. – 67%), z tym że głównie w wieku 40–59 lat. Szczególnie zagrożone są osoby starsze, powyżej 60. roku życia. Do największej liczby wypadków z udziałem pieszych dochodzi w listopadzie i grudniu, kiedy warunki atmosferyczne są trudne oraz szybko zapada zmrok. Dlatego policjanci prowadzą szczególnie w okresie jesienno-zimowym działania mające na celu zwiększenie widoczności pieszych i rowerzystów. Przykładem takich działań są akcje: „Odblask”, czy „Postaw na odblask”, podczas których uczestnikom ruchu drogowego są rozdawane m.in. elementy odblaskowe oraz światła¹³⁷.

Jako jeden ze sposobów poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym Komenda Główna Policji obrała sobie za cel zwiększenie liczby etatów policyjnych w komórkach ruchu drogowego do wartości minimum 10% w stosunku do całego stanu etatowego komend wojewódzkich i komendy stołecznej Policji. Realizacja tego zadania nastąpiła zgodnie z poleceniem Komendanta Głównego Policji z dnia 24 kwietnia 2013 r. Miało to prowadzić do zwiększenia liczby policjantów ruchu drogowego pełniących służbę na drogach. Procentowy udział policjantów pionu ruchu drogowego, pełniących służbę na drogach w 2016 r., prezentuje wykres nr 1. Widzimy, że tylko trzy województwa nie osiągnęły oczekiwanej wartości.

Wraz ze wzrostem liczby etatów funkcjonariuszy pełniących służbę w komórkach ruchu drogowego zwiększyła się liczba policjantów pełniących służbę na drogach. Pozwoliło to na wzrost liczby m.in. legitymowań, przeprowadzenie większej liczby działań kontrolno-prewencyjnych czy zwiększenie represji wobec kierujących naruszających przepisy ruchu drogowego (patrz tabela nr 3). Porównując rok 2013 z 2016, możemy zaobserwować wzrost liczby legitymowanych osób o 871 371. W tym okresie odnotowano ogólny wzrost zasto-

Wykres nr 1. Procentowy udział policjantów pionu ruchu drogowego, pełniących służbę na drogach w 2016 r.



Źródło: Prezentacja z odprawy rocznej kierownictwa Policji, 2017 r. Komenda Główna Policji.

Tabela nr 5. Liczba osób legitymowanych, środków karnych i zatrzymanych uprawnień do kierowania pojazdami w latach 2006–2016

Rok	Liczba legitymowanych osób	Środki prawne za naruszenia			Zatrzymane uprawnienia do kierowania pojazdami
		pouczenia	mandaty karne	wnioski o ukaranie	
2006	5 004 286	1 093 032	1 953 921	112 433	57 026
2007	4 913 246	943 486	2 062 524	106 246	40 192
2008	5 201 088	961 447	2 206 042	102 092	39 990
2009	5 890 466	857 814	2 502 183	107 578	43 096
2010	6 038 537	545 317	2 527 872	109 944	45 187
2011	6 438 157	352 344	2 803 003	89 749	50 751
2012	6 307 282	389 994	2 861 659	75 994	49 131
2013	6 367 523	466 202	2 920 405	97 515	49 113
2014	7 352 711	408 180	3 466 616	141 191	62 034
2015	7 448 021	358 576	3 578 207	164 524	78 572
2016	7 238 894	351 393	3 489 845	160 402	80 771

Źródło: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Tabela nr 6. Najczęściej popełniane wykroczenia przez kierujących pojazdami

Wykroczenie	Rok	
	2015	2016
Przekroczenie dopuszczalnej prędkości	1 590 959	1 647 420
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	401 758	335 462
Nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych	84 869	79 021
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu lub kierunku jazdy	221 448	304 824
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	102 617	98 101
Nieprawidłowe wyprzedzanie	55 107	61 074

Źródło: Karta STM za rok 2015 i 2016. Komenda Główna Policji.

Tabela nr 7. Najczęściej popełniane wykroczenia przez pieszych

Wykroczenie	Rok	
	2015	2016
Nieustąpienie pierwszeństwa pojazdowi	2639	2526
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	74 197	63 857
Przechodzenie przez jezdnię w miejscu niedozwolonym	331 602	2 897 770
Chodzenie po niewłaściwej stronie jezdni, leżenie na jezdni	39 558	31 705

Źródło: Karta STM za rok 2015 i 2016. Komenda Główna Policji.

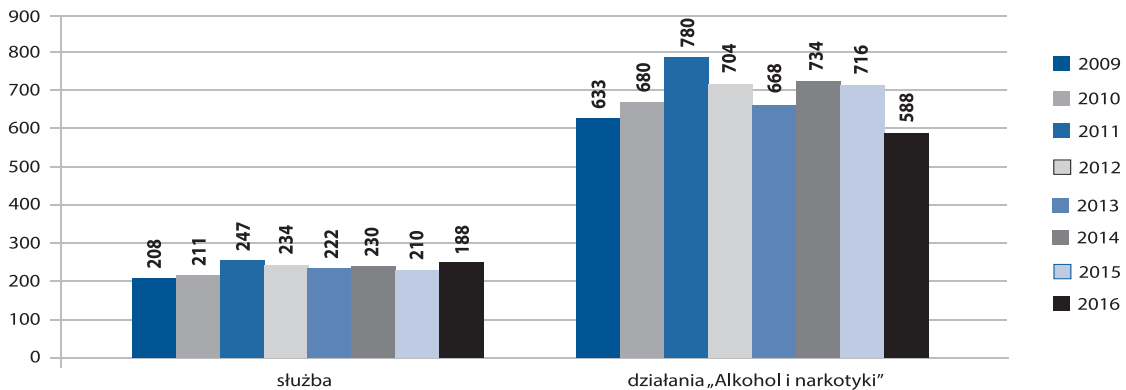
sowanych środków karnych (pouczeń, mandatów, wniosków o ukaranie) o 517 518. W latach 2015–2016 nastąpił gwałtowny wzrost zatrzymanych uprawnień do kierowania pojazdami, tj. z 78 572 do 80 771 (wzrost o 2199), co może wynikać z wprowadzenia w 2015 r. art. 135 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nakazującego zatrzymanie prawa jazdy za przekroczenie dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym o ponad 50 km/h lub za przewożenie osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) albo wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji.

Do najczęściej popełnianych wykroczeń przez kierujących należą m.in.: przekroczenie dopuszczalnej prędkości, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu czy nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych (patrz tabela nr 6).

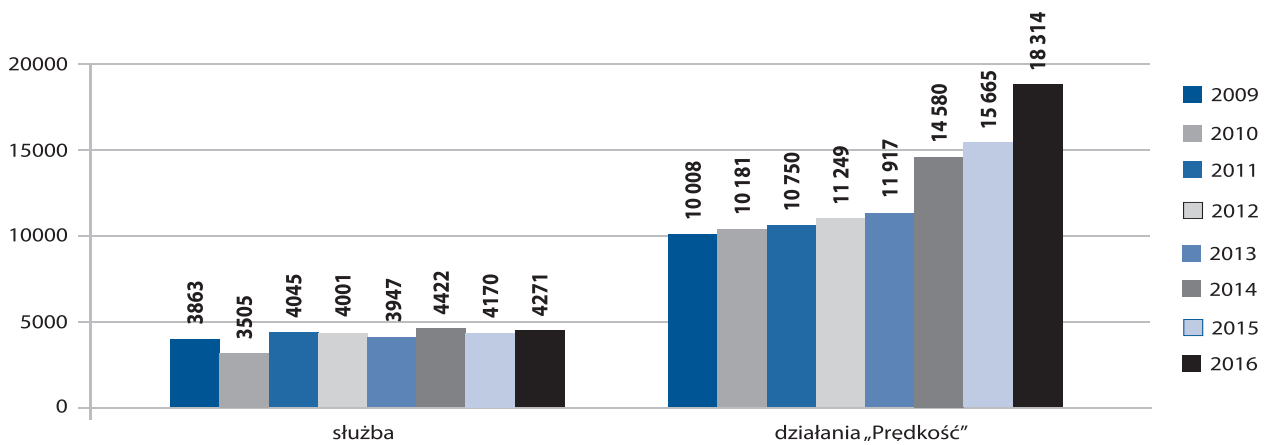
Piesi popełniają najczęściej następujące wykroczenia: nieustąpienie pierwszeństwa pojazdowi, niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej oraz przechodzenie przez jezdnię w miejscu niedozwolonym (patrz tabela nr 7).

Analizując powyższe dane, można zauważyć wzrost ujawnionych wykroczeń wśród kierujących, związanych m.in. z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości (+56 461), nie-

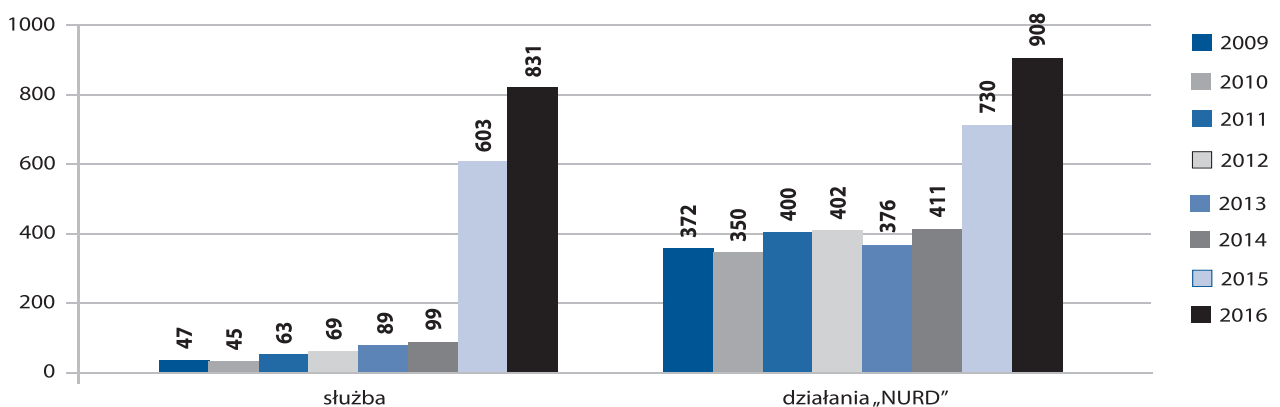
POLICYJNA KONTROLA DROGOWA JAKO JEDEN Z CZYNNIKÓW BRD

Wykres nr 2. Liczba ujawnionych na dobę przypadków kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu (art. 87 kw + art. 178a kk)

Źródło: Sprawozdanie z działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizowanych w 2016 r. Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Wykres nr 3. Dobowa liczba ujawnionych wykroczeń przekroczenia prędkości

Źródło: Sprawozdanie z działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizowanych w 2016 r. Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Wykres nr 4. Dobowa liczba nałożonych mandatów karnych na kierujących za naruszenie przepisów o zachowaniu się wobec pieszych

Źródło: Sprawozdanie z działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizowanych w 2016 r. Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

prawidłową zmianą pasa ruchu lub kierunku jazdy (+83 376) i nieprawidłowym wyprzedzaniem (+5967). Wśród ujawnionych wykroczeń popełnianych przez pieszych bardzo duży wzrost – bo aż o 2 897 770 – zanotowano w związku z przechodzeniem przez jezdnię w miejscu niedozwolonym. Można więc wysnuć wnioski, że Policja w sposób szczególny objęła troską niechronionych uczestników ruchu.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym Policja prowadzi wiele działań kontrolno-prewencyjnych, do których należą m.in. „Alkohol i Narkotyki”, „Prędkość” czy „Niechronieni Uczestnicy Ruchu Drogowego”. Dokonując analizy wybranych wyników działań kontrolno-prewencyjnych, postaram się udowodnić skuteczność Policji w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zwalczaniu negatywnych zachowań uczestników ruchu.

Akcja „Alkohol i Narkotyki” ma na celu eliminowanie z ruchu kierujących w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości bądź pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu. Skuteczność tych działań obrazuje wykres nr 2, z którego wynika, że na skutek prowadzonej akcji zostaje zbadana i ujawniona znacznie większa liczba kierujących znajdujących się pod wpływem alkoholu. Analizując okres od 2009 r. do 2016 r., można zauważyć, że w zeszłym roku ujawniono najmniej, bo tylko 588 osób kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu. Może to świadczyć o rosnącej świadomości i odpowiedzialności wśród kierujących, którzy rezygnują z kierowania pojazdem po spożyciu alkoholu, a także o skuteczności działań prewencyjnych i edukacyjnych prowadzonych m.in. przez Policję.

Policja realizuje także działania „Prędkość” polegające na egzekwowaniu od kierujących stosowania się do ograniczeń prędkości (patrz wykres nr 3). Analiza wyników tych czynności wykonanych w latach 2009–2016 pozwala zaobserwować wzrost liczby ujawnionych wykroczeń związanych z przekroczeniem prędkości. Istotne różnice są widoczne w latach 2013–2016, czyli w okresie, gdy do służby na drogach skierowano większą liczbę policjantów ruchu drogowego.

Policja prowadzi również działania mające na celu dbanie o bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz egzekwowanie stosowania przez nich przepisów ruchu drogowego, pod nazwą: „Niechronieni Uczestnicy Ruchu Drogowego” (patrz wykres nr 4). Rowerzyści i piesi to grupa uczestników ruchu szczególnie narażona na niebezpieczeństwo. Analizując poniższe dane z lat 2009–2016, można zauważyć znaczny wzrost wykroczeń ujawnionych podczas prowadzonych działań, a w szczególności w czasie codziennej służby. Świadczy to o dużej liczbie wykroczeń popełnianych wobec „niechronionych” uczestników ruchu oraz o wyjątkowym zaangażowaniu policjantów w ich zwalczanie.

Dokonując analizy powyższych danych statystycznych, można stwierdzić, że na polskich drogach z każdym rokiem przybywa samochodów, co przy istniejącej infrastrukturze drogowej nie wpływa na bezpieczeństwo, szczególnie gdy są to samochody kilkuletnie lub kilkunastoletnie. Do 2015 r. obserwowano systematyczny spadek liczby wypadków drogowych, osób zabitych i rannych, jednakże w 2016 r. nastąpił niewielki wzrost tego wskaźnika. Przyczyn tego zjawiska może być wiele. Niektóre są zależne od człowieka, np. nadmierna prędkość, nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych czy nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu. Są też czynniki niezależne od człowieka, a mające duży wpływ na powstawanie wypadków, do których zaliczamy m.in.: stan zdrowia kierowcy, złe warunki atmosferyczne lub zwierzęta na drogach.

Aby zmniejszyć liczbę wypadków, należy także systematycznie rozbudowywać i modernizować infrastrukturę drogową, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo. Świadczą o tym statystyki dotyczące miejsc powstawania zdarzeń drogowych, mówiące o tym, że najmniej wypadków miało miejsce na drogach ekspresowych i autostradach, a najwięcej – na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych, których w Polsce jest dużo.

Kolejnym czynnikiem wpływającym znacząco na zmniejszenie zdarzeń drogowych są stały nadzór i kontrola nad uczestnikami ruchu. W celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym Komenda Główna Policji zwiększyła liczbę policjantów skierowanych do służby na drogach, co przyczyniło się m.in. do częstszych legitymowań, ujawnionych przestępstw i wykroczeń drogowych oraz nałożonych środków karnych. Dążąc do efektywnej realizacji zadań, należy przeprowadzać częstsze szkolenia policjantów ruchu drogowego, tak aby mogli w sposób skuteczny i zgodny z prawem zwalczać negatywne zachowania na drogach. Niezbędne jest też wyposażenie funkcjonariuszy w nowoczesny sprzęt techniczny służący do ujawniania przestępstw i wykroczeń oraz uchwalanie aktów prawnych dających policjantom możliwość ich zwalczania. Ważne jest też, aby przepisy prawa nadążały za nowościami technicznymi, z których korzystają uczestnicy ruchu. W celu zmniejszenia liczby wypadków należy po przeanalizowaniu danych statystycznych dotyczących czasu, przyczyn i miejsca ich powstania, kierować siły i środki policyjne w punkty ich występowania. Ważnym orężem w zwalczaniu negatywnych zachowań są m.in. fotoradary i odcinkowe pomiary prędkości, które nie tylko odciążają policjantów w ich codziennych obowiązkach, ale również pełnią funkcję prewencyjno-kontrolną. Duże znaczenie ma także edukacja młodych uczestników ruchu z zakresu przepisów i umiejętności praktycznych. Trzeba ją rozpocząć już w wieku szkolnym i kontynuować również po otrzymaniu prawa jazdy. Konieczność tę potwierdza fakt powodowania dużej liczby zdarzeń przez kierujących w wieku 18–24 lat. Aby uświadomić uczestnikom ruchu niebezpieczeństwa cychające na drodze, Policja oraz inne organy prowadzą wiele kampanii edukacyjnych skierowanych do różnych grup osób, np. „Odblask”, „Prędkość zabija” czy „Nie jedź na kacu” oraz działania działania prewencyjno-kontrolne, do których należą m.in. „Niechronieni Uczestnicy Ruchu Drogowego”, „Prędkość”, „Truck”. Kampanie i akcje tego rodzaju powinny być nadal realizowane oraz trafiać do jak największej liczby odbiorców.

ZAKOŃCZENIE

Na bezpieczeństwo i porządek w ruchu drogowym składają się takie czynniki, jak: edukacja uczestników ruchu, ich zdolność psychofizyczna, akty prawne regulujące sposób i zasady korzystania z dróg, znajomość przepisów ruchu drogowego, umiejętności praktyczne kierowcy oraz rozbudowana infrastruktura drogową i nadzór służb kontrolnych. Edukacja dzieci i młodzieży służy przyswojeniu przepisów ruchu drogowego, kształtowaniu właściwych zachowań na drodze i uświadomieniu najmłodszym uczestnikom ruchu zagrożeń, jakie niesie nieprawidłowe korzystanie z dróg. W tym celu funkcjonariusze Policji uczestniczą w spotkaniach z dziećmi, podczas których jest poruszana tematyka bezpieczeństwa w ruchu drogowym

POLICYJNA KONTROLA DROGOWA JAKO JEDEN Z CZYNNIKÓW BRD

i zagrożeń występujących na drodze. Policjanci prowadzą także egzaminy teoretyczne i praktyczne na kartę rowerową, w czasie których dzieci uzyskują swoje pierwsze uprawnienia do kierowania pojazdami.

Ponadto na bezpieczeństwo uczestników ruchu ma również wpływ stan psychofizyczny kierującego. Kandydaci do uzyskania prawa jazdy są poddawani obowiązkowym badaniom lekarskim mającym na celu stwierdzenie ich predyspozycji do kierowania pojazdami. Z upływem wieku kierowcy powinni poddawać się samokontroli i w przypadku wystąpienia chorób lub zażywania leków mogących upośledzać zdolność do prowadzenia pojazdu – zrezygnować z kierowania. Powinni również odstąpić od kierowania pojazdem po spożyciu alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu. Prowadzonych jest wiele kampanii społecznych mających na celu uświadomienie konsekwencji wynikających z kierowania pod wpływem środków zabronionych, m.in. „Prowadzę, jestem trzeźwy”. W celu wyeliminowania z ruchu kierujących pod wpływem alkoholu lub narkotyków Policja realizuje m.in. działania „Trzeźwość”, „Trzeźwy poranek”.

Podstawowym aktem prawnym regulującym przepisy ruchu drogowego jest ustawa – Prawo o ruchu drogowym¹³⁸ oraz akty wykonawcze. Uczestnik ruchu, poruszając się po drodze publicznej, musi znać obowiązujące go przepisy. Dlatego przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego uprawniającego do kierowania pojazdem (samochodem czy rowerem) kandydat ma obowiązek przystąpić do egzaminu sprawdzającego wiedzę teoretyczną. Kierowca – bez względu na staż posiadania uprawnień do kierowania – powinien systematycznie odnawiać swoją wiedzę, gdyż akty prawne regulujące korzystanie z dróg ulegają zmianom.

Należy podkreślić, że nie bez znaczenia pozostają zdolności praktyczne kierującego. Ich posiadanie pozwala na prawidłową reakcję w sytuacjach ekstremalnych (np. utrata przyczepności) oraz ekonomiczne korzystanie z samochodu, tzw. eco drive. Istnieje wiele ośrodków oferujących kursy w zakresie techniki jazdy samochodem.

Na bezpieczeństwo oraz prawidłowe funkcjonowanie państwa i różnych gałęzi bezpieczeństwa ma także znaczący wpływ rozbudowana infrastruktura drogowa. Każdego roku powstaje coraz więcej szlaków komunikacyjnych, w tym również autostrad i dróg ekspresowych. Rozwój i budowa tras szybkiego ruchu, bezkolizyjnych skrzyżowań i obwodnic miast pozwalają na usprawnienie ruchu, co ma szczególne znaczenie w zakresie przewozu towarów między wschodnią i zachodnią Europą oraz wpływa na zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych. Porządek i płynność ruchu są również gwarantowane przez prawidłowe oraz czytelne oznakowanie dróg znakami pionowymi oraz poziomymi. Za rozbudowę, utrzymanie i oznakowanie ciągów komunikacyjnych odpowiadają organy administracji drogowej. Ich podział i kompetencje są uzależnione od kategorii drogi, za którą odpowiadają, np. drogi krajowe – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Pojazdy poruszające się po drogach publicznych muszą spełniać wymagania wynikające z rozporządzenia w sprawie warunków technicznych i obowiązkowego wyposażenia pojazdów¹³⁹ i innych aktów prawnych. Zgodnie z ww. rozporządzeniem pojazd dopuszczony do ruchu po drodze publicznej musi spełniać wymagania w zakresie bezpieczeństwa (np. prawidłowe oświetlenie), ochrony środowiska (np. brak wycieków płynów eksploatacyjnych), porządku (np. posiadanie tablic rejestracyjnych) oraz posiadać odpowiednie wyposażenie,

w zależności od rodzaju pojazdu. W celu zapewnienia porządku i bezpieczeństwa w ruchu drogowym stworzono organy kontroli, m.in. Policję, Inspekcję Transportu Drogowego czy straże gminną (miejską), którym nadano wiele uprawnień. W ramach ujawniania nieprawidłowości mają one prawo m.in. stosować urządzenia kontrolno-pomiarowe służące np. do badania stanu trzeźwości lub dokonywania pomiarów prędkości, a także kontrolować stan techniczny i parametry pojazdów. Zadania i uprawnienia organów kontroli są uregulowane w stosownych aktach prawnych. Za ujawnione nieprawidłowości wobec osoby kontrolowanej są stosowane sankcje przewidziane prawem, a od ustaleń organu kontrolnego przysługuje odwołanie. Nad prawidłowym i zgodnym z prawem funkcjonowaniem organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na drogach czuwają odpowiednie instytucje, np. Najwyższa Izba Kontroli.

Nie podlega wątpliwości, że kontrola drogowa jest bardzo ważnym czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Zwiększona liczba policjantów na drogach skutkuje intensywnym nadzorem i kontrolą, a co za tym idzie – zmniejszeniem negatywnych zachowań kierujących na drogach. Istotne jest, aby służbę w komórkach ruchu drogowego pełnili policjanci posiadający specjalistyczne przeszkolenie w tym zakresie. Dzięki temu są w stanie w profesjonalny sposób przeprowadzić kontrolę w zakresie stanu technicznego pojazdu, a także transportu drogowego.

Słowa kluczowe: kontrola, organy kontroli, nadzór, administracja drogowa, bezpieczeństwo w ruchu drogowym, droga, znaki drogowe, pojazd, kierujący

Keywords: control, control authorities, supervision, road administration, traffic safety, road, road signs, vehicle, driver

¹ E. Ochendowski, *Prawo administracyjne*, s. 418.

² *Prawo administracyjne. Pojęcia, instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie*, red. Z. Duniewska, B. Jaworska-Dębska, R. Michalska-Badziak, E. Olejniczak-Szałowska, M. Stahl, Warszawa 2002, s. 195.

³ Dz. U. Nr 185, poz. 1092.

⁴ Art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. Nr 185, poz. 1092).

⁵ E. Ochendowski, *Prawo administracyjne*.

⁶ Dział IV „Udział prokuratora” ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.).

⁷ Art. 3 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1985 r. o prokuraturze (Dz. U. z 2016 r. poz. 178, z późn. zm.).

⁸ E. Ochendowski, *Prawo administracyjne*.

⁹ Art. 6 ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli administracji rządowej (Dz. U. Nr 185, poz. 1092).

¹⁰ E. Ochendowski, *Prawo administracyjne*.

¹¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2017 r. poz. 524, z późn. zm.).

¹² Ustawa z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz. U. z 2014 r. poz. 1648).

¹³ *Prawo administracyjne. Pojęcia, instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie*, s. 223.

¹⁴ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.).

¹⁵ Art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, z późn. zm.).

- ¹⁶ Art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
- ¹⁷ *Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa Polski w XXI wieku*, red. J. Wojnarowski, W. Kitler, J. Marczak, H. Królikowski, A. Skrabacz, K. Gąsiorek, M. Kaliński, W. Moczulski, Z. Piątek, Z. Skwarek, H. Szafran, R. Radziejewski, R. Jakubczak, Warszawa 2008, s. 322.
- ¹⁸ Art. 16 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
- ¹⁹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 lipca 2005 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu postępowania przy użyciu broni palnej przez policjantów oraz zasad użycia broni palnej przez oddziały i pododdziały zwarte Policji (Dz. U. Nr 135, poz. 1132) – nie obowiązuje od dnia 5 czerwca 2013 r.
- ²⁰ Art. 95 § 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713, z późn. zm.).
- ²¹ Art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
- ²² *Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa Polski w XXI wieku*, s. 322.
- ²³ Art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
- ²⁴ Art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
- ²⁵ Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713, z późn. zm.).
- ²⁶ Art. 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych.
- ²⁷ Art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych.
- ²⁸ Art. 5 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych.
- ²⁹ Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 706, z późn. zm.).
- ³⁰ Art. 7 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych.
- ³¹ Art. 11 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych.
- ³² Art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych.
- ³³ Zadania straży gminnych (miejskich) określa m.in. ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych, rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 września 1997 r. w sprawie określenia wykroczeń, za które funkcjonariusze straży gminnych (miejskich) upoważnieni są do nakładania grzywnien w drodze mandatu karnego, oraz zasad i sposobu wydawania upoważnień (Dz. U. z 2015 r. poz. 2341), a także rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 lipca 1998 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu postępowania przy użyciu broni palnej krótkiej przez strażników gminnych (Dz. U. z 2004 r. poz. 215, z późn. zm.).
- ³⁴ Art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788, z późn. zm.).
- ³⁵ Art. 45 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach.
- ³⁶ Art. 47 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach.
- ³⁷ Zob. art. 47 ust. 2 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach.
- ³⁸ Art. 103 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134, z późn. zm.).
- ³⁹ Art. 108 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
- ⁴⁰ Art. 108 ust. 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
- ⁴¹ § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 1993 r. w sprawie funkcjonowania Straży Parku w parkach narodowych (Dz. U. Nr 30, poz. 138).
- ⁴² Art. 48 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.).
- ⁴³ Art. 50 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
- ⁴⁴ Rozdział 5 „Kontrola ruchu drogowego” ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁴⁵ Zob. art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
- ⁴⁶ Art. 54 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
- ⁴⁷ Art. 55 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
- ⁴⁸ Art. 56 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
- ⁴⁹ Art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1643, z późn. zm.).
- ⁵⁰ Art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.
- ⁵¹ Art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.
- ⁵² Art. 5 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.
- ⁵³ Art. 9 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.
- ⁵⁴ Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1947).
- ⁵⁵ www.kis.gov.pl/documents/6609173/6751991/broszura+KAS.pdf. [dostęp: 11.05.2017 r.].
- ⁵⁶ Art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm.).
- ⁵⁷ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁵⁸ Zob. zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100, z późn. zm.).
- ⁵⁹ Zob. rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, z późn. zm.).
- ⁶⁰ Art. 129 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁶¹ Zob. art. 129 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁶² Zob. art. 14 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
- ⁶³ Art. 15 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
- ⁶⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2015 r. w sprawie postępowania przy wykonywaniu niektórych uprawnień policjantów (Dz. U. poz. 1565).
- ⁶⁵ Art. 38 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁶⁶ Zob. art. 95 i 95a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁶⁷ Zob. art. 87 ustawy z 6 kwietnia 2001 r. o transporcie drogowym.
- ⁶⁸ Art. 128 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁶⁹ Art. 129 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁷⁰ Zarządzenie 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 (Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 40, z późn. zm.).
- ⁷¹ Zob. art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁷² Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego, albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846, z późn. zm.).
- ⁷³ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów pozostawionych bez tablic rejestracyjnych lub których stan wskazuje na to, że nie są używane (Dz. U. Nr 143, poz. 845, z późn. zm.).
- ⁷⁴ Art. 129 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁷⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).
- ⁷⁶ Zob. ustawa z dnia 6 kwietnia 2001 r. o transporcie drogowym.
- ⁷⁷ Zapisy tego typu urządzeń reguluje m.in. rozporządzenie (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 zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. z UE.L Nr 102, s. 1) oraz ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z późn. zm.).
- ⁷⁸ Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, z późn. zm.).
- ⁷⁹ Art. 132 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

POLICYJNA KONTROLA DROGOWA JAKO JEDEN Z CZYNNIKÓW BRD

- ⁸⁰ Art. 135 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁸¹ Zob. rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 grudnia 2003 r. w sprawie warunków i sposobu pilotowania pojazdów oraz wysokości opłat (Dz. U. z 2004 r. Nr 7, poz. 62) – nie obowiązuje od dnia 19 października 2012 r.
- ⁸² Zob. zarządzenie nr 497 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie pełnienia służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego (Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 41, z późn. zm.).
- ⁸³ Zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100, z późn. zm.).
- ⁸⁴ Art. 122 ust. 1 pkt. 3 lit. a, b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁸⁵ Rozdział 12 „Badania lekarskie” ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
- ⁸⁶ Zob. wytyczne nr 1 Komendanta Głównego Policji z dnia 3 stycznia 2006 r. w sprawie postępowania policjantów wobec uczestników ruchu drogowego korzystających z immunitetów i przywilejów dyplomatycznych lub konsularnych oraz korzystających z immunitetów krajowych (Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 17, z późn. zm.).
- ⁸⁷ Art. 129 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁸⁸ Art. 129 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁸⁹ Zob. § 4 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez Żandarmerię Wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. Nr 40, poz. 364).
- ⁹⁰ Zob. § 11 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez Żandarmerię Wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.
- ⁹¹ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
- ⁹² Art. 18 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
- ⁹³ Prawo do udziału w zabezpieczeniu EURO 2012 dawało zarządzenie nr 41 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 maja 2012 r. w sprawie użycia żołnierzy Żandarmerii Wojskowej do udzielenia pomocy Policji (M.P. poz. 294) – nie obowiązuje od 6 lipca 2012 r.
- ⁹⁴ Zob. art. 2 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.
- ⁹⁵ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁹⁶ Art. 129 ust. 4a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ⁹⁷ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
- ⁹⁸ § 12 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
- ⁹⁹ Zob. art. 4b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹⁰⁰ Art. 6 ust. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹⁰¹ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
- ¹⁰² Zob. art. 50 ustawy z dnia 6 kwietnia 2001 r. o transporcie drogowym.
- ¹⁰³ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹⁰⁴ Art. 129a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹⁰⁵ Ustawa z dnia 6 kwietnia 2001 r. o transporcie drogowym.
- ¹⁰⁶ Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.
- ¹⁰⁷ Zarządzenie nr 92 Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2012 r. w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego (M.P. poz. 820).
- ¹⁰⁸ Art. 129a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹⁰⁹ Art. 6 ust. 1 pkt. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹¹⁰ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
- ¹¹¹ Art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych.
- ¹¹² Art. 129b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹¹³ Zob. rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
- ¹¹⁴ Art. 6 ust. 1 pkt. 3c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹¹⁵ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
- ¹¹⁶ Art. 129 ust. 4a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹¹⁷ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
- ¹¹⁸ Art. 6 ust. 1 pkt 3b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹¹⁹ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
- ¹²⁰ Art. 47 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach.
- ¹²¹ Art. 108 ust. 5 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
- ¹²² Zob. art. 129c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹²³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
- ¹²⁴ Art. 6 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹²⁵ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
- ¹²⁶ Zob. art. 129d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹²⁷ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
- ¹²⁸ Art. 129d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹²⁹ Art. 6 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹³⁰ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
- ¹³¹ E. Ochendowski, *Prawo administracyjne. Część ogólna*, s. 419.
- ¹³² *Prawo administracyjne. Pojęcia, instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie*, s. 389.
- ¹³³ J. Hausner, *Administracja publiczna*, s. 258.
- ¹³⁴ *Prawo administracyjne. Pojęcia, instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie*, s. 420.
- ¹³⁵ www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Roczniki-i-raporty/Raport-branzy-motoryzacyjnej-2016 [dostęp: 11.05.2017 r.].
- ¹³⁶ www.onet.biznes [dostęp: 12.04.2017 r.].
- ¹³⁷ Dane statystyczne dotyczące wypadków drogowych pochodzą z raportów Komendy Głównej Policji dotyczących wypadków drogowych za rok 2015 i 2016.
- ¹³⁸ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- ¹³⁹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 305).

Bibliografia

- Hausner J., *Administracja publiczna*, Warszawa 2003.
- Misiuk A., *Historia policji w Polsce. Od X wieku do współczesności*, Warszawa 2008.

Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa Polski w XXI wieku, red. J. Wojnarowski, W. Kitler, J. Marczak, H. Królikowski, A. Skrabacz, K. Gąsiorek, M. Kaliński, W. Moczuski, Z. Piątek, Z. Skwarek, H. Szafran, R. Radziejewski, R. Jakubczak, Warszawa 2008.

Ochendowski E., *Prawo administracyjne. Część ogólna*, wyd. 8, Toruń 2009.

Prawo administracyjne, red. K. Duda, B. Kozłowska, A. Krawczyk, Ł. Moczulko, M. Namczyńska, E. Oklińska, B. Orlik, A. Puczko, M. Rojek, P. Tarkowski, Warszawa 2011.

Prawo administracyjne. Pojęcia, instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie, red. Z. Duniewski, B. Jaworska-Dębska, R. Michalska-Badziak, E. Olejniczak-Szałowska, M. Stahl, Warszawa 2002.

Akty prawne

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 13 listopada 1956 r. o zmianie organizacji naczelných organów administracji publicznej w zakresie bezpieczeństwa publicznego (Dz. U. Nr 54, poz. 241) – nie obowiązuje od dnia 19 lipca 1983 r.

Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1449, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 20 czerwca 1985 r. o prokuraturze (Dz. U. z 2016 r. poz. 178, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz. U. z 2014 r. poz. 1648, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1643, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2017 r. poz. 524, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 706, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1483, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713, z późn. zm.).

Ustawa z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 152, poz. 1018, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli administracji rządowej (Dz. U. Nr 185, poz. 1092).

Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1947).

Rozporządzenie (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 zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) 3820/85 (Dz. Urz. UE.L Nr 102, s. 1).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 1993 r. w sprawie funkcjonowania Straży Parku w parkach narodowych (Dz. U. Nr 30, poz. 138).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 września 1997 r. w sprawie określenia wykroczeń, za które funkcjonariusze straży gminnych (miejskich) upoważnieni są do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, oraz zasad i sposobu wydawania upoważnień (Dz. U. z 2015 r. poz. 2341).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 lipca 1998 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu postępowania przy użyciu broni palnej krótkiej przez strażników gminnych (Dz. U. z 2004 r. poz. 215, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz. U. z 2016 r. poz. 1038, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2009 r. Nr 97, poz. 809).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 grudnia 2003 r. w sprawie warunków i sposobu pilotowania pojazdów oraz wysokości opłat (Dz. Urz. z 2004 r. Nr 7, poz. 62) – nie obowiązuje od 19 października 2012 r.

Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez Żandarmerię Wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. Nr 40, poz. 364).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 stycznia 2005 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. z 2015 r. poz. 1763).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. Nr 67, poz. 582).

POLICYJNA KONTROLA DROGOWA JAKO JEDEŃ Z CZYNNIKÓW BRD

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 lipca 2005 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu postępowania przy użyciu broni palnej przez policjantów oraz zasad użycia broni palnej przez oddziały i pododdziały zwarte Policji (Dz. U. Nr 135, poz. 1132) – nie obowiązuje od dnia 5 czerwca 2013 r.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2015 r. w sprawie postępowania przy wykonywaniu niektórych uprawnień policjantów (Dz. U. poz. 1565).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 143, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1666).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 czerwca 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 124, poz. 705).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów pozostawionych bez tablic rejestracyjnych lub których stan wskazuje na to, że nie są używane (Dz. U. Nr 143, poz. 845, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego, albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 września 2011 r. w sprawie rejestracji pojazdów Biura Ochrony Rządu, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, kontroli skarbowej i Służby Celnej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1652, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 kwietnia 2013 r. w sprawie obrazów i danych utrwalonych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych (Dz. U. poz. 565, z późn. zm.) – nie obowiązuje od 25 kwietnia 2016 r.
- Rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 17 października 2014 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej i straży pożarnej (Dz. U. poz. 1421) – nie obowiązuje od 1 marca 2017 r.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2015 r. w sprawie sposobu postępowania przy wykonywaniu niektórych uprawnień policjantów (Dz. U. poz. 1565).
- dekret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z 7 października 1944 r. o Milicji Obywatelskiej (Dz. U. Nr 7, poz. 33) – nie obowiązuje od 21 lipca 1954 r.
- Zarządzenie nr 5 Ministra Infrastruktury z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie nadania statutu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (Dz. Urz. M.I. Nr 3, poz. 8, z późn. zm.) – nie obowiązuje od 1 marca 2017 r.
- Zarządzenie 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 (Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 40, z późn. zm.).
- Zarządzenie nr 497 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie pełnienia służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego (Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 41, z późn. zm.).
- Zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100, z późn. zm.).
- Zarządzenie nr 74 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim (Dz. U. M.I. Nr 15, poz. 78, z późn. zm.).
- Zarządzenie nr 74 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim (Dz. Urz. M.I. Nr 15, poz. 79, z późn. zm.).
- Zarządzenie nr 92 Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2012 r. w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego (M.P. poz. 820)
- Zarządzenie nr 41 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 maja 2012 r. w sprawie użycia żołnierzy Żandarmerii Wojskowej do udzielenia pomocy Policji (M.P. poz. 294) – nie obowiązuje od 6 lipca 2012 r.
- Wytyczne nr 1 Komendanta Głównego Policji z dnia 3 stycznia 2006 r. w sprawie postępowania policjantów wobec uczestników ruchu drogowego korzystających z immunitetów i przywilejów dyplomatycznych lub konsularnych oraz korzystających z immunitetów krajowych (Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 17, z późn. zm.).
- Rozkaz Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego nr 0245/org. z dnia 13 września 1945 r. o powołaniu Departamentu Wojsk Ochrony Pogranicza i oddziałów Wojsk Ochrony Pogranicza w okręgach wojskowych (CAW, III-1-62, s. 75 oraz III-446-18).
- Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 14 lipca 2015 r., sygn. akt K-2/13 (Dz. U. poz. 1038).

Netografia

- <https://www.nik.gov.pl/plik/id,7572,vp,9503.pdf> [dostęp: 21 czerwca 2016 r.].
- <http://statystyka.policja.pl/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 11.05.2017 r.].
- www.onet.biznes [dostęp: 12.04.2017 r.].
- www.safega.pl [dostęp: 24.04.2017 r.].

Summary**Traffic control of drivers and vehicles**

The above article presents the purpose of controlling drivers and vehicles with special regard to the category of public roads, rules of the roads, a role and tasks of road administration, roads order and safety due to controls and supervision, or preventive activities. It also describes remedies that help control authorities disclose irregularities, sanctions imposed for committing them and ways to appeal against arrangements made during the control. The article was written on the basis of an analysis of mandatory provisions of law, primary sources and labour regulations of traffic safety services.

Thumaczenie: Joanna Łaszyn, WP