

# VADEMECUM POLICJANTA

WSKAZÓWKI I KOMENTARZE OPRACOWANE PRZEZ WYKŁADOWCÓW CSP

## ZAKŁAD RUCHU DROGOWEGO

### ROWERZYSTA POD WPŁYWEM ALKOHOLU – nowe regulacje prawne

Od 9 listopada 2013 r. obowiązują nowe przepisy dotyczące kierujących pod wpływem alkoholu pojazdami innymi niż mechaniczne. Zmiany w Kodeksie wykroczeń i Kodeksie karnym wynikają z ustawy z dnia 27 września 2013 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2013 r. poz. 1247).

W związku z tym, że w Kodeksie karnym w art. 178a uchylony został § 2, kierowanie pojazdem niemechanicznym, np. rowerem, w stanie nietrzeźwości nie jest już przestępstwem. Nie oznacza to jednak, że sprawcy tego rodzaju czynów mogą liczyć na bezkarność, ponieważ pozostają one czynami zabronionymi przez prawo. W Kodeksie wykroczeń do art. 87 dodano § 1a, zgodnie z którym zachowanie dotychczas kwalifikowane jako przestępstwo, tj. prowadzenie pojazdu innego niż mechaniczny po drodze publicznej, w strefie zamieszkania czy w strefie ruchu, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego – kwalifikowane będzie jako wykroczenie.

#### NOWE BRZMIENIE ART. 87 KODEKSU WYKROCZEŃ

**§ 1.** Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 złotych.

**§ 1a.** Tej samej karze podlega, kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1.

**§ 2.** Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1, podlega karze aresztu do 14 dni albo karze grzywny.

**§ 3.** W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów.

**§ 4.** W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1a lub 2 można orzec zakaz prowadzenia pojazdów innych niż określonych w § 1.

W przypadku skierowania sprawy do sądu za kierowanie rowerem w stanie nietrzeźwości grozi kara aresztu od 5 do 30 dni albo grzywny od 50 do 5000 zł. Natomiast osobie, która kierowała rowerem, będąc w stanie po użyciu alkoholu,

grozi kara aresztu do 14 dni albo grzywny od 20 do 5000 zł. W obu przypadkach obok kary sąd może orzec środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, innych niż mechaniczne, na okres od 6 miesięcy do 3 lat.

Niezmiennie za niestosowanie się do zakazu sądowego grozi kara pozbawienia wolności do lat 3 (art. 244 Kk). Nie uległa również zmianie odpowiedzialność w przypadku spowodowania wypadku drogowego przez nietrzeźwego rowerzystę. Odpowie on za przestępstwo określone w art. 177 Kk w zw. z art. 178 Kk.

„Zmiany wprowadzone ustawą [...] powodują, iż za wykroczenia określone w nowym art. 87 § 1a, a także dotychczasowym art. 87 § 2 Kw, dopuszczalne będzie nałożenie grzywny w drodze mandatu karnego. Tym samym, za te czyny policjanci będą uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatów karnych na ogólnych zasadach.

Zważyć ponadto należy, iż znowelizowany przepis art. 87 § 3 Kw oraz dodany przepis § 4 stanowią, że za wykroczenia określone w § 1a i 2 sąd może orzec jedynie zakaz prowadzenia pojazdów innych niż mechaniczne, co w praktyce oznacza, że zatrzymanie prawa jazdy w takim przypadku staje się bezcelowe. W sprzeczności z dokonanymi zmianami pozostaje zatem przepis art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie odnoszącym się do kierowania pojazdami innymi niż mechaniczne, który stanowi, że policjant zatrzyma prawo jazdy za pokwitowaniem w razie uzasadnionego podejrzenia, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu.

Komenda Główna Policji zainicjowała już prace nad zmianą rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych zmierzające do rozszerzenia katalogu naruszeń określonych w załączniku do rozporządzenia o naruszenia stypizowane w art. 87 § 1a i 2 Kw, a także nad zmianą przepisu art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a Prd, ograniczając jego brzmienie do kierujących pojazdami mechanicznymi. [...] do czasu wprowadzenia nowych przepisów w tzw. „taryfikatorze mandatów” oraz ustawie – Prawo o ruchu drogowym należy rozważyć możliwość spowodowania, by każdorazowo w przypadku ujawnienia wykroczenia określonego w art. 87 § 1a Kw kierowane były sprawy do Sądu wraz z wnioskiem o orzeczenie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów (innych niż mechaniczne)[...]”<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Pismo l.dz. ER-2185/13 z dnia 6 listopada 2013 r. Pierwszego Zastępcy Komendanta Głównego Policji nadinsp. Krzysztofa Gajewskiego.

kom. Agnieszka Salkowska, wykładowca

## ZMIANY W PRZEPISACH DOTYCZĄCYCH UMOWY AETR sporządzonej przez Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie 1 lipca 1970 r.

Pierwotny tekst umowy AETR sporządzonej w Genewie 1 lipca 1970 r., który m.in. określa wiek kierowcy, czas prowadzenia pojazdu, przerwy, czas odpoczynku kierowcy, obowiązek montowania i używania urządzenia kontrolnego – tachografu, został w dniu 20 września 2010 r. zmieniony i ujednoczony z niektórymi uregulowaniami rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Nie wszystkie państwa (w tym Polska) będące stronami tej umowy przyjęły i ratyfikowały umowę w nowym brzmieniu. Warunkiem bezpośredniego stosowania umowy międzynarodowej w polskim systemie prawnym jest jej ratyfikacja i ogłoszenie w Dzienniku Ustaw. Nie możemy uznać, że umowa w zakresie objętym nowelizacją stanowi źródło prawa na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Brak wprowadzenia zmian rodzi konkretne sytuacje praktyczne dla kierujących pojazdami w ruchu międzynarodowym,

gdyż w przypadku opuszczenia terytorium Polski i znajdując się na terytorium każdej innej umawiającej się strony (sygnatariusza), która ratyfikowała zmiany, kierowcy muszą się liczyć z koniecznością dostosowania do nowych regulacji prawnych zawartych w umowie. Służby kontrolne w Polsce, które sprawdzają czas pracy kierowców, stosują przepisy wydane w oświadczeniu rządowym z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) – Dz. U. Nr 94, poz. 1087.

Wprowadzone zmiany niewiele się różnią od przepisów zawartych w rozporządzeniu (WE) 561/2006, w którym widnieje oświadczenie, że Komisja i Państwa Członkowskie dołożą wszelkich starań, aby w okresie dwóch lat od wejścia w życie rozporządzenia przepisy umowy zostały dostosowane do przepisów niniejszego rozporządzenia.

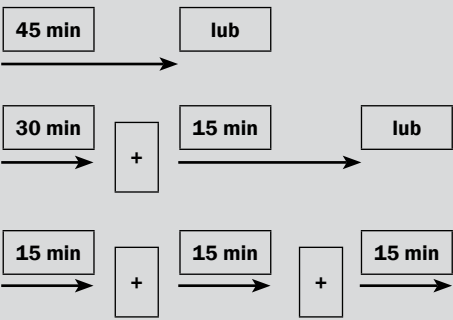
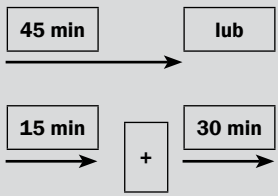
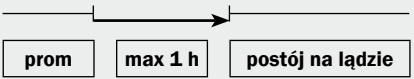
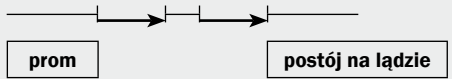
Umowa AETR została sporządzona w celach:

- rozwoju i usprawnienia międzynarodowych przewozów drogowych pasażerów i ładunków;
- zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- uregulowania niektórych warunków zatrudnienia w międzynarodowym transporcie drogowym zgodnie z zasadami Międzynarodowej Organizacji Pracy;
- wspólnego ustalenia niektórych środków zapewniających jej przestrzeganie.

Umowa AETR ma zastosowanie na terytoriach wszystkich stron sygnatariuszy przy wykonywaniu międzynarodowego przewozu drogowego pojazdem zarejestrowanym na terytorium jednej z umawiających się stron.

### WYBRANE RÓŻNICE W STOSOWANIU UMOWY AETR

AETR	AETR po zmianie w 2010 r.
<p><b>1. Zakres obowiązywania</b></p> <p>Zastosowanie na całej trasie pomiędzy Wspólnotą a państwami trzecimi innymi niż Szwajcaria lub państwami będącymi stronami porozumienia o EOG albo podczas przejazdu przez takie państwo.</p>	<p><b>1. Zakres obowiązywania</b></p> <p>Zastosowanie na całej trasie pomiędzy Wspólnotą a państwami trzecimi innymi niż Szwajcaria lub państwami będącymi stronami porozumienia o EOG albo podczas przejazdu przez takie państwo.</p>
<p><b>2. Odpoczynek regularny</b></p> <p>11 h</p>	<p><b>2. Odpoczynek regularny</b></p> <p>11 h</p>
<p><b>3. Odpoczynek dzielony</b></p> <p>8 h + <input type="text"/> = 12 h</p> <p>↑</p> <p>min. 1 h</p>	<p><b>3. Odpoczynek dzielony</b></p> <p>3 h + <input type="text"/> 9 h = 12 h</p> <p>↑ ↑</p> <p>co najmniej</p>
<p><b>4. Odpoczynek tygodniowy</b></p> <p>45 h</p> <hr/> <p>36 h</p> <hr/> <p>24 h</p> <hr/> <p>Rekompensata łącznie z okresem 8 h.</p>	<p><b>4. Odpoczynek tygodniowy</b></p> <p>co najmniej 45 h</p> <hr/> <p>nie mniej niż 24 h</p> <hr/> <p>Rekompensata łącznie z okresem co najmniej 9 h.</p>

AETR	AETR po zmianie w 2010 r.
<p><b>5. Załogi pojazdów</b> Na <b>30 h</b> każdy z kierowców minimum <b>8 h</b> odpoczynku.</p>	<p><b>5. Załogi pojazdów</b> Na <b>30 h</b> każdy z kierowców co najmniej <b>9 h</b> odpoczynku.</p>
<p><b>6. Przerwa</b></p>  <p>Przy podziale przerw każda z części powinna wynosić co najmniej 15 min.</p>	<p><b>6. Przerwa</b></p>  <p>Przy podziale przerw pierwsza część powinna wynosić co najmniej 15 min, a druga co najmniej 30 min.</p>
<p><b>7. Podróż promem, pociągiem – przerwanie dziennego okresu odpoczynku</b></p>  <p><b>Odpoczynek wydłuża się o 2 h</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>nie jest dokładnie wyjaśnione, od jakiej wartości przyjmować wydłużenie od 9 h (odpoczynek skrócony) czy od 11 h (odpoczynek regularny). Biorąc pod uwagę przepisy rozporządzenia 561/2006 oraz nowelizację umowy AETR, należy przyjąć, iż przerwy w ten sposób odpoczynek musi mieć wymiar odpoczynku dziennego regularnego, tj. 11 h.</li> </ul>	<p><b>7. Podróż promem, pociągiem – przerwanie regularnego dziennego okresu odpoczynku</b></p>  <p><b>Odpoczynek przerywany:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>tylko regularny (11 h), 2 razy i łącznie nie może przekraczać 1 h.</li> </ul>
<p><b>8. Odpoczynek dzienny skrócony</b> Trzy razy w tygodniu do dziewięciu godzin <b>3 x 9 h</b>.</p>	<p><b>8. Odpoczynek dzienny skrócony</b> Co najmniej <b>9 h</b>, ale krócej niż <b>11 h</b>, najwyżej trzy razy pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami regularnego odpoczynku.</p>
<p><b>9. Rekompensata za odpoczynek dzienny skrócony</b> Godziny ze skróceń muszą być odebrane do końca 2 tygodnia następującego po tygodniu, w którym dokonano skróceń.</p>	<p><b>9. Rekompensata za odpoczynek dzienny skrócony</b> Nie zostało określone, czyli kierowca nie musi odbierać godzin ze skrótu.</p>
<p><b>10. Okres podlegający kontroli</b> Z bieżącego tygodnia i za ostatni dzień tygodnia poprzedzającego, w którym był prowadzony pojazd.</p>	<p><b>10. Okres podlegający kontroli</b> Tachograf analogowy – kontrola: bieżący tydzień oraz wykresówki używane z poprzednich 15 dni kalendarzowych. Tachograf cyfrowy – kontrola: bieżący dzień oraz poprzednie 28 dni kalendarzowych.</p>

### Bibliografia

Oświadczenie rządowe z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., oraz ogłoszenie jednolitego tekstu tej umowy (Dz. U. Nr 94, poz. 1087).

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 rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.U.E.L. Nr 102, poz. 1, z późn. zm.).

Ustawa z 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443, z późn. zm.).

*nadkom. Andrzej Przekaziński, starszy wykładowca  
podkom. Mariusz Jackowski, młodszy wykładowca*