



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-13.054.11.2026

Warszawa, 09 października 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 18784 Posła na Sejm RP Pana Roberta Dowhana z dnia 29 lipca br., uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Na wstępie należy wyjaśnić, że przekroczenie dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h nie skutkuje nałożeniem na kierującego trzech kar w rozumieniu prawa karnego. Z takim naruszeniem związane są trzy konsekwencje prawne, które mają odmienny charakter, podstawę prawną oraz cel.

Odpowiedzialność za wykroczenie polegające na niestosowaniu się do ograniczenia prędkości określa art. 92a ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734, z późn. zm.). W przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości o ponad 30 km/h art. 92a § 2 tej ustawy przewiduje grzywnę w wysokości nie niższej niż 800 zł. Mandat karny nie stanowi odrębnej kary, lecz jest jednym z przewidzianych prawem sposobów nałożenia grzywny za popełnione wykroczenie.

Punkty przypisywane naruszeniu również nie są samodzielną karą przewidzianą w Kodeksie wykroczeń. Stanowią element systemu ewidencjonowania naruszeń przepisów ruchu drogowego, który służy ocenie zachowania kierującego w dłuższym okresie i umożliwia podejmowanie odpowiednich działań wobec osób wielokrotnie naruszających przepisy. Liczbę punktów przypisywanych poszczególnym naruszeniom określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 maja 2026 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. z 2026 r. poz. 724). Za przekroczenie dopuszczalnej prędkości od 51 do 60 km/h przypisuje się 13 punktów, od 61 do 70 km/h – 14 punktów, natomiast za przekroczenie o więcej niż 70 km/h – 15 punktów.

Trzymiesięczne zatrzymanie prawa jazdy ma natomiast charakter administracyjny. Zgodnie z art. 102 ust. 1 pkt 4 oraz ust. 1c ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.) starosta wydaje decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy na okres 3 miesięcy, jeżeli kierujący przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym albo na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym. Ujawnienie takiego czynu stanowi również podstawę zatrzymania prawa jazdy przez Policję na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.).

Celem tego rozwiązania jest czasowe wyłączenie z ruchu osoby, która dopuściła się rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości, stwarzającego istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa innych uczestników ruchu. Nie jest to dodatkowa kara za wykroczenie, lecz środek administracyjny o funkcji prewencyjnej i ochronnej.

Do kwestii zgodności omawianego rozwiązania z zasadą *ne bis in idem*, zakazującą ponownego karania za ten sam czyn, odniósł się Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 11 października 2016 r., sygn. akt K 24/15. Trybunał stwierdził, że zasada ta nie została naruszona, ponieważ zatrzymanie prawa jazdy w omawianym przypadku nie jest sankcją karną, lecz administracyjną. Jednocześnie Trybunał zakwestionował brak możliwości uwzględnienia sytuacji, w której kierujący przekroczył prędkość w celu uchylecia bezpośredniego niebezpieczeństwa. Obecnie wyjątek taki został przewidziany w art. 102 ust. 1a ustawy o kierujących pojazdami.

Przepisy ustawy o kierujących pojazdami zawierają również gwarancje proceduralne. Jeżeli sprawa dotycząca przekroczenia prędkości została skierowana do sądu i nie zakończyła się prawomocnym rozstrzygnięciem w okresie 3 miesięcy od dnia zatrzymania prawa jazdy, dokument ten – zgodnie z art. 102 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami – podlega automatycznemu zwrotowi przez odnotowanie zwrotu przez administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców w systemie teleinformatycznym obsługującym tę ewidencję. Wskazany przepis stosuje się od dnia 4 września 2026 r.

Odnosząc się do uwag dotyczących wyznaczania obszarów zabudowanych, należy wskazać, że ich granice określają znaki D-42 „obszar zabudowany” i D-43 „koniec obszaru zabudowanego”, ustawiane w ramach zatwierdzonej organizacji ruchu. Ocena prawidłowości oznakowania konkretnego odcinka drogi należy do organu zarządzającego ruchem właściwego dla danej kategorii drogi. Minister Infrastruktury nie zatwierdza indywidualnych organizacji ruchu na drogach samorządowych.

Odnosząc się natomiast do przepisów regulujących pierwszeństwo pieszych, należy podkreślić, że nie przyznają one pieszemu pierwszeństwa o charakterze bezwzględny ani nie zwalniają go z obowiązku zachowania ostrożności. Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 1a ustawy – Prawo o ruchu drogowym pieszy wchodzący na jezdnię lub przechodzący przez

nią jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, a pierwszeństwo przed pojazdem przysługuje pieszemu znajdującemu się na przejściu albo na nie wchodzącemu, z wyłączeniem pierwszeństwa przed tramwajem w przypadku pieszego wchodzącego.

Jednocześnie art. 14 tej ustawy zabrania pieszemu m.in. wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, także na przejściu dla pieszych, oraz korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego w sposób ograniczający możliwość obserwacji sytuacji na drodze. Kierujący pojazdem, stosownie do art. 26 ust. 1 ustawy, ma natomiast obowiązek zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu albo na nie wchodzącemu.

Odpowiedzialność za konkretny wypadek drogowy jest każdorazowo ustalana przez właściwe organy na podstawie całokształtu jego okoliczności. Samo ustawowe określenie zasad pierwszeństwa nie przesądza automatycznie o odpowiedzialności kierującego ani pieszego.

Przedstawione regulacje tworzą spójny system reakcji na naruszenia przepisów ruchu drogowego. Grzywna stanowi karę za konkretne wykroczenie, punkty umożliwiają ocenę zachowania kierującego w dłuższym okresie, a czasowe zatrzymanie prawa jazdy pełni funkcję prewencyjną. Z tego względu ich łączne zastosowanie nie może być utożsamiane z trzykrotnym ukaraniem za ten sam czyn.

Reasumując uprzejmie wskazuję, że zgodność opisanego rozwiązania z zasadą *ne bis in idem* potwierdził Trybunał Konstytucyjny w ww. wyroku K 24/15, wskazując jednocześnie na potrzebę uwzględnienia stanu wyższej konieczności — co ustawodawca wprowadził w art. 102 ust. 1aa ustawy o kierujących pojazdami. Zapewnione zostały także gwarancje proceduralne, tj. automatyczny zwrot prawa jazdy po 3 miesiącach, jeśli sprawa nie zakończyła się prawomocnie w sądzie. Podkreślenia wymaga także, że odpowiedzialność sprawcy za każdy konkretny wypadek zawsze ustala się indywidualnie.

Mając powyższe na uwadze uprzejmie informuję, że trzy opisane konsekwencje mają różny charakter i cel (represyjny, ewidencyjny, prewencyjny), więc ich łączne zastosowanie nie stanowi naruszenia zakazu potrójnego karania.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu