



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VIII kadencja

## **Druk nr 1197**

Warszawa, 25 października 2016 r.

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

### **- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.**

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Pawła Szramkę.

(-) Piotr Apel; (-) Wojciech Bakun; (-) Barbara Chrobak; (-) Paweł Grabowski; (-) Norbert Kaczmarczyk; (-) Andrzej Kobylarz; (-) Jakub Kulesza; (-) Maciej Masłowski; (-) Robert Mordak; (-) Stefan Romecki; (-) Jarosław Sachajko; (-) Krzysztof Sitarzski; (-) Paweł Skutecki; (-) Paweł Szramka; (-) Agnieszka Ścigaj; (-) Jacek Wilk; (-) Rafał Wójcikowski.

*Do tej pory prawo dotyczące obywateli pisali funkcjonariusze  
- dla własnej wygody i z właściwą sobie arogancją.  
Teraz obywatele piszą prawo dla samych siebie*

**Ustawa z dnia .....**  
**o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. **Prawo o ruchu drogowym** wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 38 zd. 1 przybiera brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem jest obowiązany okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dokumenty dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego:

1) dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem;

2) dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu;

3) dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie;

3a) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym w zakresie wyposażenia pojazdu w blokadę alkoholową w przypadku, o którym mowa w [art. 13 ust. 5 pkt 7](#) ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2015 r. poz. 155 i 541);

4) zezwolenie, o którym mowa w art. 106 ust. pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.);

4a) dokument potwierdzający kalibrację blokady alkoholowej, wystawiony przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela;

5) inne dokumenty, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnej ustawy.

2. W razie nie okazania dokumentów, uprawniony organ ma obowiązek sprawdzić uprawnienia kierującego w systemie teleinformatycznym, ewentualnie w najbliższej jednostce policji. Kierujący pojazdem, który nie okaże dokumentów określonych w zd. 1 ma obowiązek stosować się do poleceń uprawnionego organu zmierzających do ustalenia w/w uprawnień, zwłaszcza oczekiwania na efekty sprawdzenia, niezależnie od czasu trwania czynności sprawdzenia oraz ma obowiązek udać się do najbliższej jednostki policji w celu ustalenia w/w uprawnień”.

b) art. 78a otrzymuje brzmienie:

„1. Czasowego wycofania pojazdu z ruchu dokonuje, na wniosek właściciela pojazdu lub podmiotu, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5, starosta właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, wydając decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu.

2. Wycofaniu czasowemu, na wniosek podmiotów, o których mowa w ust. 1, podlegają pojazdy zarejestrowane.

3. Decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu wydaje za opłatą organ, o którym mowa w ust. 1, po złożeniu przez właściciela pojazdu lub podmiot, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5, do depozytu w tym organie dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych.

4. Pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres wskazany we wniosku przez właściciela pojazdu lub podmiotu, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73. Okres ten może być przedłużony lub skrócony decyzją właściwego organu.

5. Właściciel pojazdu lub podmiot, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5, jest obowiązany pod rygorem unieważnienia wydanej decyzji zapewnić wycofanemu z ruchu pojazdowi postój poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu. Przepis art. 46 ust. 5 stosuje się odpowiednio.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb i warunki czasowego wycofania pojazdów z ruchu, wysokość opłat w zależności od okresu wycofania z ruchu, w wysokości nie wyższej niż 150 zł za wydanie decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu oraz wzory dokumentów stosowanych w tym zakresie, mając na względzie konieczność przeciwdziałania używaniu pojazdów czasowo wycofanych z ruchu oraz koszty ponoszone przez organy administracji publicznej”.

c) art. 129 ust. 2 przybiera brzmienie:

„2. Policjant, w związku z wykonywaniem kontroli ruchu drogowego jest uprawniony do:

1) legitymowania uczestnika ruchu,

2) sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem i jego używaniem, zezwolenia, o którym mowa w art. 106 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, a także dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie,

3) żądania okazania dokumentu potwierdzającego prawo do używania pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 5, jeżeli pojazd ten nie jest zarejestrowany na nazwisko osoby nim kierującej,

4) sprawdzania zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, lub wypisu z tego zezwolenia,

- 5) żądania poddania się przez kierującego pojazdem badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu,
- 6) sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze,
- 7) sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku,
- 8) używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, a w szczególności do badania pojazdu, określania jego masy, nacisku osi lub prędkości, stwierdzania naruszenia wymagań ochrony środowiska oraz do stwierdzania stanu trzeźwości kierującego;
- 9) używania urządzeń rejestrujących,
- 10) kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem”.

d) do art. 129 dodaje się ust. 2a. w następującym brzmieniu:

„2 a. Policjant w związku z wykonywaniem zadań związanych z kierowaniem ruchem jest uprawniony do:

- 1) wydawania poleceń osobie, która spowodowała przeszkodę utrudniającą ruch drogowy lub zagrażającą jego bezpieczeństwu, albo osobie odpowiedzialnej za utrzymanie drogi,
- 2) używania urządzeń nagłaśniających, sygnalizacyjnych lub świetlnych, służących do wydawania wiążących poleceń uczestnikowi ruchu;
- 3) pilotowania pojazdów, z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych pilotowanych zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 3”.

e) do art. 129 dodaje się ust. 2 b. w następującym brzmieniu:

„2 b. Policjant w związku z wykonywaniem zadań związanych z czuwaniem nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach jest uprawniony do:

1) uniemożliwienia:

- a) kierowania pojazdem osobie znajdującej się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu,
- b) korzystania z pojazdu, którego stan techniczny, ładunek, masa lub nacisk osi zagrażają bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu, powodują uszkodzenie drogi albo naruszają wymagania ochrony środowiska,
- c) korzystania z pojazdu zarejestrowanego w kraju niebędącym państwem członkowskim, jeżeli kierujący nim nie okazał dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie,
- d) kierowania pojazdem przez osobę nieposiadającą uprawnień do kierowania lub używania

pojazdu,

e) kierowania pojazdem przez osobę, której stan zdrowia lub zmęczenie fizyczne zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

2) usuwania lub przemieszczania pojazdu w przypadkach, o których mowa w art. 130a ust. 1-3”.

f) do art. 129 dodaje się ust. 2 c. w następującym brzmieniu

„2 c. Podstawą zatrzymania do kontroli drogowej jest:

a) uzasadnione podejrzenie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia w ruchu drogowym;

b) uzasadnione podejrzenie, że uczestnictwo w ruchu określonego kierującego lub pojazdu stanowi zagrożenie dla innych uczestników ruchu”.

g) do art. 129 dodaje się ust. 2 d. w następującym brzmieniu:

„2 d. W przypadku podania przez kontrolującego sygnału do zatrzymania pojazdu kierujący tym pojazdem, dla celów ustalenia bezpieczeństwa funkcjonariusza jest obowiązany:

a) zatrzymać pojazd,

b) wyłączyć silnik pojazdu,

c) włączyć światła awaryjne,

d) trzymać ręce na kierownicy i nie wysiadać z pojazdu, chyba że zażąda tego kontrolujący.

h) do art. 129 dodaje się ust. 2 e. w następującym brzmieniu

„2 e. Kontrolujący, po zatrzymaniu pojazdu:

a) informuje o ustaniu rygorów określonych w ust. 2 d., dotyczących ustalenia bezpieczeństwa funkcjonariusza,

b) podaje kierującemu stopień, imię i nazwisko,

c) podaje kierującemu przyczynę zatrzymania,

c) przeprowadza kontrolę lub informuje o wynikach kontroli przeprowadzonej urządzeniem rejestrującym lub przyrządem kontrolno-pomiarowym,

d) kontrolujący w wynikach kontroli uwzględnia wartość błędu pomiarowego urządzenia.

i) do art. 129 dodaje się ust. 2 f. w brzmieniu:

„2 f. Kontrolowany ma prawo do:

a) udostępnienia mu zarejestrowanych wyników pomiaru,

b) udostępnienia mu dokumentów legalizacyjnych urządzeń i przyrządów,

c) sporządzania notatek lub fotonotatek.

d) nagrywania dźwięku oraz obrazu całości kontroli.

j) art. 129 ust. 3 przybiera brzmienie:

„3. Przepisów ust. 2 pkt 5 i 6 nie stosuje się do szefów i cudzoziemskiego personelu przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i misji specjalnych państw obcych oraz organizacji międzynarodowych, korzystających z przywilejów i immunitetów

dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, oraz do innych osób korzystających z tych przywilejów i immunitetów”.

k) art. 129 ust. 4. przybiera brzmienie:

„4. 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 porządkowych. W tym zakresie Żandarmerii Wojskowej i wojskowym organom porządkowym przysługują uprawnienia policjantów określone w ust. 2 - 2b”.

l) art. 129 ust 4 a. przybiera brzmienie:

„4 a. Kontrolę ruchu drogowego mogą przeprowadzać także funkcjonariusze Straży Granicznej”.

ł) w art. 129 dodany zostaje ustęp 4b w następującym brzmieniu:

„4 b. Przebieg kontroli ruchu drogowego rejestrowany jest przy użyciu urządzenia rejestrującego obraz i dźwięk”.

m) art. 129 a. ust. 2 przybiera brzmienie:

„2. W ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w ust. 1, inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego przysługują uprawnienia określone w art. 129 ust. 2-3.

n) w artykule 130 dodaje się ustęp 1b w następującym brzmieniu:

„1b. Do ewidencji wpisuje się jedynie te naruszenia formalne, które zostały zarejestrowane przez urządzenie rejestrujące, przyrząd kontrolno-pomiarowy lub inne urządzenia rejestrujące obraz i dźwięk”.

o) uchyla się art. 130 ust. 2 pkt 1) lit. b)

p) art. 131 ust 1. otrzymuje brzmienie:

„Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, uwzględniając potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa i porządku podczas wykonywania kontroli ruchu drogowego oraz sprawnego jej przebiegu, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) organizację, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego;
- 2) wymagany sposób zachowania się kontrolowanego uczestnika ruchu;
- 3) szczegółowe warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego przez osoby, o których mowa w art. 129 e;
- 4) szczegółowe warunki udzielania upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego oraz wzór upoważnienia,

5) uprawnień przysługujących kontrolowanemu”.

r) art. 132 przybiera brzmienie:

„1.Policjant uniemożliwia dalszą jazdę pojazdem oraz zatrzymuje za pokwitowaniem dokument dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:

1) zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy,

2) zagraża porządkowi w ruchu drogowym.

2.Zatrzymany dokument, odpowiedni organ Policji przesyła niezwłocznie organowi, który go wydał.

3. Na czynności, o których mowa ust. 1 służy zażalenie do sądu.

4.Za bezzasadne podjęcie czynności, o których mowa w ust. 1 przysługuje odszkodowanie od Policji w kwocie nie mniejszej niż 1000 zł.”

s) wprowadza się art. 132 a. w następującej treści:

„1.Policjant zatrzymuje za pokwitowaniem dokument dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:

1) narusza wymagania ochrony środowiska,

2)nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo;

3) stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w stopniu powodującym jego nieczytelność;

4)uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego);

5) stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną;

6) nieokazania przez kierującego dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie, jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w kraju, o którym mowa w art. 129 ust. 2 pkt 8 lit. c;

7) uzasadnionego przypuszczenia, że dane w nim zawarte nie odpowiadają stanowi faktycznemu.

2.Zatrzymany dokument, z wyjątkiem przypadku określonego w pkt 6, odpowiedni organ Policji przesyła niezwłocznie organowi, który go wydał, z zastrzeżeniem ust.4.

3.Odpowiednie organy Policji zawiadomią właściwego dyrektora izby skarbowej o fakcie zatrzymania dowodu rejestracyjnego w przypadku powzięcia uzasadnionego przypuszczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 7, w sytuacji, gdy dotyczy to spełnienia przez pojazd wymagań

technicznych określonych w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług.

4. Zatrzymany dokument pojazdu zarejestrowanego za granicą, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 1 pkt 4 i 6, pozostawia się w jednostce Policji przez okres 7 dni. Po upływie tego terminu dokument przekazywany jest przedstawicielstwu państwa, w którym pojazd jest zarejestrowany.

5. Zwrot zatrzymanego dokumentu następuje niezwłocznie po ustaniu przyczyny uzasadniającej jego zatrzymanie, z zastrzeżeniem art. 133”.

t) art. 133 ust. 1 przybiera treść:

„1. W przypadku określonym w art. 132 a. ust. 1 pkt 6 odpowiedni organ Policji zwraca zatrzymany dokument po przedstawieniu dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie”.

u) art. 134 przybiera brzmienie:

„W stosunku do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz innych pojazdów kierowanych przez żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową uprawnienia i obowiązki policjantów określone w art. 132 oraz 132 a. wykonują również żołnierze Żandarmerii Wojskowej”.

v) art. 134 a przybiera brzmienie:

„W stosunku do pojazdów wykonujących przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także w przypadku kontroli, o której mowa w art. 129a ust. 1 pkt 2-4, uprawnienia i obowiązki policjantów oraz organów Policji określone w art. 132, 132 a oraz art. 133 wykonują również odpowiednio inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego oraz organy tej inspekcji”.

w) art. 135 ust. 1 pkt 1 przybiera brzmienie: „1) zatrzyma dokument prawa jazdy za pokwitowaniem w razie:”

x) uchyla art. 135 ust. 1 a, ust. 2 oraz ust. 3,

y) art. 136 ust 1 przybiera brzmienie:

„1. Zatrzymany dokument prawa jazdy, z wyjątkiem przypadku określonego w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. c, Policja przekazuje niezwłocznie, nie później niż w ciągu 7 dni, według właściwości, sądowi uprawnionemu do rozpoznania sprawy o wykroczenie, prokuratorowi lub staroście”

z) uchyla się art. 136 ust. 1 a,

ż) art. 137 ust. 1 przybiera brzmienie:

„1. Sąd może wydać postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy, w przypadkach określonych w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a”.

**Art 2.** W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. **O kierujących pojazdami** wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 10 ust. 1 przybiera brzmienie:

„Decyzję o nabyciu uprawnień do kierowania pojazdami określonych kategorii wydaje starosta na wniosek osoby zainteresowanej oraz po uiszczeniu opłaty oraz opłaty ewidencyjnej. Decyzja stanowi podstawę do wydania dokumentu prawa jazdy, na którym zaznacza się odpowiednie kategorie posiadanych uprawnień. Prawo jazdy traci ważność wraz z cofnięciem lub czasowym wstrzymaniem decyzji o nabyciu uprawnień”.

b) art. 10 ust. 5 przybiera brzmienie:

„Pozwolenie wojskowe jest wymieniane na prawo jazdy tej samej kategorii na podstawie decyzji starosty o nabyciu uprawnień. Osoba niespełniająca wymagań w zakresie wieku, o których mowa odpowiednio w art. 8 ust. 1 pkt 6 i 7, może otrzymać prawo jazdy z ograniczeniem do kierowania określonymi pojazdami”.

c) art. 11 ust. 1 *in printipio* przybiera brzmienie:

„Uprawnienia do kierowania pojazdami może uzyskać osoba, która:”

d) art. 11 ust. 2 przybiera brzmienie:

„Osoba, która nie ukończyła 18 lat, może uzyskać uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii AM, A1, B1 lub T za pisemną zgodą rodzica lub opiekuna”.

e) art. 11 ust. 3 przybiera brzmienie:

„Osoby, o których mowa w art. 8 ust. 2 i 3, do czasu osiągnięcia wymaganego minimalnego wieku do kierowania pojazdami określonych kategorii, o którym mowa w art. 8 ust. 1, mogą uzyskać uprawnienia z ograniczeniem wynikającym z możliwości prowadzenia określonego pojazdu”.

f) art. 11 ust. 4 *in printipio* przybiera brzmienie:

„Dodatkowym warunkiem uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami 1) kategorii C1, C, D1 lub D - jest spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 4, określonych dla kategorii B; 2) kategorii B+E, C1+E, C+E, D1+E lub D+E - jest spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 4, określonych odpowiednio dla prawa jazdy kategorii B, C1, C, D1 lub D”.

g) art. 11 ust. 5 przybiera brzmienie:

„Osoby, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2, w okresie między 21. a 23. rokiem życia uzyskują uprawnienia kategorii D i D+E z ograniczeniem do wykonywania regularnych przewozów osób na liniach komunikacyjnych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym na trasie nieprzekraczającej 50 km.”.

h) art. 12 ust. 1 pkt 3 przybiera brzmienie:

„w stosunku do której wydano decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami - w okresie i zakresie obowiązywania tej decyzji;”

i) uchyla się 49 ust. 1 pkt)

j) art. 49 ust 1 pkt 3) lit. b) przybiera brzmienie:

„b) zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, którego była pozbawiona na okres przekraczający trzy lata”.

k) art. 75 ust. 1 pkt 5) przybiera brzmienie:

„5) osoba posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, jeżeli istnieją uzasadnione i poważne zastrzeżenia co do stanu jej zdrowia”.

l) art. 75 ust. 2 przybiera brzmienie:

„2. Badanie lekarskie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się:

1) na wniosek osoby w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3 i 6,

2) na podstawie skierowania w przypadku, o których mowa w ust. 1 pkt 4,

3) na podstawie postanowienia lub zarządzenia sądu w przypadku, o którym mowa w pkt 5”.

ł) uchyla się art. 82 ust. 1 pkt 4

m) art. 97 ust. 1 pkt 1) przybiera brzmienie:

„1. wydania wyroku sądu, który orzekł zakaz prowadzenia pojazdów lub prawomocnego postanowienia sądu o zatrzymaniu prawa jazdy,,

n) uchyla się art. 97 ust. 1 pkt 2)

o) art. 98 ust. 1 przybiera brzmienie:

„Kierowca lub osoba posiadająca pozwolenie na kierowanie tramwajem, która kierując pojazdem popełniła naruszenie przepisów ruchu drogowego stwierdzone mandatem karnym, prawomocnym wyrokiem sądu lub orzeczeniem organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym, otrzymuje punkty ujemne odpowiadające temu naruszeniu z dniem uprawomocnienia się rozstrzygnięcia”.

p) art. 98 ust. 2. ustawy przybiera brzmienie:

„2. Naruszeniu, o którym mowa w ust. 1, odpowiada określona liczba punktów w skali od 0 do - 10 w zależności od stopnia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i wagi naruszenia”.

r) art. 98 ust. 3 ustawy przybiera brzmienie:

„3. W przypadku jednoczesnego popełnienia kilku naruszeń przez osobę, o której mowa w ust. 1, punkty im odpowiadające sumuje się. Jeżeli suma punktów odpowiadających naruszeniom przekracza - 10, osoba ta otrzymuje - 10 punktów”.

s) do art. 98 ustawy dodaje się ustęp 5 a. w następującym brzmieniu: „5 a. Kierowca, który w danym roku kalendarzowym nie otrzymał żadnych punktów karnych, z dniem 1 stycznia następnego roku otrzymuje premię w postaci 5 punktów dodatnich”.

t) art. 99 ust. 1 pkt 3) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) przekroczyła liczbę - 24 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego.

u) art. 99 ust 1 pkt 4) lit. a) przyjmuje brzmienie:

„a) przekroczyła liczbę - 24 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego”,

v) uchyla się: art. 102 ust. 1 pkt 4 i 5, ust. 1 a, ust. 1 b, ust. 1 c, ust. 1 d, ust. 1 e, ust. 3, art, 103 ust. 1 pkt 5,

w) uchyla się art. 103 ust. 1 pkt 5).

z) uchyla się art. 104 a.

**Art. 3.** W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. **Kodeks wykroczeń** wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 29 § 1 przyjmuje brzmienie:

„Zakaz prowadzenia pojazdów wymierza się w miesiącach lub latach, na okres od 1 miesiąca do lat 3”

b) dotychczasowa treść art. 92a ujęta zostaje w §1. Dodaje się § 2 w następującym brzmieniu:

„§ 2. W razie popełnienia wykroczenia o którym mowa w § 1 z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym można orzec zakaz prowadzenia pojazdów na okres do 3 miesięcy”.

c) uchyla się art. 95.

d) art. 97 przyjmuje brzmienie.

„Kto, na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu rażąco narusza przepisy art. 14 pkt 5 i 6; art. 16 ust. 1, 2, 4, 6; art. 17 ust. 2; art.22 ust. 5, 6; art. 23 ust. 2; art. 24 ust. 1 pkt 2 i 3, ust.7 pkt 3; art.26 ust. 1, ust. 3 pkt 1, 2, ust. 6, ust. 7; art.27 ust. 3 i 4; art. 28 ust. 3 pkt 3; art. 39 ust. 1; art. 49 ust.1 pkt 1, 2, 3, ust. 2, 3, 4; art. 50 ust. 1 pkt 2; ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, podlega karze grzywny lub karze nagany”.

**Art. 4.** W ustawie z dnia z dnia 6 czerwca 1997 r. **Kodeks postępowania karnego** wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 178 dodaje się punkt 3. w brzmieniu:

„3) funkcjonariusza organu uprawnionego do nakładania mandatów karnych co do faktów dotyczących zarzutów stanowiących przedmiot postępowania mandatowego”.

b) art 422 o§ 2. otrzymuje brzmienie:

„§ 2. We wniosku można wskazać, czy dotyczy całości wyroku czy też niektórych czynów, których popełnienie oskarżyciel zarzucił oskarżonemu, bądź też jedynie rozstrzygnięcia o karze i o innych konsekwencjach prawnych czynu. Wniosek nie pochodzący od oskarżonego powinien

również wskazywać tego z oskarżonych, którego dotyczy”.

**Art. 6.** W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. **Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia** wprowadza się następujące zmiany:

a) uchyla się art. 2 § 1 a.

b) do art. 5 dodaje się § 1 a w następującym brzmieniu:

„1 a. Przepisu § 1 pkt 4 nie stosuje się, jeżeli przed upływem okresu przedawnienia obwiniony zażądał zakończenia postępowania wyrokiem”.

c) art. 7 przybiera brzmienie:

„Policja i inne organy w zakresie postępowania w sprawach o wykroczenia wykonują polecenia sądu oraz prowadzą w granicach określonych w ustawie czynności wyjaśniające. W stosunku do zadań wykonywanych przez policjantów, którzy pełnią funkcje oskarżyciela publicznego nie stosuje się przepisów o podległości służbowej”.

d) tytuł rozdziału 5 przybiera brzmienie:

„Pokrzywdzony, oskarżyciel posiłkowy, pełnomocnicy oraz przedstawiciel społeczny”.

e) Dodaje się art. 31 § 3. w następującym brzmieniu:

„W postępowaniu sądowym udział w postępowaniu może zgłosić organizacja społeczna. Przepisy art. 90 i 91 Kodeksu postępowania karnego stosuje się”.

f) Uchyla się art. 54 § 6a.

g) art. 54 § 7 przybiera brzmienie:

„Od przesłuchania osoby, o której mowa w § 6, odstępuje się, jeżeli osoba ta podpisze oświadczenie, że nie chce być przesłuchiwana. Osobę tę poucza się o obowiązku informowania organu prowadzącego czynności wyjaśniające o każdej zmianie miejsca swego zamieszkania lub pobytu trwającego dłużej niż 7 dni. Osoba ta może nadesłać wyjaśnienia do właściwego organu w terminie 7 dni od odstąpienia od przesłuchania, o czym należy ją pouczyć. Odstąpienie od przesłuchania oraz pouczenie dokumentuje się notatką urzędową”.

h) w art. 57 dodaje się § 3a w następującym brzmieniu:

„§ 3a Wniosek o ukaranie w sprawie o wykroczenie formalne popełnione przez kierującego w ruchu drogowym oprócz danych, o których mowa w § 2 zawiera:

1) informację o dokonaniu wpisu wykroczenia do ewidencji kierowców,

2) wyciąg z ewidencji kierowców zawierający naruszenia przepisów ruchu drogowego, które nie uległy zatarciu”.

i) art. 97 § 2 przybiera brzmienie:

„§ 2. Sprawca wykroczenia może odmówić przyjęcia mandatu karnego. Może też zażądać odroczenia swojej decyzji w przedmiocie przyjęcia mandatu karnego w terminie do 7 dni”.

j) art. 100 przybiera brzmienie:

„Ściąganie grzywny nałożonej w drodze mandatu karnego następuje w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Grzywna stanowi dochód budżetu państwa”.

k) art. 100 § 11 przybiera brzmienie:

„§ 11. Organ uprawniony do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, z wyjątkiem organów Inspekcji Transportu Drogowego, sporządza informację dotyczącą danych objętych formularzem mandatu karnego oraz uiszczonych i nieuiszczonych grzywien i przekazuje ją za pośrednictwem systemu teleinformatycznego organowi, o którym mowa w § 1. Informacja stanowi dowód księgowy należności wynikających z grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego, bez konieczności zamieszczania podpisu wystawcy dowodu, o którym mowa w przepisach o rachunkowości”.

l) art. 105 § 1 przybiera brzmienie:

§1. Apelację wnosi się na piśmie w terminie 14 dni od daty otrzymania wyroku wraz z uzasadnieniem”.

ł) art. 105 § 2 przybiera brzmienie:

„§ 2. W wypadku, gdy uzasadnienie wyroku zostało przedstawione wyłącznie w formie ustnej, apelację wnosi się na piśmie w terminie 14 dni od daty otrzymania wyroku wraz z przekładem tego uzasadnienia”.

## **UZASADNIENIE**

### **1. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana**

Aktualne rozwiązania normujące procedury kontroli ruchu drogowego - pod względem ich rzetelności oraz transparentności – są poniżej standardów stosowanych w okresie Polski Ludowej. Natomiast pod względem respektowania uprawnień uczestników ruchu drogowego – rozwiązania te nie odbiegają od standardów PRL - owskich. Ocena zdarzeń drogowych oraz kontrola ruchu drogowego przeprowadzane są przez funkcjonariuszy nie posiadających merytorycznego przygotowania. Według danych opublikowanych w raporcie Najwyższej Izby Kontroli, ponad 40% policjantów drogówki nie ukończyło wymaganego przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego. Jedynie niewielki odsetek funkcjonariuszy drogówki ukończył szkolenia dotyczące wybranych istotnych zagadnień w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kurs dotyczący czynności na miejscu zdarzenia drogowego

(wypadku, kolizji) ukończyło - niecałe 7 proc. policjantów, obsługi wideorejestratorów - 8,5 proc., kontroli tachografów cyfrowych - niecałe 15 proc., kierowania motocyklem - 7 proc., kurs doskonalenia techniki jazdy samochodem ukończyło - ponad 15 proc. policjantów drogowki.

Niemal 100% funkcjonariuszy ruchu drogowego nie posiada przeszkolenia w zakresie obsługi przyrządów pomiarowych oraz urządzeń rejestrujących, gdyż Policja zaprzestała prowadzenia tego typu szkoleń.

Dla porównania, w okresie PRL milicjanci ruchu drogowego byli rekrutowani spośród absolwentów Szkoły Ruchu Drogowego Milicji Obywatelskiej im. Franciszka Zubrzyckiego w Piasecznie, zaś pomiary prędkości w ruchu drogowym mogli wykonywać jedynie ci spośród nich, którzy posiadali aktualne szkolenia w tym zakresie.

Aktualne przepisy prawa powszechnie obowiązującego nie tylko nie obligują policjantów ruchu drogowego do doskonalenia zawodowego, ale też nie wymuszają stosowania przez nich sprzętu pomiarowego, gwarantującego rzetelność oraz prawidłowość pomiarów. **Wykorzystywane przez Policję ręczne mierniki prędkości nie dokonują identyfikacji pojazdu, jak też nie rejestrują pomiaru.**

W związku z powyższym stanem, ocena zdarzeń drogowych obsługiwanych przez funkcjonariuszy Policji dokonuje się w warunkach beztroskiej arbitralności oraz całkowitej dowolności.

W przepisach obowiązującego prawa administracyjnego nie określono żadnych uprawnień przysługujących kierowcom, którzy poddawani są kontroli drogowej – poza prawem do żądania okazania przez funkcjonariusza legitymacji służbowej. Kierowcy nie mają m. in. zagwarantowanego prawa do żądania okazania zapisu zarejestrowanego pomiaru, okazania dokumentów legalizacyjnych, spowodowania kontroli poprawności oraz legalności pomiaru, zabezpieczenia śladów zdarzenia drogowego itp. Teoretycznie kierujący nie mają nawet prawa do opuszczenia pojazdu – bez zgody funkcjonariusza dokonującego kontroli.

Kierującym nie przysługują też żadne skuteczne uprawnienia zażaleniowe. Ewentualne skargi na funkcjonariuszy rozpatrywane są w trybie kadłubowego postępowania skargowego, określonego w k.p.a., które nie posiada charakteru kontradyktoryjnego i z reguły kończy się konstatacją, że działania policjanta były zgodne z prawem.

Procedury kontroli drogowej – jak też naruszenia przepisów ruchu drogowego - nie są rejestrowane, a ich dokumentacja dokonywana jest w trybie notatek służbowych, na których treść kontrolowany nie ma żadnego wpływu. Prowadzi do częstych, wręcz nagminnych, przypadków przekraczania uprawnień przez policjantów. Dzieje się tak w szczególności wówczas, gdy kierujący odmawia przyjęcia mandatu karnego lub zachowuje się podczas kontroli ruchu drogowego w sposób asertywny. Jest normą, iż w takich przypadkach policjanci obwiniają

kierującego o dodatkowe wykroczenia, których ten nie popełnił, bądź nawet o przestępstwa - np. o czynną napaść na funkcjonariusza lub niezatrzymanie się do kontroli.

Oceniając stan procedur związanych z ruchem drogowym uwzględnić też należy zjawisko tzw. „presji mandatowej”. Funkcjonariuszom policji pełniącym służbę na drogach wyznacza się określone zadania w zakresie stosowanych represji. Funkcjonariusze ci muszą zatrzymywać prawa jazdy, dowody rejestracyjne, muszą nakładać mandaty – bo tego rodzaju działalność należy do istoty zadań stawianych przed osoby zarządzające Policją. Komendanci jednostek policji otrzymują premie oraz pozytywne oceny swojej pracy nie za to, że jego podwładni pełnią służbę w sposób profesjonalny i uczciwy, ale za wyniki w postaci nałożonych kar, liczby złożonych wniosków o ukaranie, zatrzymanych praw jazdy, zatrzymanych dowodów rejestracyjnych itp. W konsekwencji Policja drogowa nie czyni tego, do czego jest powołana, a więc nie troszczy się o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, ale prowadzi działania represyjne wobec kierujących, otaczając te akcje odpowiednią polityką propagandową (dezinformacyjną).

Kierujący pojazdami oraz skrzywdzeni działaniami Policji uczestnicy zdarzeń drogowych nie mają też większych szans na dochodzenie swoich praw w sądzie. Skoro bowiem Policja z zasady nie rejestruje przebiegu kontroli, nie rejestruje pomiarów prędkości oraz nie zabezpiecza śladów zdarzenia, to jedynymi dowodami, którymi może posłużyć się sąd, są zeznania policjantów. Zeznania te – zgodnie z kanonami przyjętymi w pragmatyce sądowej – sędziowie zawsze uznają za spójne, logiczne, konsekwentne i wiarygodne, zaś wyjaśnienia kierujących pojazdami i innych skrzywdzonych przez Policję uczestników ruchu drogowego nigdy nie zasługują na wiarę, bo stanowią one jedynie ich linię obrony...

## **2. Potrzeba i cel wydania ustawy**

Istnieje nagła potrzeba skonstruowania zasad i gwarancji, które umożliwią obiektywne, transparentne oraz kontrydiktoryjne stosowanie procedur związanych z ruchem drogowym.

Przede wszystkim należy stworzyć odpowiednie regulacje umożliwiające dokonywanie obiektywnych ocen zdarzeń drogowych:

- wszystkie zdarzenia objęte kontrolą ruchu drogowego, jak i sam przebieg kontroli, muszą być rejestrowane przy użyciu kamer osobistych,
- przyrządy kontrolne oraz urządzenia rejestrujące używane przez Policję muszą posiadać funkcję identyfikacji pojazdu oraz zdolność do rejestrowania pomiarów;
- czynności związane z zabezpieczaniem śladów zdarzeń drogowych oraz obsługą urządzeń pomiarowych (rejestrujących) muszą być wykonywane przez odpowiednio przeszkolonych funkcjonariuszy;
- funkcjonariusze, którzy występowali w danej sprawie w charakterze organu mandatowego nie

mogą następnie występować w roli świadków zdarzenia, gdyż z natury rzeczy nie mogą być obiektywni w ocenie podejmowanych przez siebie działań;

- dowody w sprawach karnych (wykroczeniowych), które mają stanowić podstawę oskarżenia muszą mieć charakter materialny – co zmusi Policję do zabezpieczania śladów zdarzenia.

Aby stosowane przez Policję procedury nabrały charakteru transparentnego i kontradiktoryjnego, kierujący pojazdami muszą uzyskać prawo do wglądu w dokumentację dotyczącą wyników wykonanych pomiarów oraz potwierdzającą legalizację używanego sprzętu, tudzież kwalifikacji funkcjonariusza.

Kontrola ruchu drogowego nie może być wykonywana w sposób dowolny. Muszą zostać ustanowione prawne podstawy kontroli ruchu drogowego. Stosowanie przez policję tzw. „rutynowych kontroli” to dowód, że w obszarze procedur drogowych nadal żyjemy w państwie totalitarnym, tudzież policyjnym.

Istnieje konieczna potrzeba uporządkowania zadań i kompetencji organów władzy administracyjnej i sądowej. Obecnie Policja zajmuje się głównie zatrzymywaniem dowodów rejestracyjnych oraz praw jazdy, wyręcza zatem i dubluje kompetencje sądu oraz tych organów administracji, które są uprawnione do wydawania oraz cofania uprawnień do kierowania pojazdami. Zaniedbuje natomiast swoje obowiązki związane z ochroną bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Policjanci powinni być premiowani za to, że na terenie ich pracy nie ma wypadków i innych zdarzeń (czyli za prewencję), a nie za liczbę nałożonych kar, zatrzymanych praw jazdy i dowodów rejestracyjnych. Bo jeśli premiuje się policjantów za ilość dokonanych represji, to Policja - działając w swoim partykularnym interesie – zdarzenia nie tylko ujawnia, ale też je generuje.

Uprawnienia policjantów w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku na drogach powinny zostać poszerzone. Funkcjonariusz Policji musi posiadać uprawnienia do uniemożliwienia kierowania pojazdem, gdy pojazd lub jego kierujący stanowią potencjalne zagrożenie dla innych uczestników ruchu. Taka interwencja - oczywiście - musi zostać zarejestrowana kamerą, aby ograniczyć możliwość nadużywania tych uprawnień. Z kolei uprawnienia do zatrzymywania uprawnień do kierowania pojazdami winny należeć do sądu (tryb prawno - karny) oraz do starosty (tryb administracyjny).

Należy uprościć procedury sądowe i przyspieszyć tok postępowań. Nie ma żadnego racjonalnego uzasadnienia gromadzenie przez funkcjonariuszy Policji, przygotowujących wnioski o ukaranie, szeregu szczegółowych danych o majątku, stanie zdrowia, zdrowiu psychicznym, miejscu pracy obwinionego oraz jego małżonka. Nie ma też żadnego powodu, aby tak wrażliwe dane ujawniane były na jawnych rozprawach - zważywszy, że postępowania w

sprawach o wykroczenia drogowe dotyczą najczęściej drobnych naruszeń o niskiej szkodliwości społecznej.

Przesłuchanie obwinionego powinno odbywać się na miejscu zdarzenia, a wystarczającymi danymi koniecznymi do sporządzenia wniosku są: nazwisko i imię, pesel oraz wypis w ewidencji kierowców, dotyczący zarejestrowanego zdarzenia.

### **3. Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W aktualnie obowiązujących przepisach prawnych brak jest wyodrębnienia kompetencji służb, które *de facto* realizują trzy rodzaje zadań:

- czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu drogowego,
- kierowanie ruchem i jego kontrolowanie.
- wykrywanie przestępstw i wykroczeń w ruchu drogowym oraz ściganie ich sprawców.

Niniejszy projekt porządkuje te kwestie i precyzyjnie przyporządkowuje określone zadania do określonych kompetencji.

W dotychczasowym stanie prawnym nie określono podstaw prawnych kontroli ruchu drogowego, nie ustalono też precyzyjnie, na poziomie aktu ustawowego, jakie są prawa i obowiązki kontrolującego, a jakie są kompetencje kontrolującego. Nie wskazano, w którym momencie kończy się procedura bezpieczeństwa, a w którym zaczyna właściwa kontrola ruchu drogowego. Nie określono momentu, w którym kończy się procedura administracyjna, a kiedy zaczyna procedura wykroczeniowa, związana z nałożeniem mandatu lub wszczęciem czynności wyjaśniających w trybie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.

Niniejszy projekt wprowadza prawne podstawy kontroli ruchu drogowego, którymi będzie:

- podejrzenie naruszenia przepisów ruchu drogowego przez uczestnika ruchu lub uzasadnione;
- podejrzenie, że uczestnictwo w ruchu określonego kierującego lub pojazdu stanowi zagrożenie dla innych uczestników ruchu.

Projekt precyzyjnie określa obowiązki i prawa kontrolowanego na wszystkich trzech etapach kontroli. Ograniczy to arbitralność oraz dowolność decyzji o zainicjowaniu procedury kontrolnej.

Na pierwszym etapie (procedura bezpieczeństwa) kontrolowany – po podaniu przez funkcjonariusza sygnału do zatrzymania - będzie miał bezwzględny obowiązek:

- a) zatrzymać pojazd,
  - b) wyłączyć silnik pojazdu,
  - c) włączyć światła awaryjne,
  - d) trzymać ręce na kierownicy i nie wysiadać z pojazdu, chyba że zażąda tego kontrolujący.
- Powyższe rygory i stan całkowitego podporządkowania rozkazom kontrolującego będą trwały do

momentu, gdy funkcjonariusz uzna, że nic mu nie zagraża. W takim wypadku będzie on miał obowiązek poinformowania o ustaniu powyższych rygorów. Dzięki powyższym zmianom podwyższeniu ulegną standardy bezpieczeństwa osobistego funkcjonariuszy.

Na etapie właściwej kontroli ruchu drogowego (procedura administracyjna) osoba poddana kontroli ruchu drogowego uzyska konkretne uprawnienia w zakresie realizacji swoich praw: do udostępnienia mu zarejestrowanych wyników pomiaru, do udostępnienia dokumentów legalizacyjnych urzędzeń i przyrządów, sporządzania notatek, fotonotatek, nagrywania dźwięku oraz obrazu całości kontroli. Uprawnienia te służą ograniczeniu arbitralności organów administracji oraz pełnemu urzeczywistnieniu zasady prawdy obiektywnej.

Na etapie postępowania wykroczeniowego uczestnik ruchu, wobec którego formułowane są zarzuty (proponowany jest mandat karny), uzyska prawo do żądania odroczenia swojej decyzji w przedmiocie przyjęcia mandatu karnego w terminie do 7 dni. Z kolei po stronie organu mandatowego pojawi się obowiązek nałożenia mandatu w formie pisemnej (wymóg pisemności stawianych zarzutów).

W obowiązującym stanie prawnym brak jest podstaw do podejmowania przez organy zarządzające bezpieczeństwem w ruchu drogowym interwencji w sytuacjach, gdy kierujący jest trzeźwy i nie narusza przepisów prawa o ruchu drogowym, a jednak jego uczestnictwo w ruchu stanowi zagrożenie dla innych uczestników ruchu. Chodzi m. in. o takie sytuacje, które można zaobserwować, a nawet udokumentować: kierowca jest niewyspany, bardzo zmęczony, zbyt podenerwowany itp. Niniejszy projekt – poszerzając uprawnienia Policji i innych służb – stwarza podstawę do uniemożliwienia kierowania pojazdem przez ww. uczestników – przez określony czas – aż do momentu odzyskania przez nich oczekiwanych predyspozycji psychomotorycznych.

W obowiązującym stanie faktycznym postępowania w sprawach naruszeń przepisów ruchu drogowego prowadzone są w sposób całkowicie nieprofesjonalny, inkwizycyjny i nieobiektywny. Kontrole drogowe prowadzone są przy użyciu urzędzeń nie posiadających możliwości rejestracji zdarzeń oraz przez funkcjonariuszy nieprzeszkolonych w zakresie ich obsługi. W postępowaniach tych nie ma ani prawa, ani sprawiedliwości. Gdy wytypowani przez funkcjonariuszy sprawcy wykroczeń odmawiają przyjęcia mandatu sprawa trafia do sądu. Postępowania sądowe nie są prowadzone w oparciu o dowody materialne, bo policja takich dowodów nie dostarcza. Wyroki skazujące zasadzane są jedynie na podstawie zeznań funkcjonariuszy, którzy wcześniej pełnili w sprawie obowiązki organu mandatowego. Nadmienić należy, że praktyka orzecznicza jest taka, że sąd zawsze daje wiarę zeznaniom funkcjonariusza, a nigdy nie daje wiary wyjaśnieniom obwinionego (wyjątek stanowią sytuację, gdy obwinionym jest żona prezesa sądu). W praktyce zatem każdy policjant ruchu drogowego

może zarzucić każdemu kierowcy dowolne wykroczenie, a osoba obwiniona nie ma żadnej możliwości skutecznego przeciwstawienia się takiej akcji, gdyż w każdym przypadku, jeśli nawet odmówi przyjęcia mandatu – zostanie skazana wyrokiem sądu, który obdarzy wiarą nawet najbardziej absurdalnym zeznaniem funkcjonariusza.

Niniejszy projekt cywilizuje postępowania związane z naruszeniami przepisów ruchu drogowego i urzeczywistnia zasadę prawdy obiektywnej w tym obszarze. Służyć temu będą przede wszystkim dwie wzajemnie uzupełniające się regulacje. Podstawą obwinienia kierujących o bezskutkowe wykroczenie drogowe (a więc nie to dotyczy to kolizji i wypadków drogowych) może stanowić jedynie dowód materialny w postaci nagrania lub pomiaru zarejestrowanego przez urządzenie rejestrujące lub przyrząd kontrolno-pomiarowy (w tym nagranie dokonane zwykłą kamerą osobista lub samochodową). Z kolei osoby pełniące funkcje organu mandatowego nie będą mogły być przesłuchiwane w charakterze świadków. Rozwiązanie to wymusi na Policji prowadzenie postępowań według standardów stosowanych w demokratycznych państwach prawa. Zeznania policjanta nie będą już dowodem w sprawie, dlatego też policjant będzie musiał takie dowody zdobyć.

W celu zrealizowania powyższych postulatów niniejszy projekt wprowadza zasadę, że wszystkie pojazdy służbowe „Policji drogowej” będą wyposażone w kamery, które będą rejestrować zdarzenia na drodze, a nagrania te będą służyć jako dowód w sprawie. Ponadto każdy policjant ruchu drogowego będzie wyposażony w kamerę osobistą, która będzie nagrywać wszystkie jego interwencje. Respektowanie tego wymogu wzmocni zasadę jawności procedur podejmowanych przez organy demokratycznego państwa prawnego, urzeczywistni zasadę prawdy obiektywnej oraz ograniczy lub nawet wyeliminuje przypadki nadużywania uprawnień przez funkcjonariuszy w stosunku do kierujących pojazdami.

W aktualnie obowiązującym stanie do ewidencji kierowców wpisywane są wykroczenia, których popełnienie niekoniecznie zostało w jakikolwiek sposób udokumentowane. Niniejszy projekt wprowadza natomiast zasadę, że do ewidencji będą wpisywane się jedynie te naruszenia formalne, które zostały zarejestrowane przez urządzenie rejestrujące, przyrząd kontrolno-pomiarowy lub kamerę personalną. Także w postępowaniu sądowym powyższe środki dowodowe uzyskują priorytet – kosztem środków osobowych.

Punkty karne, które wpisywane są obecnie do ewidencji spełniają pozytywną funkcję, gdyż ich nagromadzenie przez kierującego prowadzi bowiem do czasowej eliminacji z ruchu tych kierowców, którzy popełniają dużą liczbę wykroczeń. Aktualna ewidencja kierowców nie uwzględnia jednak sytuacji, gdy określony kierowca, który zasadniczo jeździ zgodnie z przepisami, w ciągu jednego „pechowego” roku uzbiera ponad 24 punkty. Ponadto przepisy regulujące aktualną ewidencją kierowców nie uwzględniają żadnych bodźców pozytywnego

motywowania (a te są przecież najsilniejsze). Niniejszy projekt wprowadza takie pozytywne bodźce. Kierowcy, którzy w danym roku kalendarzowym nie otrzymają żadnych punktów karnych uzyskają 5 punktów bonifikaty na rok następny. Ograniczy to przypadki kierowania na egzaminy kontrolne tych kierowców, którzy zasadniczo jeżdżą bezpiecznie, ale w „pechowym roku” liczba punktów karnych uległa skumulowaniu. Dla zrealizowania tego celu zmienia się sposób liczenia punktów. Punkty karne będą odejmowane a nie dawane. Kierowcy będą kierowani na sprawdzenie kwalifikacji po „uzbieraniu” minus 24 punktów, a nie jak dotychczas plus 24 punktów.

W obowiązującym stanie prawnym kierujący pojazdem jest obowiązany okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dokumenty dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego. Ponadto w prawie wykroczeń (art. 95) usankcjonowane jest wykroczenia polegające na prowadzeniu pojazdu na drodze publicznej, w w strefie zamieszkania osób w strefie ruchu, nie mając przy sobie wymaganych dokumentów. Powyższa sankcja ma charakter archaiczny. Żyjemy w cywilizacji cyfrowej, a zatem stwierdzenie faktu posiadania uprawnień do kierowania nie musi odbywać się w formie okazania dokumentu. Uprawnienia te mogą przecież z łatwością zostać stwierdzone w systemie teleinformatycznym. Niniejszy projekt utrzymuje obowiązek posiadania przez kierującego przy sobie powyższych dokumentów, jak też obowiązek okazywania na żądanie kontrolującego. Projekt znosi jednak sankcję wykroczeniową określoną w art. 95 k.w. W razie nie okazania dokumentów, uprawniony organ będzie miał obowiązek sprawdzić uprawnienia kierującego w systemie teleinformatycznym, zaś kierujący pojazdem będzie zobowiązany do stosowania się do poleceń uprawnionego organu zmierzających do ustalenia w/w uprawnień - niezależnie od czasu trwania tych czynności oraz konieczności przemieszczenia się do siedziby jednostki organizacyjnej Policji.

Projekt znosząc sankcję wykroczeniową określoną w art. 95 k.w. wprowadza jednocześnie zasadę, że prawo do kierowania pojazdami będzie ściśle związane nie z faktem posiadania dokumentów, ale z faktem posiadania uprawnień. Uprawnienia mogą zostać zatrzymane bądź w trybie przepisów administracyjnych (kompetencja starosty), bądź w trybie przepisów karnych lub wykroczeniowych (kompetencja sądu). Policja nadal będzie miała uprawnienia nie tylko do żądania okazania dokumentów, ale także do ich zatrzymania – na dotychczasowych podstawach prawnych. Jednakże nie będzie miała prawa do zatrzymania lub zawieszenia uprawnień. Kierujący pojazdem, któremu funkcjonariusz zatrzymał dokument prawa jazdy za bezterminowym pokwitowaniem, może nadal uczestniczyć w ruchu drogowym – do czasu, gdy właściwy organ władzy wykonawczej lub sądowniczej prawa tego mu nie ograniczy.

Projekt przywraca zatem równowagę poszczególnych władz oraz porządek konstytucyjny w obszarze wydawania oraz cofania (ograniczania, zawieszania) uprawnień do kierowania

pojazdami. Organem władnym do przyznawania oraz cofania uprawnień do kierowania w porządku administracyjno-prawnym jest tylko i wyłącznie starosta (prezydent miasta). Organem, który jest władny do orzekania środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów jest tylko i wyłącznie sąd. Policja do tej pory „wyręczając” powyższe organy koncentrowała się głównie na czynnościach, które z natury rzeczy do niej nie należą. Niniejszy projekt utrzymuje dotychczasowe uprawnienia policji do zatrzymania dokumentu prawa jazdy, jednakże samo zatrzymanie dokumentu nie oznacza utraty uprawnień do kierowania.

Projekt przywraca również równowagę poszczególnych władz w przedmiocie podejmowania decyzji o dopuszczaniu pojazdów do ruchu. Jedynym organem uprawnionym do podejmowania tych decyzji pozostaje starosta (prezydent miasta). Projekt nie ogranicza przypadków zatrzymania dowodu rejestracyjnego przez policję, jednakże zatrzymanie dokumentu nie będzie równoznaczne z administracyjnym wyłączeniem pojazdu z ruchu.

W obowiązującym stanie prawnym nie ma możliwości czasowego wyrejestrowania pojazdu do 3,5 tony dopuszczalnej masy całkowitej. Tylko pojazdy powyżej 3,5 tony DMC mogą być czasowo wyrejestrowane. Posiadacze pojazdów zabytkowych, które są w procesie rekonstrukcji, naprawy często trwającej wiele miesięcy i lat muszą opłacać składkę na ubezpieczenie OC, gdyż nie mogą ich czasowo wyrejestrować. Niniejszy projekt zrównuje wszystkich właścicieli w prawie do czasowego wycofania zarejestrowanego pojazdu z ruchu.

W obowiązujących przepisach postępowania w sprawach o wykroczenia organ prowadzący czynności wyjaśniające ma obowiązek przesłuchać osobę, co do której istnieje uzasadniona podstawa do sporządzenia przeciwko niej wniosku o ukaranie. Organ ma ponadto obowiązek zebrania szczegółowych informacji, o których mowa w art. 57 k.p.w. - takich jak: ustalenie miejsca zatrudnienia obwinionego, danych dotyczących warunków materialnych, rodzinnych i osobistych, danych dotyczących uprzedniego skazania obwinionego za podobne przestępstwo lub wykroczenie, adresy świadków i pokrzywdzonych. Powyższe zadania są pracochłonne, a przede wszystkim czasochłonne. W praktyce przesłuchanie sprawcy wykroczenia drogowego nie następuje bezpośrednio na miejscu zdarzenia, lecz jest on wzywany (nieraz wielokrotnie) do stawiennictwa w jednostce organizacyjnej Policji. Jeśli obwiniony mieszka poza miejsce prowadzenia czynności te prowadzone są w ramach pomocy prawnej. W związku z powyższymi wymogami i praktykami czynności wyjaśniające trwają przeciętnie kilka tygodni.

W projektowanych zmianach wniosek o ukaranie - oprócz danych identyfikujących sprawcę wykroczenia – zawierać będzie jedynie informacje o dokonaniu wpisu wykroczenia do ewidencji kierowców oraz wyciąg z ewidencji kierowców zawierający naruszenia przepisów ruchu drogowego, które nie uległy zatarciu. Projekt wprowadza ponadto przepis umożliwiający odstąpienie od przesłuchania sprawcy wykroczenia, jeżeli ten podpisze oświadczenie, że nie

chce być przesłuchiwany. W przypadkach zatem, w których – za zgodą sprawcy – odstąpi się od jego przesłuchania – czynności wyjaśniające będą trwały zaledwie 15 minut... Niniejszy projekt uwolni zatem funkcjonariuszy Policji od wykonywania niepotrzebnych i bardzo pracochłonnych zadań związanych z przygotowaniem wniosku o ukaranie oraz z wykonywaniem funkcji świadków wykroczenia (w związku z wprowadzaniem zakazu dowodowego przesłuchania w charakterze świadka organu mandatowego). W ten sposób odzyskamy dla potrzeb bezpieczeństwa w ruchu drogowym setki policjantów, którzy teraz zajęci są niepotrzebnymi zadaniami biurowymi oraz „świadkowaniem po sądach”.

W obecnym stanie prawnym na wokandach sądowych zalega dziesiątki tysięcy spraw z zakresu ruchu drogowego. Sprawy te toczą się zbyt wolno, a wiele z nich się przedawnia. Niemal wszystkie sprawy kierowane są wpierw do postępowania nakazowego, a następnie – po złożeniu sprzeciwu przez ukaranego – kierowane są na rozprawę. Zabieg ten wydłuża każde postępowanie o co najmniej 3 miesiące. Ponadto w ubiegłym roku wprowadzono przepisy obligujące wskazanie we wniosku o uzasadnienie wyroku I instancji zakresu tego uzasadnienia. Zdecydowana większość uczestników postępowania nie czyni tego, a w konsekwencji sądy muszą wzywać te osoby do uzupełnienia braku formalnego. Z tego powodu niemal każde postępowanie przedłuża się o 4 – 5 tygodni. Postępowania ciągną się latami także dlatego, że do wniosków o ukaranie nie są załączane niezbite, tzn. materialne, dowody winy.

Niniejsza ustawa uprości oraz znacznie przyspieszy postępowania sądowe w sprawach z zakresu ruchu drogowego również „z powodu” wprowadzenia zasady obligatoryjnego rejestrowania wykroczeń przy użyciu urządzeń rejestrujących oraz kamer osobistych. Zdecydowana większość spraw w ogóle nie trafi do sądu, gdyż fakt popełnienia wykroczenia nie będzie kwestionowany przez sprawców – a zatem sprawy będą się kończyć w postępowaniu mandatowym, ewentualnie w postępowaniu nakazowym (w przypadkach, gdy postępowanie mandatowe będzie niedopuszczalne).

Do przyspieszenia spraw przyczynią się następujące rozwiązania, zawarte w niniejszym projekcie:

- a) sprawy, w których sprawca kwestionuje popełnienie czynu nie będą kierowane do postępowania nakazowego – co przyspieszy rozpatrzenie każdej sprawy o co najmniej 3 miesiące;
- b) zniesienie obligatoryjności wskazania zakresu uzasadnienia wyroku I instancji przyspieszy zakończenie wielu spraw o co najmniej 1 miesiąc.
- c) przyjęcie zasady, że sprawy nie będą ulegać przedawnieniu, w przypadkach, gdy obwiniony zażąda prowadzenia sprawy pomimo upływu okresu przedawnienia sprawi, że sądy nie będą doprowadzały w sposób celowy i zamierzony do umarzania postępowań (sądy czynią tak w

tych przypadkach, gdy nie ma szans na skazanie obwinionego – po to, aby nie wypłacać obwinionym, którzy mogli by zostać uniewinnieni poniesionych przez nich kosztów postępowania (np. wydatków na adwokata).

W jednym z przepisów projekt wydłuży czas postępowania w sprawach o wykroczenia o jeden tydzień. Chodzi o wprowadzenie zmiany terminu na wniesienie apelacji w sprawach o wykroczenia z 7 do 14 dni. Zauważyć należy, że w sprawach o wykroczenia strony bardzo rzadko korzystają z profesjonalnej obrony, gdyż jest to, po prostu, nieopłacalne. Obwinieni zmuszeni są zatem do samodzielnego przygotowania apelacji. Siedmiodniowy termin na jej przygotowanie jest dla czynników nieprofesjonalnych za krótki. W projekcie zrównuje się zatem wymóg czasowy na złożenie apelacji z przepisami zawartymi w Kodeksie postępowania karnego.

Projekt ustawy uchyla przepisy o administracyjnym zatrzymaniu prawa jazdy, a „w zamian za to” wprowadza następującą zmianę do przepisu art. 92 a Kodeksu wykroczeń:

*„§ 2. W razie popełnienia wykroczenia o którym mowa w § 1 z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym można orzec zakaz prowadzenia pojazdów na okres do 3 miesięcy”.*

Dzięki tej zmianie naruszenia polegające na drastycznym przekroczeniu prędkości w obszarze zabudowanym będą się znajdowały „pod kontrolą sądu”. Dotychczasowa praktyka, polegająca na zatrzymywaniu praw jazdy, bez przeprowadzania jakichkolwiek postępowań wyjaśniających, a tym samym bez możliwości korzystania z prawa do obrony, jest nie do utrzymania.

W stanie aktualnie obowiązującym (art. 100 k.w.) grzywny nałożone mandatem karnym przez funkcjonariuszy organu podległego władzom jednostki samorządu terytorialnego stanowią dochód tej jednostki samorządu. Organy samorządu i podlegli im funkcjonariusze są więc zainteresowani w tym, aby osiągać jak najwyższe wpływy z mandatów. Przepis ten ma charakter wybitnie korupcyjny. Jednostki samorządu często tworzą stanowiska (dla swoich znajomych) tylko po to, aby pozyskiwać środki (np. na ich utrzymanie). Niniejszy projekt wprowadza natomiast zasadę, że wszystkie grzywny nakładane przez organy mandatowe stanowią dochód budżetu państwa.

Projekt wprowadza zasadę, że w postępowaniach sądowych w sprawach o wykroczenia będą mogły zgłosić swój udział organizacje społeczne. Zostanie to dokonane poprzez recepcję przepisów postępowania karnego. Dotychczasowy brak możliwości uczestniczenia przez w/w organizacje w postępowaniach wykroczeniowych – na takich samych zasadach, jak to ma miejsce w procedurze karnej - jest niczym nie uzasadniony.

W obowiązującym stanie prawnym obowiązują dwa przepisy zaopatrzone w sankcję karną,

które nie posiadają dyspozycji, a więc nie określają czynu zabronionego. Są to art. 86 k.w. oraz art. 97 kw. Pierwszy z nich określa sankcję za „powodowanie zagrożenia w ruchu drogowym”, a drugi za „wykraczanie przeciwko innym przepisom ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym lub przepisom wydanym na jej podstawie”. Ponadto za pierwsze spośród wskazanych wykroczeń przewidziany jest środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Prowadzi to w praktyce do sytuacji, że funkcjonariusze Policji nakładają grzywny „za co chcą” i zatrzymują prawa jazdy „kiedy chcą”. Jest to zjawisko niedopuszczalne w demokratycznym państwie prawnym.

W związku z powyższym niniejszy projekt przewiduje wprowadzenie następujących zmian. Artykuł 86 § 1 przybierze brzmienie: „Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje kolizję, podlega karze grzywny”, zaś do artykułu 97 dopisana zostanie swego rodzaju dyspozycja, odsyłająca do poszczególnych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, których naruszenie zagrożone będzie sankcją wykroczeniową.

#### **4. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne**

W zakresie przewidywanych skutków społecznych i prawnych prezentowany projekt doprowadzi do uporządkowania kompetencji organów władzy publicznej w zakresie: czuwania nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym, kierowania ruchem i jego kontroli, nadawania oraz zatrzymywania uprawnień do kierowania pojazdami, wydawania zakazów prowadzenia pojazdów.

Dzięki projektowi nastąpi uregulowanie podstaw prawnych kontroli ruchu drogowego (odejście od całkowitej dowolności organów kontroli w tym obszarze) oraz ustawowe określenie przebiegu kontroli ruchu drogowych – w tym zachowań kontrolowanego i kontrolującego oraz doprecyzowanie zasad bezpieczeństwa. Ponadto nastąpi odejście od inkwizycyjnego charakteru postępowań z udziałem kierujących pojazdami w ramach procedur administracyjnych, wykroczeniowych i karnych poprzez określenie ich praw (bo w stanie obecnym żadnych praw nie posiadają) oraz doprecyzowanie ich obowiązków.

Projekt nie przewiduje żadnych skutków o charakterze gospodarczym, gdyż przedmiotem regulacji są jedynie kompetencje i procedury w zakresie działania służb publicznych w sferze bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz szeroko pojętego „bezpieczeństwa prawnego”.

Wejście w życie projektu ustawy będzie miało określone skutki finansowe – tak po lewej, jak i po prawej stronie rachunku ekonomicznego. Podstawowym wydatkiem, który wymuszony zostanie przez nowe przepisy, będzie zakup kamer osobistych dla funkcjonariuszy Policji, wykonujących swoje zadania w wydziałach ruchu drogowego oraz zakup kamer

samochodowych na wyposażenie tych pojazdów służbowych Policji, które jeszcze nie zostały w taki sprzęt wyposażone. Na potrzeby precyzyjnego wyliczenia powyższych wydatków zamówiona została szczegółowa opinia rzeczoznawcy, w której przedstawione zostały precyzyjnie parametry nowego sprzętu oraz ceny rynkowe oferowane przez przodujących producentów. Opinia stanowi załącznik do niniejszego projektu. Zważywszy, że w strukturze Policji funkcjonuje Komenda Główna Policji, 16 komend wojewódzkich i komenda stołeczna, 271 komend powiatowych, 65 komend miejskich, 7 komend rejonowych, 558 komisariatów i 12 komisariatów specjalistycznych, zakłada się jednorazowy zakup 1000 kamer osobistych oraz 500 kamer samochodowych. Przyjmując średnią cenę 700 zł za kamerę osobista oraz 600 zł za kamerę samochodową – koszt zakupu powyższego sprzętu wyniesie ok. 1 000 000 zł (jeden milion złotych). Trzeba ponadto zaznaczyć, że projekt wymusi na Policji zakup nowocześniejszego sprzętu pomiarowego. Nie musi to jednak oznaczać przeznaczenia na ten cel większych kwot. Policja i tak każdego roku uzupełnia swój sprzęt. W najgorszym razie zakupi mniej tego sprzętu, ale za to będzie on lepszy.

Po prawej stronie rachunku ekonomicznego, a więc po stronie zysków, jakie przyniesie wprowadzenie projektu dla budżetu państwa, wskazać należy wpływy z grzywien nakładanych w trybie mandatów karnych przez funkcjonariuszy organów podległych władzom jednostek samorządu terytorialnego. Kwoty, jaka z tego tytułu zasili budżet Państwa, nie da się precyzyjnie ustalić, gdyż liczba mandatów nakładanych przez funkcjonariuszy gminnych spadnie (gminy nie będą mieć interesu w ich nakładaniu). Nie ulega jednak wątpliwości, że będzie to kwota znacznie wyższa od nakładów poniesionych na wyposażenie Policji.

Dokonując oceny skutków finansowych należy też zauważyć, że w związku z wprowadzonymi zmianami ulegnie znacznemu zmniejszeniu obciążenie Policji oraz sądów. Policjanci nie będą zmuszeni prowadzić żmudne i czasochłonne czynności wyjaśniające oraz nie będą zmuszeni do pełnienia funkcji świadków zdarzeń, zaś do sądów trafiać będzie znacznie mniejsza liczba spraw. Pozwoli to - alternatywnie - zmniejszyć zatrudnienie w tych jednostkach lub przegrupować wolne moce osobowe do innych zadań.

## **5. Źródła finansowania**

Źródła finansowania koniecznego osprzętowania dla Policji pochodzić będą z budżetu. Pamiętać jednak należy, że *de facto* projekt zapewnia odpowiednie wyższe wpływy do budżetu oraz pozwala na redukcję kosztów administracyjnych.

## **6) Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych**

Projekt ustawy nie wymusza wydanie nowych aktów wykonawczych prawa powszechnie

obowiązującego. Konieczna będzie jedynie nowelizacja obowiązującego Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841) pod kątem zmian wprowadzonych do ustawy Prawo o ruchu drogowym.

#### **7) Oświadczenie o zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej**

Projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

#### **8. Konsultacje społeczne**

Przeprowadzone zostały konsultacje społeczne z organizacjami społecznymi, których cele działania są zbieżne z przedmiotem regulacji. Swoje opinie w przedmiocie projektu wyraziły Stowarzyszenie Prawo na Drodze, Polskie Towarzystwo Kierowców, Fundacja Emila Rau Refleks, Stowarzyszenie KIEROWCA.PL.

Warszawa, dnia 28 października 2016 r.

**Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej**  
**Szanowny Pan Marek Kuchciński**

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 119 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i art. 36 ust. 4 Regulaminu Sejmu,  
wnoszę autopoprawkę do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym  
oraz niektórych innych ustaw.

Z wyrazami szacunku,  
poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej  
Paweł Szramka

**AUTOPOPRAWKA do**  
**Ustawy z dnia ..... o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych**  
**ustaw**

**1) Art. 1 otrzymuje brzmienie:**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. **Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 1997 nr 98 poz. 602 ze zm.)** wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 38 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem jest obowiązany okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dokumenty dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego:

- 1) dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem;
- 2) dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu;
- 3) dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie;
- 3a) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym w zakresie wyposażenia pojazdu w blokadę alkoholową w przypadku, o którym mowa w [art. 13 ust. 5 pkt 7](#) ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2015 r. poz. 155 i 541);
- 4) zezwolenie, o którym mowa w art. 106 ust. pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.);
- 4a) dokument potwierdzający kalibrację blokady alkoholowej, wystawiony przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela;
- 5) inne dokumenty, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnej ustawy.

2. W razie nie okazania dokumentów, uprawniony organ ma obowiązek sprawdzić uprawnienia kierującego w systemie teleinformatycznym, ewentualnie w najbliższej jednostce policji. Kierujący pojazdem, który nie okaże dokumentów określonych w zd. 1 ma obowiązek stosować się do poleceń uprawnionego organu zmierzających do ustalenia w/w uprawnień, zwłaszcza oczekiwania na efekty sprawdzenia, niezależnie od czasu trwania czynności sprawdzenia oraz ma obowiązek udać się do najbliższej jednostki policji w celu ustalenia w/w uprawnień”.

2) w art. 78a:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wycofaniu czasowemu, na wniosek podmiotów, o których mowa w ust. 1, podlegają pojazdy zarejestrowane.”

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres wskazany we wniosku przez właściciela pojazdu lub podmiotu, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73. Okres ten może być przedłużony lub skrócony decyzją właściwego organu.”

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Właściciel pojazdu lub podmiot, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5, jest obowiązany pod rygorem unieważnienia wydanej decyzji zapewnić wycofanemu z ruchu pojazdowi postój poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu. Przepis art. 46 ust. 5 stosuje się odpowiednio.”

d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb i warunki czasowego wycofania pojazdów z ruchu, wysokość opłat w zależności od okresu wycofania z ruchu, w wysokości nie wyższej niż 150 zł za wydanie decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu oraz wzory dokumentów stosowanych w tym zakresie, mając na względzie konieczność przeciwdziałania używaniu pojazdów czasowo wycofanych z ruchu oraz koszty ponoszone przez organy administracji publicznej.”

3) w art. 129:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Policjant, w związku z wykonywaniem kontroli ruchu drogowego jest uprawniony do:

1) legitymowania uczestnika ruchu,

- 2) sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem i jego użytkowaniem, zezwolenia, o którym mowa w art. 106 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, a także dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie,
- 3) żądania okazania dokumentu potwierdzającego prawo do używania pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 5, jeżeli pojazd ten nie jest zarejestrowany na nazwisko osoby nim kierującej,
- 4) sprawdzania zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, lub wypisu z tego zezwolenia,
- 5) żądania poddania się przez kierującego pojazdem badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu,
- 6) sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze,
- 7) sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku,
- 8) używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, a w szczególności do badania pojazdu, określania jego masy, nacisku osi lub prędkości, stwierdzania naruszenia wymagań ochrony środowiska oraz do stwierdzania stanu trzeźwości kierującego;
- 9) używania urządzeń rejestrujących,
- 10) kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem”.

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a-2f. w następującym brzmieniu:

„2 a. Policjant w związku z wykonywaniem zadań związanych z kierowaniem ruchem jest uprawniony do:

- 1) wydawania poleceń osobie, która spowodowała przeszkodę utrudniającą ruch drogowy lub zagrażającą jego bezpieczeństwu, albo osobie odpowiedzialnej za utrzymanie drogi,
- 2) używania urządzeń nagłaśniających, sygnalizacyjnych lub świetlnych, służących do wydawania wiążących poleceń uczestnikowi ruchu;
- 3) pilotowania pojazdów, z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych pilotowanych zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 3”.

„2 b. Policjant w związku z wykonywaniem zadań związanych z czuwaniem nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach jest uprawniony do:

1) uniemożliwienia:

- a) kierowania pojazdem osobie znajdującej się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu,
- b) korzystania z pojazdu, którego stan techniczny, ładunek, masa lub nacisk osi zagrażają bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu, powodują uszkodzenie drogi albo naruszają wymagania ochrony środowiska,
- c) korzystania z pojazdu zarejestrowanego w kraju niebędącym państwem członkowskim, jeżeli kierujący nim nie okazał dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie,
- d) kierowania pojazdem przez osobę nieposiadającą uprawnień do kierowania lub używania pojazdu,
- e) kierowania pojazdem przez osobę, której stan zdrowia lub zmęczenie fizyczne zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

2) usuwania lub przemieszczania pojazdu w przypadkach, o których mowa w art. 130a ust. 1-3”.

2 c. Podstawą zatrzymania do kontroli drogowej jest:

- a) uzasadnione podejrzenie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia w ruchu drogowym;
- b) uzasadnione podejrzenie, że uczestnictwo w ruchu określonego kierującego lub pojazdu stanowi zagrożenie dla innych uczestników ruchu”.

2 d. W przypadku podania przez kontrolującego sygnału do zatrzymania pojazdu kierujący tym pojazdem, dla celów ustalenia bezpieczeństwa funkcjonariusza jest obowiązany:

- a) zatrzymać pojazd,
- b) wyłączyć silnik pojazdu,
- c) włączyć światła awaryjne,
- d) trzymać ręce na kierownicy i nie wysiadać z pojazdu, chyba że zażąda tego kontrolujący.

2 e. Kontrolujący, po zatrzymaniu pojazdu:

- a) informuje o ustaniu rygorów określonych w ust. 2 d., dotyczących ustalenia bezpieczeństwa funkcjonariusza,
- b) podaje kierującemu stopień, imię i nazwisko,

- c) podaje kierującemu przyczynę zatrzymania,
- c) przeprowadza kontrolę lub informuje o wynikach kontroli przeprowadzonej urządzeniem rejestrującym lub przyrządem kontrolno-pomiarowym,
- d) kontrolujący w wynikach kontroli uwzględnia wartość błędu pomiarowego urządzenia.

2 f. Kontrolowany ma prawo do:

- a) udostępnienia mu zarejestrowanych wyników pomiaru,
- b) udostępnienia mu dokumentów legalizacyjnych urządzeń i przyrządów,
- c) sporządzania notatek lub fotonotatek.
- d) nagrywania dźwięku oraz obrazu całości kontroli.

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisów ust. 2 pkt 5 i 6 nie stosuje się do szefów i cudzoziemskiego personelu przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i misji specjalnych państw obcych oraz organizacji międzynarodowych, korzystających z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, oraz do innych osób korzystających z tych przywilejów i immunitetów”.

d) ust. 4. otrzymuje brzmienie:

„4. 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 porządkowych. W tym zakresie Żandarmerii Wojskowej i wojskowym organom porządkowym przysługują uprawnienia policjantów określone w ust. 2 - 2b”.

4) W art. 129

a) ust 4a. przybiera brzmienie:

„4a. Kontrolę ruchu drogowego mogą przeprowadzać także funkcjonariusze Straży

Granicznej”.

b) po ust. 4a dodaje się ust. 4b w następującym brzmieniu:

„4b. Przebieg kontroli ruchu drogowego rejestrowany jest przy użyciu urządzenia rejestrującego obraz i dźwięk”.

5) art. 129 a. ust. 2 przybiera brzmienie:

„2. W ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w ust. 1, inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego przysługują uprawnienia określone w art. 129 ust. 2-3.

6) w art. 130 po ust. 1a dodaje się ustęp 1b w następującym brzmieniu:

„1b. Do ewidencji wpisuje się jedynie te naruszenia formalne, które zostały zarejestrowane przez urządzenie rejestrujące, przyrząd kontrolno-pomiarowy lub inne urządzenia rejestrujące obraz i dźwięk”.

7) w art. 130 w ust. 2 w pkt 1) uchyla się lit. b)

8) w art. 131 w ust 1 po pkt 4) dodaje się pkt 5) w następującym brzmieniu:

„5) uprawnień przysługujących kontrolowanemu.”

9) art. 132 przybiera brzmienie:

„Art. 132 1.Policjant uniemożliwia dalszą jazdę pojazdem oraz zatrzymuje za pokwitowaniem dokument dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:

1)zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy,

2) zagraża porządkowi w ruchu drogowym.

2. Zatrzymany dokument, odpowiedni organ Policji przesyła niezwłocznie organowi, który go wydał.

3. Na czynności, o których mowa ust. 1 służy zażalenie do sądu.

4. Za bezzasadne podjęcie czynności, o których mowa w ust. 1 przysługuje odszkodowanie od Policji w kwocie nie mniejszej niż 1000 zł.”

s) wprowadza się art. 132 a. w następującej treści:

„1. Policjant zatrzymuje za pokwitowaniem dokument dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:

1) narusza wymagania ochrony środowiska,

2) nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo;

3) stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w stopniu powodującym jego nieczytelność;

4) uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego);

5) stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną;

6) nieokazania przez kierującego dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie, jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w kraju, o którym mowa w art. 129 ust. 2 pkt 8 lit. c;

7) uzasadnionego przypuszczenia, że dane w nim zawarte nie odpowiadają stanowi faktycznemu.

2. Zatrzymany dokument, z wyjątkiem przypadku określonego w pkt 6, odpowiedni organ Policji przesyła niezwłocznie organowi, który go wydał, z zastrzeżeniem ust. 4.

3. Odpowiednie organy Policji zawiadomią właściwego dyrektora izby skarbowej o fakcie zatrzymania dowodu rejestracyjnego w przypadku powzięcia uzasadnionego przypuszczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 7, w sytuacji, gdy dotyczy to spełnienia przez pojazd wymagań technicznych określonych w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług.

4. Zatrzymany dokument pojazdu zarejestrowanego za granicą, z wyjątkiem przypadków

określonych w ust. 1 pkt 4 i 6, pozostawia się w jednostce Policji przez okres 7 dni. Po upływie tego terminu dokument przekazywany jest przedstawicielstwu państwa, w którym pojazd jest zarejestrowany.

5. Zwrot zatrzymanego dokumentu następuje niezwłocznie po ustaniu przyczyny uzasadniającej jego zatrzymanie, z zastrzeżeniem art. 133”.

10) art. 133 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku określonym w art. 132 a. ust. 1 pkt 6 odpowiedni organ Policji zwraca zatrzymany dokument po przedstawieniu dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie”.

11) art. 134 otrzymuje brzmienie:

„art. 134 W stosunku do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz innych pojazdów kierowanych przez żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową uprawnienia i obowiązki policjantów określone w art. 132 oraz 132 a. wykonują również żołnierze Żandarmerii Wojskowej”.

12) art. 134a otrzymuje brzmienie:

„art. 134a W stosunku do pojazdów wykonujących przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także w przypadku kontroli, o której mowa w art. 129a ust. 1 pkt 2-4, uprawnienia i obowiązki policjantów oraz organów Policji określone w art. 132, 132 a oraz art. 133 wykonują również odpowiednio inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego oraz organy tej inspekcji”.

13) w art. 135:

a) w ust. 1 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) zatrzyma dokument prawa jazdy za pokwitowaniem w razie:”

b) uchyla się ust. 1 a, ust. 2 oraz ust. 3,

14) w art. 136:

a) ust 1 przybiera brzmienie:

„1. Zatrzymany dokument prawa jazdy, z wyjątkiem przypadku określonego w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. c, Policja przekazuje niezwłocznie, nie później niż w ciągu 7 dni, według właściwości, sądowi uprawnionemu do rozpoznania sprawy o wykroczenie, prokuratorowi lub staroście.”

b) uchyla ust. 1a,

15) art. 137 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Sąd może wydać postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy, w przypadkach określonych w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a”.

## **2) Art. 2 otrzymuje brzmienie**

**Art 2.** W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. **O kierujących pojazdami** (Dz.U. z 2011 nr 30 poz.151 ze zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) W art. 10:

a) ust. 1 przybiera brzmienie:

„1. Decyzję o nabyciu uprawnień do kierowania pojazdami określonych kategorii wydaje starosta na wniosek osoby zainteresowanej oraz po uiszczeniu opłaty oraz opłaty ewidencyjnej. Decyzja stanowi podstawę do wydania dokumentu prawa jazdy, na którym zaznacza się odpowiednie kategorie posiadanych uprawnień. Prawo jazdy traci ważność wraz z cofnięciem lub czasowym wstrzymaniem decyzji o nabyciu uprawnień”.

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Pozwolenie wojskowe jest wymieniane na prawo jazdy tej samej kategorii na podstawie decyzji starosty o nabyciu uprawnień. Osoba niespełniająca wymagań w zakresie wieku, o których mowa odpowiednio w art. 8 ust. 1 pkt 6 i 7, może otrzymać prawo jazdy z ograniczeniem do kierowania określonymi pojazdami.”

2) W art. 11

a) ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawnienia do kierowania pojazdami może uzyskać osoba, która:”

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Osoba, która nie ukończyła 18 lat, może uzyskać uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii AM, A1, B1 lub T za pisemną zgodą rodzica lub opiekuna”.

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Osoby, o których mowa w art. 8 ust. 2 i 3, do czasu osiągnięcia wymaganego minimalnego wieku do kierowania pojazdami określonych kategorii, o którym mowa w art. 8 ust. 1, mogą uzyskać uprawnienia z ograniczeniem wynikającym z możliwości prowadzenia określonego pojazdu”.

d) ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„4. Dodatkowym warunkiem uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami:”

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Osoby, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2, w okresie między 21. a 23. rokiem życia uzyskują uprawnienia kategorii D i D+E z ograniczeniem do wykonywania regularnych przewozów osób na liniach komunikacyjnych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6

września 2001 r. o transporcie drogowym na trasie nieprzekraczającej 50 km.”

3) art. 12 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„w stosunku do której wydano decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami  
- w okresie i zakresie obowiązywania tej decyzji;”

4) W art. 49:

a) uchyla się 49 ust. pkt 1)

b) ust 1 pkt 3) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, którego  
była pozbawiona na okres przekraczający trzy lata”.

5) W art. 75:

a) W ust. 1 pkt 5) przybiera brzmienie:

„5) osoba posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, jeżeli  
istnieją uzasadnione i poważne zastrzeżenia co do stanu jej zdrowia”.

b) ust. 2 przybiera brzmienie:

„2. Badanie lekarskie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się:

- 1) na wniosek osoby w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3 i 6,
- 2) na podstawie skierowania w przypadku, o których mowa w ust. 1 pkt 4,
- 3) na podstawie postanowienia lub zarządzenia sądu w przypadku, o którym mowa w pkt 5”.

6) W art. 82 w ust. 1 uchyla się pkt 4)

7) W art. 97 w ust. 1:

a) pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) wydania wyroku sądu, który orzekł zakaz prowadzenia pojazdów lub prawomocnego postanowienia sądu o zatrzymaniu prawa jazdy.,,

b) uchyla się pkt 2)

8) W art. 98:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierowca lub osoba posiadająca pozwolenie na kierowanie tramwajem, która kierując pojazdem popełniła naruszenie przepisów ruchu drogowego stwierdzone mandatem karnym, prawomocnym wyrokiem sądu lub orzeczeniem organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym, otrzymuje punkty ujemne odpowiadające temu naruszeniu z dniem uprawomocnienia się rozstrzygnięcia”.

b) ust. 2. otrzymuje brzmienie:

„2. Naruszeniu, o którym mowa w ust. 1, odpowiada określona liczba punktów w skali od 0 do - 10 w zależności od stopnia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i wagi naruszenia”.

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku jednoczesnego popełnienia kilku naruszeń przez osobę, o której mowa w ust. 1, punkty im odpowiadające sumuje się. Jeżeli suma punktów odpowiadających naruszeniom przekracza - 10, osoba ta otrzymuje - 10 punktów”.

d) po ust. 5 dodaje się ust. 5a:

„5a. Kierowca, który w danym roku kalendarzowym nie otrzymał żadnych punktów karnych, z dniem 1 stycznia następnego roku otrzymuje premię w postaci 5 punktów dodatnich”.

9) W art. 99 w ust. 1:

a) w pkt 3) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) przekroczyła liczbę - 24 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego.

b) w pkt 4) lit. a) przyjmuje brzmienie:

„a) przekroczyła liczbę - 24 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego”,

10) uchyla się: art. 102 ust. 1 pkt 4 i 5, ust. 1 a, ust. 1 b, ust. 1 c, ust. 1 d, ust. 1 e, ust. 3, art. 103 ust. 1 pkt 5,

11) W art. 103 w ust. 1 uchyla się pkt 5).

12) uchyla się art. 104 a.

### **3) Art. 3 otrzymuje brzmienie:**

**Art. 3.** W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. **Kodeks wykroczeń** (Dz. U. z 1971 r. nr 12 poz. 114) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 29 § 1 przyjmuje brzmienie:

„Zakaz prowadzenia pojazdów wymierza się w miesiącach lub latach, na okres od 1 miesiąca do lat 3”

2) dotychczasowa treść art. 92a staje się §1, po którym dodaje się § 2 w następującym brzmieniu:

„§ 2. W razie popełnienia wykroczenia o którym mowa w § 1 z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym można orzec zakaz prowadzenia pojazdów na okres do 3 miesięcy”.

3) uchyla się art. 95.

4) art. 97 otrzymuje brzmienie.

„art. 97 Kto, na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu rażąco narusza przepisy art. 14 pkt 5 i 6; art. 16 ust. 1, 2, 4, 6; art. 17 ust. 2; art.22 ust. 5, 6; art. 23 ust. 2; art. 24 ust. 1 pkt 2 i 3, ust.7 pkt 3; art.26 ust. 1, ust. 3 pkt 1, 2, ust. 6, ust. 7; art.27 ust. 3 i 4; art. 28 ust. 3 pkt 3; art. 39 ust. 1; art. 49 ust.1 pkt 1, 2, 3, ust. 2, 3, 4; art. 50 ust. 1 pkt 2; ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, podlega karze grzywny lub karze nagany”.

**4) Art. 4 otrzymuje brzmienie:**

**Art. 4.** W ustawie z dnia z dnia 6 czerwca 1997 r. **Kodeks postępowania karnego** (Dz.U. z 1997 r. nr 89 poz. 555) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 178 dodaje się po pkt 2) dodaje się pkt. 3) w następującym brzmieniu:

„3) funkcjonariusza organu uprawnionego do nakładania mandatów karnych co do faktów dotyczących zarzutów stanowiących przedmiot postępowania mandatowego”.

2) W art 422o § 2. otrzymuje brzmienie:

„§ 2. We wniosku można wskazać, czy dotyczy całości wyroku czy też niektórych czynów, których popełnienie oskarżyciel zarzucił oskarżonemu, bądź też jedynie rozstrzygnięcia o karze i o innych konsekwencjach prawnych czynu. Wniosek nie pochodzący od oskarżonego powinien również wskazywać tego z oskarżonych, którego dotyczy.”

**5) Art. 6 otrzymuje numer 5 i otrzymuje następujące brzmienie:**

**Art. 5.** W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. **Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia** (Dz. U. z 2001 r. nr 106, poz. 1148) wprowadza się następujące zmiany:

1) W art. 2 uchyla się § 1 a.

2) W art. 5 po § 1 dodaje się § 1 a w następującym brzmieniu:

„1a Przepisu § 1 pkt 4 nie stosuje się, jeżeli przed upływem okresu przedawnienia obwiniony zażądał zakończenia postępowania wyrokiem”.

3) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Policja i inne organy w zakresie postępowania w sprawach o wykroczenia wykonują polecenia sądu oraz prowadzą w granicach określonych w ustawie czynności wyjaśniające. W stosunku do zadań wykonywanych przez policjantów, którzy pełnią funkcje oskarżyciela publicznego nie stosuje się przepisów o podległości służbowej”.

4) tytuł rozdziału 5 otrzymuje brzmienie:

„Pokrzywdzony, oskarżyciel posiłkowy, pełnomocnicy oraz przedstawiciel społeczny”.

5) W art. 31 po §2 dodaje się § 3. w następującym brzmieniu:

„W postępowaniu sądowym udział w postępowaniu może zgłosić organizacja społeczna. Przepisy art. 90 i 91 Kodeksu postępowania karnego stosuje się”.

6) W art. 54 uchyla się § 6a.

7) W art. 54 § 7 otrzymuje brzmienie:

„§7 Od przesłuchania osoby, o której mowa w § 6, odstępuje się, jeżeli osoba ta podpisze oświadczenie, że nie chce być przesłuchiwana. Osobę tę poucza się o obowiązku informowania organu prowadzącego czynności wyjaśniające o każdej zmianie miejsca swego zamieszkania lub pobytu trwającego dłużej niż 7 dni. Osoba ta może nadesłać wyjaśnienia do właściwego organu w terminie 7 dni od odstąpienia od przesłuchania, o czym należy ją pouczyć. Odstąpienie od przesłuchania oraz pouczenie dokumentuje się notatką urzędową”.

8) w art. 57 po §3 dodaje się § 3a w następującym brzmieniu:

„§ 3a Wniosek o ukaranie w sprawie o wykroczenie formalne popełnione przez kierującego w ruchu drogowym oprócz danych, o których mowa w § 2 zawiera:

- 1) informację o dokonaniu wpisu wykroczenia do ewidencji kierowców,
- 2) wyciąg z ewidencji kierowców zawierający naruszenia przepisów ruchu drogowego,

które nie uległy zatarciu”.

9) W art. 97 § 2 przybiera brzmienie:

„§ 2. Sprawca wykroczenia może odmówić przyjęcia mandatu karnego. Może też zażądać odroczenia swojej decyzji w przedmiocie przyjęcia mandatu karnego w terminie do 7 dni”.

10) W art. 100:

a) § 11 otrzymuje brzmienie:

„§ 11. Organ uprawniony do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, z wyjątkiem organów Inspekcji Transportu Drogowego, sporządza informację dotyczącą danych objętych formularzem mandatu karnego oraz uiszczonych i nieuiszczonych grzywien i przekazuje ją za pośrednictwem systemu teleinformatycznego organowi, o którym mowa w § 1. Informacja stanowi dowód księgowy należności wynikających z grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego, bez konieczności zamieszczania podpisu wystawcy dowodu, o którym mowa w przepisach o rachunkowości”.

b) §12 otrzymuje brzmienie:

„Ściąganie grzywny nałożonej w drodze mandatu karnego następuje w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Grzywna stanowi dochód budżetu państwa”.

11) W art. 105:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

§1. Apelację wnosi się na piśmie w terminie 14 dni od daty otrzymania wyroku wraz z uzasadnieniem”.

b) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. W wypadku, gdy uzasadnienie wyroku zostało przedstawione wyłącznie w formie

ustnej, apelację wnosi się na piśmie w terminie 14 dni od daty otrzymania wyroku wraz z przekładem tego uzasadnienia”.

**6) Art. 7 otrzymuje numer 6 i przybiera następujące brzmienie**

**Art. 7** Ustawa wchodzi w życie 01 stycznia 2017 r.

**7) Całość projektu otrzymuje następujący tekst jednolity:**

**Ustawa z dnia ..... o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. **Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 1997 nr 98 poz. 602 ze zm.)** wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 38 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem jest obowiązany okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dokumenty dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego:

- 1) dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem;
- 2) dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu;
- 3) dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie;
- 3a) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym w zakresie wyposażenia pojazdu w blokadę alkoholową w przypadku, o którym mowa w [art. 13 ust. 5 pkt 7](#) ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2015 r. poz. 155 i 541);
- 4) zezwolenie, o którym mowa w art. 106 ust. pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.);
- 4a) dokument potwierdzający kalibrację blokady alkoholowej, wystawiony przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela;
- 5) inne dokumenty, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnej ustawy.

2. W razie nie okazania dokumentów, uprawniony organ ma obowiązek sprawdzić uprawnienia kierującego w systemie teleinformatycznym, ewentualnie w najbliższej jednostce policji. Kierujący pojazdem, który nie okaże dokumentów określonych w zd. 1 ma obowiązek stosować się do poleceń uprawnionego organu zmierzających do ustalenia w/w uprawnień, zwłaszcza oczekiwania na efekty sprawdzenia, niezależnie od czasu trwania czynności sprawdzenia oraz ma obowiązek udać się do najbliższej jednostki policji w celu ustalenia w/w uprawnień”.

2) w art. 78a:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wycofaniu czasowemu, na wniosek podmiotów, o których mowa w ust. 1, podlegają pojazdy zarejestrowane.”

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres wskazany we wniosku przez właściciela pojazdu lub podmiotu, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73. Okres ten może być przedłużony lub skrócony decyzją właściwego organu.”

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Właściciel pojazdu lub podmiot, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5, jest obowiązany pod rygorem unieważnienia wydanej decyzji zapewnić wycofanemu z ruchu pojazdowi postój poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu. Przepis art. 46 ust. 5 stosuje się odpowiednio.”

d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb i warunki czasowego wycofania pojazdów z ruchu, wysokość opłat w zależności od okresu wycofania z ruchu, w wysokości nie wyższej niż 150 zł za wydanie decyzji o czasowym

wycofaniu pojazdu z ruchu oraz wzory dokumentów stosowanych w tym zakresie, mając na względzie konieczność przeciwdziałania używaniu pojazdów czasowo wycofanych z ruchu oraz koszty ponoszone przez organy administracji publicznej.”

3) w art. 129:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Policjant, w związku z wykonywaniem kontroli ruchu drogowego jest uprawniony do:

- 1) legitymowania uczestnika ruchu,
- 2) sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem i jego używaniem, zezwolenia, o którym mowa w art. 106 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, a także dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie,
- 3) żądania okazania dokumentu potwierdzającego prawo do używania pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 5, jeżeli pojazd ten nie jest zarejestrowany na nazwisko osoby nim kierującej,
- 4) sprawdzania zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, lub wypisu z tego zezwolenia,
- 5) żądania poddania się przez kierującego pojazdem badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu,
- 6) sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze,
- 7) sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku,
- 8) używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, a w szczególności do badania pojazdu, określania jego masy, nacisku osi lub prędkości, stwierdzania naruszenia wymagań ochrony środowiska oraz do stwierdzania stanu trzeźwości kierującego;
- 9) używania urządzeń rejestrujących,
- 10) kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem”.

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a-2f. w następującym brzmieniu:

„2 a. Policjant w związku z wykonywaniem zadań związanych z kierowaniem ruchem jest uprawniony do:

- 1) wydawania poleceń osobie, która spowodowała przeszkodę utrudniającą ruch drogowy lub zagrażającą jego bezpieczeństwu, albo osobie odpowiedzialnej za utrzymanie drogi,
- 2) używania urządzeń nagłaśniających, sygnalizacyjnych lub świetlnych, służących do wydawania wiążących poleceń uczestnikowi ruchu;
- 3) pilotowania pojazdów, z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych pilotowanych zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 3”.

„2 b. Policjant w związku z wykonywaniem zadań związanych z czuwaniem nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach jest uprawniony do:

1) uniemożliwienia:

- a) kierowania pojazdem osobie znajdującej się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu,
- b) korzystania z pojazdu, którego stan techniczny, ładunek, masa lub nacisk osi zagrażają bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu, powodują uszkodzenie drogi albo naruszają wymagania ochrony środowiska,
- c) korzystania z pojazdu zarejestrowanego w kraju niebędącym państwem członkowskim, jeżeli kierujący nim nie okazał dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie,
- d) kierowania pojazdem przez osobę nieposiadającą uprawnień do kierowania lub używania pojazdu,
- e) kierowania pojazdem przez osobę, której stan zdrowia lub zmęczenie fizyczne zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

2) usuwania lub przemieszczania pojazdu w przypadkach, o których mowa w art. 130a ust. 1-3”.

2 c. Podstawą zatrzymania do kontroli drogowej jest:

- a) uzasadnione podejrzenie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia w ruchu drogowym;
- b) uzasadnione podejrzenie, że uczestnictwo w ruchu określonego kierującego lub pojazdu stanowi zagrożenie dla innych uczestników ruchu”.

2 d. W przypadku podania przez kontrolującego sygnału do zatrzymania pojazdu kierujący tym pojazdem, dla celów ustalenia bezpieczeństwa funkcjonariusza jest obowiązany:

- a) zatrzymać pojazd,

- b) wyłączyć silnik pojazdu,
- c) włączyć światła awaryjne,
- d) trzymać ręce na kierownicy i nie wysiadać z pojazdu, chyba że zażąda tego kontrolujący.

2 e. Kontrolujący, po zatrzymaniu pojazdu:

- a) informuje o ustaniu rygorów określonych w ust. 2 d., dotyczących ustalenia bezpieczeństwa funkcjonariusza,
- b) podaje kierującemu stopień, imię i nazwisko,
- c) podaje kierującemu przyczynę zatrzymania,
- c) przeprowadza kontrolę lub informuje o wynikach kontroli przeprowadzonej urządzeniem rejestrującym lub przyrządem kontrolno-pomiarowym,
- d) kontrolujący w wynikach kontroli uwzględnia wartość błędu pomiarowego urządzenia.

2 f. Kontrolowany ma prawo do:

- a) udostępnienia mu zarejestrowanych wyników pomiaru,
- b) udostępnienia mu dokumentów legalizacyjnych urządzeń i przyrządów,
- c) sporządzania notatek lub fotonotatek.
- d) nagrywania dźwięku oraz obrazu całości kontroli.

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisów ust. 2 pkt 5 i 6 nie stosuje się do szefów i cudzoziemskiego personelu przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i misji specjalnych państw obcych oraz organizacji międzynarodowych, korzystających z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, oraz do innych osób korzystających z tych przywilejów i immunitetów”.

d) ust. 4. otrzymuje brzmienie:

„4. 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 porządkowych. W tym zakresie Żandarmerii Wojskowej i wojskowym organom porządkowym przysługują uprawnienia policjantów określone w ust. 2 - 2b”.

4) art. 129

a) ust 4a. przybiera brzmienie:

„4a. Kontrolę ruchu drogowego mogą przeprowadzać także funkcjonariusze Straży Granicznej”.

b) po ust. 4a dodaje się ust. 4b w następującym brzmieniu:

„4b. Przebieg kontroli ruchu drogowego rejestrowany jest przy użyciu urządzenia rejestrującego obraz i dźwięk”.

5) art. 129 a. ust. 2 przybiera brzmienie:

„2. W ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w ust. 1, inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego przysługują uprawnienia określone w art. 129 ust. 2-3.

6) w art. 130 po ust. 1a dodaje się ustęp 1b w następującym brzmieniu:

„1b. Do ewidencji wpisuje się jedynie te naruszenia formalne, które zostały zarejestrowane przez urządzenie rejestrujące, przyrząd kontrolno-pomiarowy lub inne urządzenia rejestrujące obraz i dźwięk”.

7) w art. 130 w ust. 2 w pkt 1) uchyla się lit. b)

8) w art. 131 w ust 1 po pkt 4) dodaje się pkt 5) w następującym brzmieniu:

„5) uprawnień przysługujących kontrolowanemu.”

9) art. 132 przybiera brzmienie:

„Art. 132 1. Policjant uniemożliwia dalszą jazdę pojazdem oraz zatrzymuje za pokwitowaniem dokument dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:

1) zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy,

2) zagraża porządkowi w ruchu drogowym.

2. Zatrzymany dokument, odpowiedni organ Policji przesyła niezwłocznie organowi, który go wydał.

3. Na czynności, o których mowa ust. 1 służy zażalenie do sądu.

4. Za bezzasadne podjęcie czynności, o których mowa w ust. 1 przysługuje odszkodowanie od Policji w kwocie nie mniejszej niż 1000 zł.”

s) wprowadza się art. 132 a. w następującej treści:

„1. Policjant zatrzymuje za pokwitowaniem dokument dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:

1) narusza wymagania ochrony środowiska,

2) nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo;

3) stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w stopniu powodującym jego nieczytelność;

4) uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego);

5) stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną;

6) nieokazania przez kierującego dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie, jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w kraju, o którym mowa w art. 129 ust. 2 pkt 8 lit. c;

7) uzasadnionego przypuszczenia, że dane w nim zawarte nie odpowiadają stanowi faktycznemu.

2. Zatrzymany dokument, z wyjątkiem przypadku określonego w pkt 6, odpowiedni organ Policji przesyła niezwłocznie organowi, który go wydał, z zastrzeżeniem ust. 4.

3. Odpowiednie organy Policji zawiadomią właściwego dyrektora izby skarbowej o fakcie zatrzymania dowodu rejestracyjnego w przypadku powzięcia uzasadnionego przypuszczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 7, w sytuacji, gdy dotyczy to spełnienia przez pojazd wymagań technicznych określonych w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług.

4. Zatrzymany dokument pojazdu zarejestrowanego za granicą, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 1 pkt 4 i 6, pozostawia się w jednostce Policji przez okres 7 dni. Po upływie tego terminu dokument przekazywany jest przedstawicielstwu państwa, w którym pojazd jest zarejestrowany.

5. Zwrot zatrzymanego dokumentu następuje niezwłocznie po ustaniu przyczyny uzasadniającej jego zatrzymanie, z zastrzeżeniem art. 133”.

10) art. 133 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku określonym w art. 132 a. ust. 1 pkt 6 odpowiedni organ Policji zwraca zatrzymany dokument po przedstawieniu dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie”.

11) art. 134 otrzymuje brzmienie:

„art. 134 W stosunku do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz innych pojazdów kierowanych przez żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową uprawnienia i obowiązki policjantów określone w art. 132 oraz 132 a. wykonują również żołnierze Żandarmerii Wojskowej”.

12) art. 134 a otrzymuje brzmienie:

„art. 134a W stosunku do pojazdów wykonujących przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także w przypadku kontroli, o której mowa w art. 129a ust. 1 pkt 2-4, uprawnienia i obowiązki policjantów oraz organów Policji określone w art. 132, 132 a oraz art. 133 wykonują również odpowiednio

inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego oraz organy tej inspekcji”.

13) w art. 135:

a) w ust. 1 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) zatrzyma dokument prawa jazdy za pokwitowaniem w razie:”

b) uchyla się ust. 1 a, ust. 2 oraz ust. 3,

14) w art. 136:

a) ust 1 przybiera brzmienie:

„1. Zatrzymany dokument prawa jazdy, z wyjątkiem przypadku określonego w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. c, Policja przekazuje niezwłocznie, nie później niż w ciągu 7 dni, według właściwości, sądowi uprawnionemu do rozpoznania sprawy o wykroczenie, prokuratorowi lub staroście.”

b) uchyla ust. 1a,

15) art. 137 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Sąd może wydać postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy, w przypadkach określonych w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a”.

**Art 2.** W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. **O kierujących pojazdami** (Dz.U. z 2011 nr 30 poz.151 ze zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) W art. 10:

a) ust. 1 przybiera brzmienie:

„1. Decyzję o nabyciu uprawnień do kierowania pojazdami określonych kategorii wydaje starosta na wniosek osoby zainteresowanej oraz po uiszczeniu opłaty oraz opłaty ewidencyjnej. Decyzja stanowi podstawę do wydania dokumentu prawa jazdy, na którym zaznacza się odpowiednie kategorie posiadanych uprawnień. Prawo jazdy traci ważność wraz z cofnięciem lub czasowym wstrzymaniem decyzji o nabyciu uprawnień”.

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Pozwolenie wojskowe jest wymieniane na prawo jazdy tej samej kategorii na podstawie decyzji starosty o nabyciu uprawnień. Osoba niespełniająca wymagań w zakresie wieku, o których mowa odpowiednio w art. 8 ust. 1 pkt 6 i 7, może otrzymać prawo jazdy z ograniczeniem do kierowania określonymi pojazdami.”

2) W art. 11

a) ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawnienia do kierowania pojazdami może uzyskać osoba, która:”

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Osoba, która nie ukończyła 18 lat, może uzyskać uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii AM, A1, B1 lub T za pisemną zgodą rodzica lub opiekuna”.

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Osoby, o których mowa w art. 8 ust. 2 i 3, do czasu osiągnięcia wymaganego minimalnego wieku do kierowania pojazdami określonych kategorii, o którym mowa w art. 8 ust. 1, mogą uzyskać uprawnienia z ograniczeniem wynikającym z możliwości prowadzenia określonego pojazdu”.

d) ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„4. Dodatkowym warunkiem uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami:”

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Osoby, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2, w okresie między 21. a 23. rokiem życia uzyskują uprawnienia kategorii D i D+E z ograniczeniem do wykonywania regularnych przewozów osób na liniach komunikacyjnych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym na trasie nieprzekraczającej 50 km.”

3) art. 12 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„w stosunku do której wydano decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami - w okresie i zakresie obowiązywania tej decyzji;”

4) W art. 49:

a) uchyla się 49 ust. pkt 1)

b) ust 1 pkt 3) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, którego była pozbawiona na okres przekraczający trzy lata”.

5) W art. 75:

a) W ust. 1 pkt 5) przybiera brzmienie:

„5) osoba posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, jeżeli istnieją uzasadnione i poważne zastrzeżenia co do stanu jej zdrowia”.

b) ust. 2 przybiera brzmienie:

„2. Badanie lekarskie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się:

- 1) na wniosek osoby w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3 i 6,
- 2) na podstawie skierowania w przypadku, o których mowa w ust. 1 pkt 4,
- 3) na podstawie postanowienia lub zarządzenia sądu w przypadku, o którym mowa w pkt

5”.

6) W art. 82 w ust. 1 uchyla się pkt 4)

7) W art. 97 w ust. 1:

a) pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) wydania wyroku sądu, który orzekł zakaz prowadzenia pojazdów lub prawomocnego postanowienia sądu o zatrzymaniu prawa jazdy.„

b) uchyla się pkt 2)

8) W art. 98:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierowca lub osoba posiadająca pozwolenie na kierowanie tramwajem, która kierując pojazdem popełniła naruszenie przepisów ruchu drogowego stwierdzone mandatem karnym, prawomocnym wyrokiem sądu lub orzeczeniem organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym, otrzymuje punkty ujemne odpowiadające temu naruszeniu z dniem uprawomocnienia się rozstrzygnięcia”.

b) ust. 2. otrzymuje brzmienie:

„2. Naruszeniu, o którym mowa w ust. 1, odpowiada określona liczba punktów w skali od 0 do - 10 w zależności od stopnia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i wagi naruszenia”.

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku jednoczesnego popełnienia kilku naruszeń przez osobę, o której mowa w ust. 1, punkty im odpowiadające sumuje się. Jeżeli suma punktów odpowiadających naruszeniom przekracza - 10, osoba ta otrzymuje - 10 punktów”.

d) po ust. 5 dodaje się ust. 5a:

„5a. Kierowca, który w danym roku kalendarzowym nie otrzymał żadnych punktów karnych, z dniem 1 stycznia następnego roku otrzymuje premię w postaci 5 punktów dodatnich”.

9) W art. 99 w ust. 1:

a) w pkt 3) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) przekroczyła liczbę - 24 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego.

b) w pkt 4) lit. a) przyjmuje brzmienie:

„a) przekroczyła liczbę - 24 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego”.

10) uchyla się: art. 102 ust. 1 pkt 4 i 5, ust. 1 a, ust. 1 b, ust. 1 c, ust. 1 d, ust. 1 e, ust. 3, art. 103 ust. 1 pkt 5,

11) W art. 103 w ust. 1 uchyla się pkt 5).

12) uchyla się art. 104 a.

**Art. 3.** W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. **Kodeks wykroczeń** (Dz. U. z 1971 r. nr 12 poz. 114) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 29 § 1 przyjmuje brzmienie:

„Zakaz prowadzenia pojazdów wymierza się w miesiącach lub latach, na okres od 1 miesiąca do lat 3”

2) dotychczasowa treść art. 92a staje się §1, po którym dodaje się § 2 w następującym brzmieniu:

„§ 2. W razie popełnienia wykroczenia o którym mowa w § 1 z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym można orzec zakaz

prowadzenia pojazdów na okres do 3 miesięcy”.

3) uchyla się art. 95.

4) art. 97 otrzymuje brzmienie.

„art. 97 Kto, na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu rażąco narusza przepisy art. 14 pkt 5 i 6; art. 16 ust. 1, 2, 4, 6; art. 17 ust. 2; art.22 ust. 5, 6; art. 23 ust. 2; art. 24 ust. 1 pkt 2 i 3, ust.7 pkt 3; art.26 ust. 1, ust. 3 pkt 1, 2, ust. 6, ust. 7; art.27 ust. 3 i 4; art. 28 ust. 3 pkt 3; art. 39 ust. 1; art. 49 ust.1 pkt 1, 2, 3, ust. 2, 3, 4; art. 50 ust. 1 pkt 2; ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, podlega karze grzywny lub karze nagany”.

**Art. 4.** W ustawie z dnia z dnia 6 czerwca 1997 r. **Kodeks postępowania karnego** (Dz.U. z 1997 r. nr 89 poz. 555) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 178 dodaje się po pkt 2) dodaje się pkt. 3 w następującym brzmieniu:

„3) funkcjonariusza organu uprawnionego do nakładania mandatów karnych co do faktów dotyczących zarzutów stanowiących przedmiot postępowania mandatowego”.

2) W art 422o § 2. otrzymuje brzmienie:

„§ 2. We wniosku można wskazać, czy dotyczy całości wyroku czy też niektórych czynów, których popełnienie oskarżyciel zarzucił oskarżonemu, bądź też jedynie rozstrzygnięcia o karze i o innych konsekwencjach prawnych czynu. Wniosek nie pochodzący od oskarżonego powinien również wskazywać tego z oskarżonych, którego dotyczy.”

**Art. 5** W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. **Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia** (Dz. U. z 2001 r. nr 106, poz. 1148) wprowadza się następujące zmiany:

1) W art. 2 uchyla się § 1 a.

2) W art. 5 po § 1 dodaje się § 1 a w następującym brzmieniu:

„1a Przepisu § 1 pkt 4 nie stosuje się, jeżeli przed upływem okresu przedawnienia

obwiniony zażądał zakończenia postępowania wyrokiem”.

3) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Policja i inne organy w zakresie postępowania w sprawach o wykroczenia wykonują polecenia sądu oraz prowadzą w granicach określonych w ustawie czynności wyjaśniające. W stosunku do zadań wykonywanych przez policjantów, którzy pełnią funkcje oskarżyciela publicznego nie stosuje się przepisów o podległości służbowej”.

4) tytuł rozdziału 5 otrzymuje brzmienie:

„Pokrzywdzony, oskarżyciel posiłkowy, pełnomocnicy oraz przedstawiciel społeczny”.

5) W art. 31 po §2 dodaje się § 3. w następującym brzmieniu:

„W postępowaniu sądowym udział w postępowaniu może zgłosić organizacja społeczna. Przepisy art. 90 i 91 Kodeksu postępowania karnego stosuje się”.

6) W art. 54 uchyla się § 6a.

7) W art. 54 § 7 otrzymuje brzmienie:

„§7 Od przesłuchania osoby, o której mowa w § 6, odstępuje się, jeżeli osoba ta podpisze oświadczenie, że nie chce być przesłuchiwana. Osobę tę poucza się o obowiązku informowania organu prowadzącego czynności wyjaśniające o każdej zmianie miejsca swego zamieszkania lub pobytu trwającego dłużej niż 7 dni. Osoba ta może nadesłać wyjaśnienia do właściwego organu w terminie 7 dni od odstąpienia od przesłuchania, o czym należy ją pouczyć. Odstąpienie od przesłuchania oraz pouczenie dokumentuje się notatką urzędową”.

8) w art. 57 po §3 dodaje się § 3a w następującym brzmieniu:

„§ 3a Wniosek o ukaranie w sprawie o wykroczenie formalne popełnione przez kierującego w ruchu drogowym oprócz danych, o których mowa w § 2 zawiera:

- 1) informację o dokonaniu wpisu wykroczenia do ewidencji kierowców,
- 2) wyciąg z ewidencji kierowców zawierający naruszenia przepisów ruchu drogowego, które nie uległy zatarciu”.

9) W art. 97 § 2 przybiera brzmienie:

„§ 2. Sprawca wykroczenia może odmówić przyjęcia mandatu karnego. Może też zażądać odroczenia swojej decyzji w przedmiocie przyjęcia mandatu karnego w terminie do 7 dni”.

10) W art. 100:

a) § 11 otrzymuje brzmienie:

„§ 11. Organ uprawniony do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, z wyjątkiem organów Inspekcji Transportu Drogowego, sporządza informację dotyczącą danych objętych formularzem mandatu karnego oraz uiszczonych i nieuiszczonych grzywien i przekazuje ją za pośrednictwem systemu teleinformatycznego organowi, o którym mowa w § 1. Informacja stanowi dowód księgowy należności wynikających z grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego, bez konieczności zamieszczania podpisu wystawcy dowodu, o którym mowa w przepisach o rachunkowości”.

b) § 12 otrzymuje brzmienie:

„Ściąganie grzywny nałożonej w drodze mandatu karnego następuje w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Grzywna stanowi dochód budżetu państwa”.

11) W art. 105:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

§1. Apelację wnosi się na piśmie w terminie 14 dni od daty otrzymania wyroku wraz z uzasadnieniem”.

b) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. W wypadku, gdy uzasadnienie wyroku zostało przedstawione wyłącznie w formie ustnej, apelację wnosi się na piśmie w terminie 14 dni od daty otrzymania wyroku wraz z przekładem tego uzasadnienia”.

**Art. 6** Ustawa wchodzi w życie 01 stycznia 2017 r.

### **UZASADNIENIE**

Przedłożona autopoprawka nie zmienia merytorycznej treści ustawy. Złożenie jej jest konieczne z uwagi na omyłkę techniczną podczas składania projektu – przedłożono wersję bez ostatniej korekty legislacyjnej. W projekcie błędnie zostały określone jednostki redakcyjne i tym samym projekt nie spełniał wymogów określonych w Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz.U. 2002 nr 100 poz. 908 ze zm.)

Autopoprawka nie wpływa na koszty pierwotnie przedłożonego projektu oraz nie jest objęta prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 10 listopada 2016 r.

BAS-WAPEiM-2356/16

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

### Opinia

**w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Paweł Szramka) w wersji uwzględniającej autopoprawkę z dnia 28 października 2016 r.<sup>1</sup>**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

#### 1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy przewiduje zmianę ustaw: z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zmianami; dalej: prawo o ruchu drogowym), z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627, ze zmianami; dalej: ustawa o kierujących pojazdami), z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, ze zmianami), z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 1997 r. Nr 89, poz. 555, ze zmianami) oraz z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713). Proponowane zmiany dotyczą stosowania procedur związanych z ruchem drogowym, kompetencji organów w tym zakresie oraz praw i obowiązków kierujących pojazdami.

Ze względu na błędy legislacyjne zawarte w projekcie, w niniejszej opinii przyjęto następujące założenia:

<sup>1</sup> Przedmiotem niniejszej opinii jest projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 25 października 2016 r. łącznie z tekstem normatywnym autopoprawki przedłożonej 28 października 2016 r., zawartym w punktach 1 – 6. Punkt 7 autopoprawki zawiera „tekst jednolity” proponowanej regulacji i nie jest przedmiotem niniejszej opinii.

w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska naturalnego, dyrektywa zmierza do zapewnienia, aby pojazdy użytkowe poruszające się po terytoriach państw członkowskich UE były w większym stopniu zgodne z warunkami technicznymi. W tym celu art. 3 ust. 1 tej dyrektywy zobowiązuje państwa członkowskie do przeprowadzania kontroli drogowych w odniesieniu do pojazdów użytkowych objętych tą dyrektywą, zachowując przy tym krajowe ustalenia stosowane do takich pojazdów. Artykuł 1 dyrektywy 2014/47/UE stanowi, że w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska dyrektywa ustanawia wymogi minimalne mające zastosowanie do systemu drogowych kontroli technicznych zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się po terytorium państw członkowskich. Artykuł 10 ust. 1 tej dyrektywy zobowiązuje państwa członkowskie do przeprowadzania wstępnej drogowej kontroli technicznej. Proponowana regulacja nie narusza przepisów dyrektyw 2000/30/WE i 2014/47/UE.

3.2. Zgodnie z art. 2 pkt 1 lit. a projektu, w zakresie zmiany art. 10 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami, prawo jazdy traci ważność wraz z cofnięciem lub czasowym wstrzymaniem decyzji o nabyciu uprawnień. Artykuł 11 ust. 2 dyrektywy 2006/126/WE stanowi, że przy zachowaniu zasady terytorialności prawa karnego i przepisów prawnych dotyczących policji, państwa członkowskie miejsca zamieszkania posiadacza prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie mogą stosować wobec niego własne przepisy krajowe w zakresie ograniczania, zawieszania, cofania lub unieważniania uprawnień do kierowania pojazdami. Proponowana regulacja nie narusza art. 11 ust. 2 dyrektywy 2006/126/WE.

#### **4. Konkluzja**

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw w wersji uwzględniającej autopoprawkę z dnia 28 października 2016 r. nie narusza prawa Unii Europejskiej.

Akceptował:  
Dyrektor  
Biura Analiz Sejmowych

*M. Warciński*

Michał Warciński

Warszawa, 10 listopada 2016 r.

BAS-WAPEiM-2357/16

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

### Opinia

**w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu – czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Paweł Szramka) w wersji uwzględniającej autopoprawkę z dnia 28 października 2016 r.<sup>1</sup> jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej**

Projekt ustawy przewiduje zmianę ustaw: z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zmianami; dalej: prawo o ruchu drogowym), z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627, ze zmianami; dalej: ustawa o kierujących pojazdami), z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, ze zmianami), z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 1997 r. Nr 89, poz. 555, ze zmianami) oraz z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713). Proponowane zmiany dotyczą stosowania procedur związanych z ruchem drogowym, kompetencji organów w tym zakresie oraz praw i obowiązków kierujących pojazdami.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

---

<sup>1</sup> Przedmiotem niniejszej opinii jest projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 25 października 2016 r. łącznie z tekstem normatywnym autopoprawki przedłożonej 28 października 2016 r., zawartym w punktach 1 – 6. Punkt 7 autopoprawki zawiera „tekst jednolity” proponowanej regulacji i nie jest przedmiotem niniejszej opinii.

PIU - 1515/2016

Warszawa, 9 listopada 2016 r.

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz. .... 10. 11. 2016 .....

Data wpływu .....

**Szanowna Pani**  
**Agnieszka Kaczmarska**  
**Szef Kancelarii Sejmu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowna Pani: Minister,*

Polska Izba Ubezpieczeń jako organizacja samorządu ubezpieczeniowego, reprezentująca na podstawie ustawowego upoważnienia zakłady ubezpieczeń prowadzące działalność na polskim rynku, chciałaby przedstawić opinię odnośnie wniesionego w dniu 25 października 2016 r. do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej *Poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* dotyczącej stworzenia zasad i gwarancji umożliwiających obiektywne stosowanie procedur związanych z kontrolą ruchu drogowego.

W ramach proponowanych zmian legislacyjnych zawarta jest propozycja zmiany art. 78a Ustawy – Prawo o ruchu drogowym (dalej: PRD) dotyczącego czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Zgodnie z projektem ustawy (art. 1 pkt b) możliwością czasowego wycofania pojazdu z ruchu objęte będą wszystkie pojazdy zarejestrowane na okres wskazany we wniosku przez właściciela pojazdu. Okres ten będzie mógł zostać przedłużony lub skrócony decyzją starosty właściwego ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu. Właściciel – pod rygorem unieważnienia wydanej przez starostę decyzji – obowiązany będzie zapewnić wycofanemu z ruchu pojazdowi postój poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu. Zgodnie z uzasadnieniem zawartym w projekcie w obecnym stanie prawnym nie ma możliwości czasowego wyrejestrowania pojazdu do 3,5 tony. „Posiadacze pojazdów zabytkowych, które są w trakcie rekonstrukcji, naprawy często trwającej wiele miesięcy i lat muszą opłacać składkę na ubezpieczenie OC, gdyż nie mogą ich czasowo wyrejestrować”.

Polska Izba Ubezpieczeń odnosząc się do ww. propozycji pragnie zwrócić się o odstępianie od wprowadzania zmiany do art. 78a PRD z uwagi na istotne zagrożenie związane z rozszczelnieniem systemu ubezpieczeń obowiązkowych posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Powszechny ustawowy obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych zapisany w art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tj. z 8 lutego 2013 r. Dz. U. z 2013, poz. 392, z późn. zm.) uwarunkowany jest szczególną społeczną funkcją tego ubezpieczenia, jaką jest ochrona osób trzecich przed skutkami wypadków i innych zdarzeń powstałych wskutek ruchu pojazdów. Nieprzerwany charakter odpowiedzialności zakładu

ubezpieczeń i zarazem ochrony ubezpieczeniowej daje poszkodowanym w wypadku gwarancję otrzymania należnego odszkodowania. Z drugiej strony umowa tego ubezpieczenia chroni ewentualnego sprawcę wypadku komunikacyjnego przed nadmiernymi obciążeniami finansowymi z tytułu jego odpowiedzialności cywilnej, które mogą niekiedy obciążać go do końca życia oraz zabezpiecza jego majątek w wielu przypadkach przed całkowitą utratą. W związku z celem, jakiemu ma służyć to ubezpieczenie, obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych ciąży na wszystkich posiadaczach zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, z zastrzeżeniem, iż w niektórych sytuacjach istnieje możliwość zawarcia umowy ubezpieczenia krótkoterminowego (np. jeśli pojazd mechaniczny jest zarejestrowany czasowo). Kolejnym systemowym rozwiązaniem, które ma zapewnić ciągłość ubezpieczenia, jest powiązanie obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych z rejestracją pojazdu. Zgodnie z ogólną zasadą posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego. Jednocześnie umowa ubezpieczenia OC komunikacyjnego ulega rozwiązaniu z chwilą wyrejestrowania pojazdu mechanicznego. Tym samym przez cały okres zarejestrowania pojazdu na jego posiadaczu ciąży obowiązek posiadania ważnej umowy ubezpieczenia OC. Przedmiotowe powiązanie ubezpieczenia OC komunikacyjnego z rejestracją pojazdu zostało podyktowane gwarancyjnym charakterem tego ubezpieczenia i koniecznością zapewnienia skuteczności ochrony osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych.

Przedstawione powyżej zasady korelują z uregulowaniami UE odnoszącymi się do obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Artykuł 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w *sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności* (wersja ujednolicona) nakłada na każde państwo członkowskie obowiązek zastosowania wszelkich właściwych środków w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem OC z tytułu użytkowania pojazdów, których stałe miejsce postoju znajduje się na jego terytorium. Za terytorium, na którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, uważa się zaś terytorium państwa, którego tablicę rejestracyjną pojazd posiada.

Należy przy tym podkreślić, iż zgodnie z art. 34 ust 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z:

- 1) wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego;
- 2) bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego;
- 3) zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego.

Ponadto, doktryna oraz utrwalone orzecznictwo polskich sądów wskazują, że „pojazd znajduje się w ruchu” jeżeli:

- porusza się na skutek pracy silnika;
- porusza się mimo wyłączonego silnika (na skutek uprzedniego działania silnika lub siłą bezwładności np. po spadku);
- nie porusza się, ale silnik jest włączony;

- nie porusza się i silnik jest wyłączony, ale jest to chwilowe unieruchomienie na skutek warunków lub przepisów ruchu drogowego, a kierujący zamierza kontynuować podróż (unieruchomienie nie ma charakteru względnie trwałego).

Tym samym czasowe wycofanie pojazdu z ruchu i zapewnienie przez posiadacza postoju tego pojazdu poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu nie prowadzi do całkowitego wyeliminowania ryzyka spowodowania szkody tym pojazdem - ubezpieczenie OC obejmuje bowiem także inne okoliczności, w jakich może zaistnieć szkoda (np. postój, konserwacja pojazdu, wprowadzenie do ruchu przez osobę nieuprawnioną itp.). Jednocześnie posiadacz pojazdu czasowo wycofanego z ruchu nie jest pozbawiony możliwości korzystania z niego np. w razie nagłej potrzeby. Z tego też względu pojazd w okresie czasowego wycofania z ruchu i postoju poza drogą publiczną objęty jest ochroną ubezpieczeniową, a co za tym idzie w przypadku szkody zakład ubezpieczeń ponosił będzie odpowiedzialność gwarancyjną za zdarzenia wyrządzone w związku z jego ruchem.

Zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 78a PRD czasowemu wycofaniu podlegają zarejestrowane:

- 1) samochody ciężarowe i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t;
- 2) ciągniki samochodowe;
- 3) pojazdy specjalne;
- 4) autobusy

Decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu wydaje za opłatą starosta, po złożeniu przez właściciela pojazdu, do depozytu dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych. Pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres od 2 do 24 miesięcy. Okres ten może być przedłużony, jednak łączny okres wycofania pojazdu z ruchu nie może przekraczać 48 miesięcy, licząc od dnia wydania decyzji o jego czasowym wycofaniu z ruchu. Właściciel pojazdu jest obowiązany zapewnić wycofanemu z ruchu pojazdowi postój poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu. Przepis ten został dodany ustawą z dnia 20.04.2004 r. (Dz.U. Nr 92, poz. 884), która weszła w życie 1.01.2005 r. Celem jego wprowadzenia było ułatwienie prowadzenia działalności gospodarczej, w związku z sytuacją, gdy przez pewien czas przedsiębiorca nie korzysta z pojazdu – stąd ustawowe ograniczenie rodzajów pojazdów jakie mogą być czasowo wycofane.

Podkreślenia wymaga również fakt, że pojazd czasowo wycofany z ruchu jest nadal pojazdem zarejestrowanym, jednakże w okresie jego wycofania nie jest on dopuszczony do ruchu. O ile w przypadku obecnie wskazanych w art. 78a PRD pojazdów można domniemywać, iż pojazdy te przechowywane są przez ich posiadacza – przedsiębiorcę – poza obszarem publicznym, na zamkniętym terenie, o tyle w przypadku np. pojazdów osobowych ich postój odbywał się będzie na terenie prywatnym posiadacza pojazdu – w garażu, na podwórku bądź osiedlowym parkingu. Jak wynika z orzeczenia TSUE w sprawie Vnuka (Vnuk Case C-162/13) „*Artykuł 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności należy interpretować w ten sposób, że zawarte w nim pojęcie „ruchu pojazdów” obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu.*”

Mając na względzie, iż czasowe wycofanie pojazdu z ruchu nie prowadzi do całkowitego wyeliminowania ryzyka spowodowania szkody tym pojazdem polski ustawodawca, również w stosunku do pojazdów czasowo wycofanych z ruchu nakłada na posiadacza pojazdu obowiązek

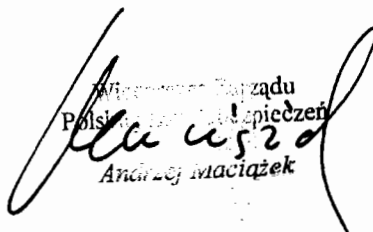
zawarcia umowy ubezpieczenia OC (art. 8 ust. 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych...) z możliwością proporcjonalnego obniżenia składki ubezpieczeniowej na okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Składka ta może zostać obniżona nie mniej niż o 95%. Wprawdzie art. 8 ust. 6 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) nakłada na posiadacza pojazdu obowiązek niezwłocznego powiadomienia zakładu ubezpieczeń o ustaniu czasowego wycofania pojazdu z ruchu, a tym samym zwiększenia prawdopodobieństwa wypadku, jednakże niedopełnienie tego obowiązku obwarowane jest jedynie uprawnieniem zakładu ubezpieczeń do odpowiedniego podwyższenia składki ubezpieczeniowej, począwszy od dnia, w którym ustało czasowe wycofanie pojazdu z ruchu.

Analizując zatem zaproponowaną zmianę art. 78a PRD w kontekście podwyżek cen składek za obowiązkowe ubezpieczenie OC należy liczyć się z ryzykiem wystąpienia przypadków, kiedy posiadacze pojazdów, w celu obniżenia składki za ubezpieczenie OC, będą wnioskować do organu rejestrującego o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu, a po otrzymaniu zwrotu składki za ubezpieczenie, ponownie wnioskować do starosty o skrócenie okresu czasowego wycofania z ruchu. Szacując powyższe ryzyko w skali całego wolumenu samochodów zarejestrowanych w Polsce – ok. 20 mln i przyjmując, że jedynie 1‰ takich pojazdów - pomimo złożenia przez posiadacza pojazdu tablic rejestracyjnych do depozytu we właściwym organie rejestracji – będzie się poruszało po drogach publicznych (np. w związku z pilną koniecznością dojazdu do lekarza lub „tylko na chwilę, żeby dojechać do sklepu”), przy aktualnej częstotliwości szkód z OC rzędu 5%, realnym ryzykiem jest wystąpienie 1000 szkód w związku z ruchem pojazdu czasowo wycofanego z ruchu. Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej, w zamian za 5% składki ubezpieczeniowej – zobowiązany będzie do wypłaty odszkodowania za szkodę w mieniu i na osobie do limitu sumy gwarancyjnej wynoszącej aktualnie 5 mln euro na zdarzenie, wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu. Z pewnością nie wpłynie to pozytywnie na wynik techniczny zakładów ubezpieczeń, a co za tym idzie składki za to ubezpieczenie w dalszym ciągu będą rosły. Ponadto należy wskazać na jeszcze jeden aspekt związany z rozszerzeniem możliwości czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Informacja o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, zgodnie z § 4 *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. (Dz.U. Nr 285, poz. 2856) w sprawie czasowego wycofania pojazdów z ruchu*, jest przekazywana przez organ rejestrujący do Centralnej Ewidencji Pojazdów. W CEPIK 2.0 informacja o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu i jego ponownym dopuszczeniu dostępna będzie także dla zakładów ubezpieczeń, ale dopiero po 4 czerwca 2018 r. Jak już wskazywaliśmy powyżej obecnie obowiązek poinformowania przez posiadacza pojazdu o przywróceniu pojazdu do ruchu nie jest obwarowany żadną sankcją. Z tego względu, jeżeli prace nad przedmiotowym projektem ustawy będą kontynuowane niezbędnym jest uzupełnienie projektu ustawy o zapisy obligujące organ rejestracji do przekazywania do zakładu ubezpieczeń informacji o przywróceniu pojazdu do ruchu. Dodatkowo, w celu dopełnienia przez posiadacza pojazdu obowiązku powiadomienia zakładu ubezpieczeń o ustaniu czasowego wyrejestrowania pojazdu koniecznym jest uwzględnienie w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) nowej podstawy prawnej dla zakładu ubezpieczeń do wystąpienia z regresem do posiadacza pojazdu- w przypadku szkody wyrządzonej w związku z ruchem pojazdu, który został przywrócony do ruchu, a jego posiadacz nie dopełnił obowiązku niezwłocznego powiadomienia o tym fakcie zakładu ubezpieczeń, zakład ubezpieczeń byłby uprawniony do dochodzenia od posiadacza pojazdu zwrotu wypłaconego odszkodowania.

Odnosząc się do kwestii remontu pojazdu zabytkowego, z szacunków ekspertów rynku motoryzacyjnego wynika, iż w Polsce jest zarejestrowanych ok. 50 tys. pojazdów zabytkowych. Zgodnie z art. 29 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...), obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia powstaje przed wprowadzeniem pojazdów zabytkowych do ruchu. Tym samym projektowana zmiana jest nieadekwatna do celu jaki miałyby osiągnąć.

Polska Izba Ubezpieczeń zwraca się z prośbą u uwzględnienie przedstawionych uwag w toku dalszych prac nad projektem ustawy.

2 wyrażam: szacunek

  
Wiceprezesa Zarządu  
Polskiej Izby Ubezpieczeń  
Andrzej Maciążek



**SĄD NAJWYŻSZY**  
Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego  
Prof. dr hab. Małgorzata Gersdorf

BSA II-021-485/16 oraz BSA II-021-509/16

Warszawa, dnia 12 grudnia 2016 r.

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz. ....

Data wpływu ..... 10. 12. 2016

Pan  
Adam Podgórski  
Zastępca Szefa  
Kancelarii Sejmu

*Szanowny Panie Ministrze,*

W odpowiedzi na pisma z dnia 8 oraz 21 listopada 2016 r., GMS-WP-173-297/16, GMS-WP-173-314/16 uprzejmie przesyłam uwagi Sądu Najwyższego do *poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* oraz do *autopoprawki do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*.

Z wyrazami szacunku



# SĄD NAJWYŻSZY

Rzeczypospolitej Polskiej

Sąd Najwyższy

Biuro Studiów i Analiz

BSA II-021-485/16, BSA II-021-509/16

Warszawa, dnia 12 grudnia 2016 r.

## UWAGI

### do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

#### I. Uwagi ogólne

1. Przedłożony do zaopiniowania projekt ustawy obejmuje zmiany w następujących ustawach: z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 1997, Nr 98 poz. 602 ze zm.); z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. z 2011, Nr 30, poz. 151 ze zm.); z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 1971 r., Nr 12 poz. 114) oraz z 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2001 r., Nr 106, poz. 1148).

Celem zmienianych przepisów jest „cywilizacja postępowania związana z naruszeniami przepisów ruchu drogowego urzeczywistnia zasadę prawdy obiektywnej w tym obszarze”. Temu założeniu służyć mają dwie uzupełniające się regulacje, tj. że podstawą obwinienia kierujących o bezskutkowe wykroczenie drogowemoże stanowić jedynie dowód materialny w postaci nagrania lub pomiaru zarejestrowanego przez urządzenie rejestrujące lub przyrząd kontrolno-pomiarowy (w tym nagranie dokonane zwykłą kamerą osobistą lub samochodową) oraz że osoby pełniące funkcje organu mandatowego nie będą mogły być przesłuchiwane w charakterze świadków. Zdaniem projektodawców rozwiązania te „wymusić mają na Policji prowadzenie postępowań według standardów stosowanych w demokratycznych państwach prawa”. W korelacji z powyższymi zasadami pozostaje propozycja, że wszystkie pojazdy służbowe „Policji drogowej” będą wyposażone w kamery, które będą rejestrować zdarzenia na drodze, a nagrania tę będą służyć jako dowód w sprawie. Ponadto każdy policjant ruchu drogowego będzie wyposażony w kamerę osobistą, która będzie nagrywać wszystkie jego interwencje.

2. Projekt ustawy wprowadza rozwiązanie wedle którego kierowcy, którzy w danym roku kalendarzowym nie otrzymają żadnych punktów karnych uzyskają 5 punktów bonifikaty na rok następny. Rozwiązanie to ma ograniczyć przypadki kierowania na egzaminy kontrolne tych kierowców, którzy zasadniczo jeżdżą bezpiecznie, ale w „pechowym roku” liczba punktów karnych uległa skumulowaniu. Mając to na względzie, zmienia się sposób liczenia punktów (projektowany art. 98 ust. 5a ustawy o kierujących pojazdami). Po przyjęciu proponowanych przepisów punkty karne będą odejmowane a nie dodawane. Kierowcy będą kierowani na sprawdzenie kwalifikacji po „uzbieraniu” minus 24 punktów, a nie jak dotychczas plus 24 punktów. Poza tym, projekt ustawy przewiduje uchylenie wykroczenia z art. 95 k.w. polegającego na prowadzeniu pojazdu na drodze

publicznej, w strefie zamieszkania osób w strefie ruchu, nie mających przy sobie wymaganych dokumentów.

Zmiany projektowane następują także w obrębie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. I tak, projekt przewiduje modyfikację wymogów formalnych wniosku o ukaranie, gdyż oprócz danych identyfikujących sprawcę wykroczenia, zawierać ma także informacje o dokonaniu wpisu wykroczenia do ewidencji kierowców oraz wyciąg z ewidencji kierowców zawierający naruszenia przepisów ruchu drogowego, które nie uległy zatarciu. Projekt wprowadza ponadto przepis umożliwiający odstąpienie od przesłuchania sprawcy wykroczenia, jeżeli ten podpisze oświadczenie, że nie chce być przesłuchiwany. Ma to bowiem „uwolnić funkcjonariuszy Policji od wykonywania niepotrzebnych i bardzo pracochłonnych zadań związanych z przygotowaniem wniosku o ukaranie oraz z wykonywaniem funkcji świadków wykroczenia (w związku z wprowadzaniem zakazu dowodowego przesłuchania w charakterze świadka organu mandatowego)”. Nie sposób także pominąć inne zmiany w projekcie ustawy jak np. zniesienie obligatoryjności wskazania zakresu uzasadnienia wyroku I instancji; wprowadzenie zasady, że sprawy nie będą ulegać przedawnieniu, w przypadkach, gdy obwiniony zażąda prowadzenia sprawy pomimo upływu okresu przedawnienia; wydłużenie terminu na wniesienie apelacji w sprawach o wykroczenia z 7 do 14 dni oraz uchylenie przepisów o administracyjnym zatrzymaniu prawa jazdy przy jednoczesnym wprowadzeniu możliwości orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na okres do 3 miesięcy (art. 92a § 2 k.w.).

## II. Uwagi szczególne

1. Ocena projektowanych zmian nie ma charakteru jednorodnego. Na akceptację zasługują propozycje legislacyjne zmierzające do uproszczenia i przyspieszenia postępowania mandatowego. Bezspornie taki cel może zostać osiągnięty poprzez szersze wykorzystanie materiału dowodowego w postaci nagrania lub pomiaru zarejestrowanego przez urządzenie rejestrujące lub przyrząd kontrolno-pomiarowy. Na podobną konstatację zasługuje propozycja wprowadzenia obowiązku rejestrowania przez policjantów przebiegu kontroli ruchu drogowego przy użyciu urządzeń rejestrujących obraz i dźwięk i tylko zarejestrowane przewinienia zostałyby wpisywane do ewidencji (projektowany art. 129 ust. 4b ustawy Prawo o ruchu drogowym). Z pewnością respektowanie tego wymogu, jak zakładają twórcy projektowanych zmian, wzmocni zasadę jawności procedur podejmowanych przez organy demokratycznego państwa prawnego, urzeczywistni zasadę prawdy obiektywnej oraz ograniczy lub nawet wyeliminuje przypadki nadużywania uprawnień przez funkcjonariuszy w stosunku do kierujących pojazdami.

Na podobną ocenę zasługuje również propozycja uchylenia przepisów o administracyjnym zatrzymaniu prawa jazdy przy jednoczesnym wprowadzeniu możliwości orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na okres do 3 miesięcy (art. 92a § 2 k.w.). Wprawdzie Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 11 października 2016 r. (S 24/15, OTK ZU 2016/A, poz. 77) stwierdził, że art. 102 ust. 1 pkt 4 i ust. 1c ustawy z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (j.t. Dz.U.2016.627, ze zm.) w związku z art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie, w jakim przewiduje stosowanie wobec tej samej osoby, za ten sam

czyn, sankcji administracyjnej w postaci zatrzymania prawa jazdy i odpowiedzialności prawnokarnej za wykroczenie, jest zgodny z art. 2 Konstytucji RP i art. 4 ust. 1 Protokołu nr 7 do Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności (Dz.U.2003, Nr 42, poz. 364) i art. 14 ust. 7 Międzynarodowego Paktu Praw Obywatelskich i Politycznych, (Dz.U.1977.38.167), to jednak wskazał, że art. 102 ust. 1 pkt 4 i ust. 1c ustawy o kierujących pojazdami w zakresie w jakim nie przewidują sytuacji usprawiedliwiających – ze względu na stan wyższej konieczności – kierowanie pojazdem z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym jest niezgodny z art. 2 i art. 45 ust. 1 Konstytucji RP. Wyrażając taki pogląd TK stwierdził, że kumulatywne stosowanie sankcji nie może stanowić wyrazu nieproporcjonalnej (nadmiernej) ingerencji w prawa i wolności jednostki. Ustawodawca powinien również dostosować rodzaj sankcji (i co za tym idzie procedurę jej stosowania) do specyfiki danego czynu i celów, które zamierza osiągnąć. W ramach swobody ustawodawczej mieści się sankcja administracyjna zatrzymania prawa jazdy. Kumulacja tej sankcji z karą wymierzaną w postępowaniu wykroczeniowym „nie narusza zasady proporcjonalności (w aspekcie nadmierności), gdyż w postępowaniu wykroczeniowym za czyn ten przewidziana jest najłagodniejsza z kar, tj. grzywna. Ponadto, w wypadku wykroczenia polegającego na przekroczeniu dozwolonej prędkości kodeks wykroczeń nie przewiduje możliwości zastosowania środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Jest to środek, który niewątpliwie co do istoty jest tożsamy z sankcją administracyjną w postaci zatrzymania prawa jazdy. Skoro jednak ten środek karny nie jest przewidziany dla wykroczenia polegającego na przekroczeniu przez kierowcę dozwolonej prędkości, to nie można mówić o kumulacji takich samych sankcji”.

Trybunał wskazał również, że prawo powinno stwarzać, w szczególnych okolicznościach, organowi właściwemu do zatrzymania prawa jazdy możliwość odstąpienia od tej czynności z uwagi na okoliczności, którą można byłoby kwalifikować jako stan wyższej konieczności. Brakuje bowiem w ustawie wyraźnego wskazania, że „osoba prowadząca pojazd na obszarze zabudowanym z prędkością przekraczającą prędkość dopuszczalną o więcej niż 50 km/h nie popełnia czynu zagrożonego sankcją administracyjną w postaci zatrzymania prawa jazdy, jeżeli prowadzi pojazd z taką prędkością w celu zapobieżenia czy ograniczenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, którego to niebezpieczeństwa nie można inaczej uniknąć, a dobro poświęcone w postaci bezpieczeństwa na drodze nie przedstawia wartości oczywiście większej niż dobro ratowane”. W prawie administracyjnym – podobnie jak ma to miejsce w prawie karnym i prawie wykroczeń – powinien być uwzględniany przypadek kolizji dóbr, wartości i interesów usprawiedliwiający niezastosowanie się przez jednostkę do nakazów i zakazów ustanowionych przepisami prawa, których naruszenie jest sankcjonowane przez prawo. Stan wyższej konieczności, o którym tu mowa, nie może być jednak rozumiany szeroko ani utożsamiany ze „szczególnie uzasadnionymi przypadkami”. Zatrzymanie prawa jazdy za przekroczenie na obszarze zabudowanym prędkości dopuszczalnej o więcej niż 50 km/h służy bowiem – jak zostało to wyżej ustalone – poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a tym samym zwiększeniu ochrony życia i zdrowia uczestników tego ruchu. To oznacza, że „powołanie się na stan wyższej konieczności uzasadniający odstąpienie od zatrzymania prawa jazdy osobie, która nadmiernie przekroczyła prędkość, powinno być zastrzeżone przez ustawodawcę tylko dla takiej sytuacji, gdy owo przekroczenie prędkości usprawiedliwione jest potrzebą ratowania życia i zdrowia. Niebezpieczeństwo grożące życiu i zdrowiu osoby kierującej pojazdem, osoby

przewożonej lub jakiegokolwiek innej osoby musi mieć przy tym charakter bezpośredni i aktualny, a zatem musi realnie istnieć w czasie jazdy z nadmierną prędkością. Jako przykłady takiej sytuacji można podać przewożenie samochodem do szpitala osoby chorej znajdującej się w stanie zagrażającym jej życiu albo kobiety ciężarnej, u której rozpoczęła się akcja porodowa, albo przejazd lekarza do osoby będącej w stanie zagrożenia jej życia i zdrowia. Organ stosujący sankcję administracyjną w postaci zatrzymania prawa jazdy, jak również organ kontrolujący zasadność podjęcia tej decyzji, powinny mieć możliwość rozważenia wszystkich tych okoliczności składających się na sytuację stanu wyższej konieczności i w razie stwierdzenia ich wystąpienia – możliwość odstąpienia od wymierzenia sankcji z jednoczesnym przytoczeniem powodów wydania decyzji takiej treści w uzasadnieniu decyzji” (zob. uzasadnienie wyroku TK z 11 października 2016 r., S 24/15, OTK ZU 2016/A, poz. 77).

Dostrzegając powyższe okoliczności Projektodawca trafnie dostrzega, że jednym ze sposobów uczynienia realizacji wyroku TK z 11 października 2016 r. jest usunięcie możliwości zastosowania sankcji administracji w postaci zatrzymania prawa jazdy za przekroczenie prędkości w obszarze zabudowanym o więcej niż 50 km/h. W zamian proponuje się dodanie § 2 w przepisie art. 92a k.w. stanowiącego, że w razie popełnienia wykroczenia o którym mowa w art. 92a § 1 k.w. z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym można orzec zakaz prowadzenia pojazdów na okres do 3 miesięcy. Wprowadzenie takiego rozwiązania nie tylko usunęłoby wątpliwości dotyczące zbiegu odpowiedzialności karnej i administracyjnej, lecz także sankcjonować rzeczony zachowane przy spełnieniu konstytucyjnego wymogu proporcjonalności. Jedyna wątpliwość, która towarzyszy wskazanym powyższej zmianą, odnosi się długości orzeczanego środka karnego w postaci zakazu zatrzymania praw jazdy. Czyniąc zadość systematyce wewnętrznej kodeksu wykroczeń należy postulować wprowadzenie możliwości orzekania zakazu prowadzenie pojazdów bez wskazywania konkretnej jego długości. W takiej sytuacji, tak zresztą jak w każdym innym przypadku, jego długość wyniesie do 3 lat co wprost wynika z art. 29 § 1 k.w.

2. Nie zasługuje na aprobatę propozycja rozwiązania normatywnego, wedle którego kierowcy, którzy w danym roku kalendarzowym nie otrzymają żadnych punktów karnych uzyskają 5 punktów bonifikaty na rok następny. Błędne jest twierdzenie Projektodawcy, iż rozwiązanie to ma ograniczyć przypadki kierowania na egzaminy kontrolne tych kierowców, którzy zasadniczo jeżdżą bezpiecznie, ale w „pechowym roku” liczba punktów karnych uległa skumulowaniu. Nie sposób w takiej sytuacji mówić o kierujących „którzy zasadniczo jeżdżą bezpiecznie”. Wręcz przeciwnie, jeżdżą oni niebezpiecznie, o czym świadczy suma punktów karnych za naruszenie przepisów ruchu drogowego, która w ich przypadku przekracza musi 24. Nie są to zatem ani sporadyczne, ani drobne naruszenia przepisów ruchu drogowego. Dodać należy, że osoby, które w danym roku nie otrzymały więcej niż 24 punkty i nie mniej niż 6 punktów mogą odbyć na własny koszt szkolenie dla osób naruszających przepisy ruchu drogowego. Celem szkolenia jest uświadomienie skutków naruszania przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza przepisów kształtujących zasady bezpiecznego zachowania się w tym ruchu, zaś jego odbycie daje podstawę do zmniejszenia liczby posiadanych punktów o sześć.

Projekt ustawy nie precyzuje, czy rzeczona bonifikata w postaci 5 punktów na rok następny jest jednorazowa, czy punkty te podlegają kumulacji. Gdyby jednak tak było, że podlegają

kumulacji, to osoby posiadające uprawnienia, ale nie korzystające z nich w ogóle lub korzystające incydentalnie, uzbierałyby w ciągu kilku lat znaczną sumę punktów z bonifikaty. Mogliby z niej skorzystać, gdy w sytuacji rażącego naruszenia przepisów ruchu drogowego bez jednoczesnego skierowania na egzamin kontrolny, gdy zaś warunki obiektywne wskazywałyby, że taki egzamin jest konieczny.

3. Zbędne jest wprowadzenie reguły, że w przypadku jednoczesnego popełnienia kilku naruszeń przez osobę, punkty im odpowiadające sumuje się, przy czym, jeżeli suma punktów odpowiadających naruszeniom przekracza - 10, osoba ta otrzymuje - 10 punktów (projektowany art. 98 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami). Zgodnie bowiem z obowiązującym art. 98 ust. 3 ww. ustawy, w „przypadku jednoczesnego popełnienia kilku naruszeń przez osobę, o której mowa w ust. 1, punkty im odpowiadające sumuje się. Jeżeli suma punktów odpowiadających naruszeniom przekracza 10, osoba ta otrzymuje 10 punktów”. Obowiązywać on jednak zacznie dopiero z chwilą pełnego uruchomienia systemu CEPIK 2.

4 W myśl proponowanych rozwiązań zakłada się uchylenie karalności prowadzenia pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pojazd, bez wymaganych dokumentów (art. 95 k.w.). Nie jest to krok właściwy chociażby z tego względu, projekt ustawy nadal utrzymuje obowiązek posiadania przez kierującego przy sobie powyższych dokumentów, jak też obowiązek okazywania na żądanie kontrolującego. Dokonując zmian w treści art. 95 k.w. trzeba mieć na względzie to, że przedmiotem ochrony rzeczzonego wykroczenia jest porządek ruchu na drogach, tj. chodzi o to, by każda osoba prowadząca pojazd na drodze publicznej posiadała przy sobie dokumenty dotyczące uprawnień do prowadzenia pojazdu, jak i samego pojazdu (por. A. Gubiński, Z art. 94 czy art. 95 k.w. popełnia wykroczenie ten, kto prowadzi pojazd mechaniczny po wykonaniu kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, lecz przed odzyskaniem prawa jazdy, Zagadnienia Wykroczeń 1982, nr 1-2, s. 58; R. A. Stefański, Wykroczenia drogowe, Komentarz, Warszawa 2011, s. 519; M. Leciak, (w:) P. Daniluk (red.), Kodeks wykroczeń. Komentarz, 2016, s. 658). Obowiązek posiadania przy sobie dokumentów ma ułatwić sprawdzenie, czy osoba prowadząca pojazd ma stosowne uprawnienia, czy pojazd może bezpiecznie uczestniczyć w ruchu oraz umożliwić szybkie przekazanie danych kierujących pojazdami uczestniczącymi w kolizji drogowej. Zwrócić należy uwagę, że zakres obowiązku, którego niedopełnienie skutkuje odpowiedzialnością za wykroczenie stypizowane w art. 95 k.w., określa art. 38 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a zatem kierujący pojazdem jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego:

- 1) dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem;
- 2) dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu;
- 3) dokument stwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie;
- 4) zezwolenie, o którym mowa w art. 106 ust. 1 pkt 5 ustawy o kierujących pojazdami (chodzi o zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym w zakresie określonej kategorii prawa jazdy);

5) inne dokumenty, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnej ustawy, np. świadectwo dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych.

Nie jest to zatem jedynie dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem, lecz szereg dokumentów, które mogą być weryfikowane w trakcie kontroli drogowej. W niektórych sytuacjach może to znacznie wydłużyć czas kontroli drogowej, bowiem brak każdego z ww. dokumentów będzie oznaczał obowiązek sprawdzenia uprawnień kierującego w systemie teleinformatycznym.

5. Szereg zmian dotyczy przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. W zasadniczej części nie zasługują one na akceptację. I tak, trudno zrozumieć racjonalność propozycji uchylecia art. 2 § 1a k.p.s.w., który stanowi, że orzekanie w postępowaniu zwyczajnym następuje wówczas, gdy brak jest podstaw do rozpoznania sprawy w postępowaniu przyspieszonym albo nakazowym. Przepis ten został dodany ustawą z dnia 22 maja 2003 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. Nr 109, poz. 1031) w celu przyspieszenia procedowania w sprawach o wykroczenia. De lege lata zasadą jest zatem, że orzekanie w trybach szczególnych, a tryb zwyczajny stosować się powinno dopiero wtedy, gdy sprawy nie można rozpoznać ani w trybie nakazowym, ani w postępowaniu przyspieszonym. Ratio legis tego uregulowania jest dążenie do przyspieszenia i uproszczenia postępowania w sprawach o wykroczenia poprzez ograniczenie rozpoznawania spraw w postępowaniu zwyczajnym (zob. A. Ziębiński, Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia po nowelizacji (wybrane zagadnienia), Przegląd Sądowy 2005, nr 3, s. 76). Bez wątpienia uchylecie art. 2 § 1a k.p.s.w. wpłynie negatywnie na efektywność i szybkość orzekanie przy sprawach prostych, a przy tym drobnych co do ciężaru gatunkowego.

Nierozumieniem instytucji przedawnienia jest projektowany art. 5 § 1a k.p.s.w., który stanowi, że sprawy nie będą ulegać przedawnieniu, w przypadkach, gdy obwiniony zażąda prowadzenia sprawy pomimo upływu okresu przedawnienia. Zwrócić należy uwagę, że przedawnienie nie jest prawem podmiotowym, którym może dysponować obwiniony, lecz instytucją ukształtowaną przez ustawodawcę (por. uchwała siedmiu sędziów SN z 7 czerwca 2002 r., I KZP 15/02, OSNKW 2002, nr 5-6, poz. 36). Zarówno oskarżony, jak i obwiniony nie może zrzec się czegoś, czym się nie dysponuje. De lege lata więc oskarżony nie może zrezygnować z przedawnienia. W doktrynie tradycyjnie wyróżnia się cztery grupy teorii próbujących uzasadnić przedawnienie w prawie karnym: 1) teorii pozaprawne, 2) teorii oparte na elementach procesowych, 3) teorii oparte na elementach materialnoprawnych i 4) teorii mieszane (materialno-procesowe) (por. K. Marszał, Uzasadnienie przedawnienia w teorii prawa karnego, Państwo i Prawo 1964, z. 10-12, s. 736; M. Kulik, Przedawnienie karalności i przedawnienie wykonania kary w polskim prawie karnym, Warszawa 2014, passim, zwłaszcza rozdział II), jednak przedstawiciele wskazanych grup poglądów nie sugerują pozostawiania decyzji o braku przedawnienia karalności wykroczenia samemu obwinionemu (oskarżonemu). Słusznie natomiast stwierdzono w orzecznictwie, że normy w zakresie przedawnienia mają charakter gwarancyjny, ale nie w stosunku do przestępców (nie gwarantują bezkarności), lecz w stosunku do poszczególnych ofiar czy ogółu społeczeństwa. Zawierają gwarancję „dla pokrzywdzonych (ofiar), że popełnione na ich szkodę czyny o najpoważniejszym ciężarze gatunkowym nie przedawnią się nigdy albo że w przypadku tych przestępstw, które nie były wcześniej ścigane (państwo nie realizowało w stosunku

do nich prawa ścigania), prawo to będzie realizowane od chwili, kiedy stanie się to możliwe" (por. uzasadnienie uchwały siedmiu sędziów SN z 7 czerwca 2002 r., I KZP 15/02, OSNKW 2002, nr 5-6, poz. 36). Nie sposób pominąć i tego, że wprowadzenie przedmiotowej normy zrodziłoby szereg wątpliwości na płaszczyźnie jej zastosowania, tj. np. na jakim etapie postępowania należałoby zapytać obwinionego czy rezygnuje z przedawnienia, czy istniałaby możliwość odwołalności zrzeczenia się przedawnienia, ewentualnie do kiedy obwiniony mógłby odwołać swoje oświadczenie o zrzeczeniu się przedawnienia karalności? (por. K. Banasik, Zrzeczenie się przedawnienia przez oskarżonego, Prokuratura i Prawo 2012, nr 3, s. 79-86).

Zastrzeżenia budzi projektowana treść art. 57 § 3a k.p.s.w. Zgodnie z jej treścią „wniosek o ukaranie w sprawie o wykroczenie formalne popełnione przez kierującego w ruchu drogowym oprócz danych, o których mowa w § 2 zawiera: 1) informację o dokonaniu wpisu wykroczenia do ewidencji kierowców, 2) wyciąg z ewidencji kierowców zawierający naruszenia przepisów ruchu drogowego, które nie uległy zatarciu”. Nie negując potrzeby dołączenia do wniosku informacji o dokonaniu wpisu wykroczenia do ewidencji kierowców oraz o wyciągu z ewidencji kierowców zawierający naruszenia przepisów ruchu drogowego, które nie uległy zatarciu należy zauważyć, że pojęcia „wykroczenie formalne” nie jest kategorią wyodrębnioną przez ustawodawcę, lecz przez doktrynę prawa wykroczeń. Posłużenie się tym określeniem może budzić wątpliwości jeżeli przedmiotem analizy uczynimy np. wykroczenie polegające na prowadzeniu pojazdu bez wymaganych przepisami świateł lub pozostawieniu pojazdu bez wymaganego przepisami oświetlenia na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu (art. 88 k.w.). I tak, zdaniem R. A. Stefańskiego jest to wykroczenie z abstrakcyjnego zagrożenia, gdyż do jego znamion nie należy możliwość powstania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu czy też jego spowodowanie (por. A. Stefański, Wykroczenia drogowe. Komentarz, Warszawa 2011, s. 353). Odmienny pogląd przyjmuje M. Budyn-Kulik, która uważa, że pozostawienie pojazdu jest to wykroczenie materialne (por. M. Budyn-Kulik (w:) M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska-Kalisz, M. Kulik, M. Mozgawa, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2009, s. 308). Wprowadzenie zatem pojęcia „wykroczenie formalne” do treści ustawy będzie oznaczało przeniesienie sporów doktrynalny na płaszczyznę stosowania Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. Wszak bowiem prezes sądu badając wymogi formalne wniosku o ukaranie będzie musiał odpowiedzieć na pytanie, czy dotyczy on wykroczenia formalnego popełnione przez kierującego w ruchu drogowym, czy wykroczenia materialnego. W przypadku uznania, że wniosek dotyczy wykroczenia formalnego elementem koniecznym wniosku będzie dołączenie do niego informacji o dokonaniu wpisu wykroczenia do ewidencji kierowców oraz wyciągu z ewidencji kierowców zawierający naruszenia przepisów ruchu drogowego, które nie uległy zatarciu. W przypadku braku co najmniej jednego z tych elementu, prezes sądu będzie zobligowany zwrócić wniosek w celu usunięcia braków w terminie 7 dni (art. 59 § 1 k.p.s.w.). Wystarczającym jest zatem wskazanie, że wniosek o ukaranie w sprawie o wykroczenie popełnione przez kierującego w ruchu drogowym zawiera wskazane informacje, bez dookreślenia „formalnego” charakteru wykroczenia.

Nie jest również zasadnym wydłużenie terminu na wniesienie apelacji w sprawach o wykroczenia z 7 do 14 dni. Twierdzenie, że w „sprawach o wykroczenia strony bardzo rzadko korzystają z profesjonalnej obrony, gdyż jest to, po prostu, nieopłacalne” i przez to obwinieni zmuszeni są do samodzielnego przygotowania apelacji, jest argumentem chybionym.

Wprowadzenie krótszego terminu na złożenie apelacji na podstawie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia wynika z faktu nieznaczej – co do zasady – zawłości spraw wykroczeniowych. Termin 7-dniowy został tak ukształtowany, że pozwala skutecznie złożyć środek odwoławczy zarówno obwinionemu, który nie posiada obrońcy, jak i podmiotowi kwalifikowanemu reprezentującemu obwinionego. Brak również badań empirycznych, które podważałyby zasadność takiej tezy, a zarazem uzasadniałyby potrzebę zmiany treści art. 105 § 1 k.p.s.w.

6. Na brak akceptacji zasługują zmiany dotyczące przepisów Kodeksu postępowania karnego. Po pierwsze, Projektodawca nie wyjaśnił z jakich powodów proponuje wprowadzenie nowego zakazu dowodowego o charakterze bezwzględny, tj. zakazu przesłuchania funkcjonariusza organu uprawnionego do nakładania mandatów karnych co do faktów dotyczących zarzutów stanowiących przedmiot postępowania mandatowego, jak też nie wskazać jakie wartości leżą u podstaw jego wprowadzenia. Projektodawca nie dostrzega faktu, że istnienie zakazów dowodowych w kodeksie postępowania karnego wynika z konieczności poszanowania wartości niezbędnych do należytego funkcjonowania społeczeństwa. Zakazy dowodowe należy zatem postrzegać jako przepisy prawne ograniczające możliwość dotarcia do prawdy, a więc dokonania ustaleń faktycznych zgodnych z prawdą, jeżeli to naruszałoby istotne interesy państwowe (np. informacje niejawne), społeczne oraz indywidualne (np. tajemnica obrończa). Słusznie podkreśla się w doktrynie, że szczególne znaczenie mają zakazy dowodowe blokujące dopuszczalność czynności dowodowych zmierzających do dokonywania ustaleń przydatnych do rozstrzygnięcia o przedmiocie procesu (kwestii odpowiedzialności prawnej oskarżonego za zarzucany mu czyn), gdyż one mogą niekiedy utrudniać dochodzenie do ustaleń faktycznych odpowiadających rzeczywistości, a tym samym wydanie trafnego orzeczenia. Sens istnienia zakazów dowodowych tłumaczy się koniecznością ochrony ważnych interesów państwowych lub indywidualnych, zazwyczaj sprzecznych z interesem prawidłowego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości (trafnej represji), który zakłada, że sprawca przestępstwa ma zostać wykryty i pociągnięty do odpowiedzialności karnej i trafnie wymierzy mu się środki przewidziane w prawie karnym, a osoba niewinna nie ponosi tej odpowiedzialności (por. Z. Kwiatkowski, Zakazy dowodowe w procesie karnym, Warszawa 2005, s. 57). Oznacza to, że ustawa stwarza zakaz dowodowy wszędzie tam, gdzie korzyść wynikająca z ustalenia prawdy może czasem okazać się mniejsza w porównaniu z niekorzyścią, jaką mogłoby pociągnąć za sobą przeprowadzenie i wykorzystanie dowodu. Należy więc stwierdzić, iż wszelkie zakazy dowodowe sformułowane w ustawie mają charakter gwarancyjny i stanowią kompromis między różnego rodzaju społecznie uznanymi dobrami, które mają priorytet przed ustaleniem prawdy w procesie karnym. Są one odstępstwem od zasady prawdy, gdyż zmniejszają możliwość uzyskania i wykorzystywania określonych dowodów, co sprawia, iż wiążą one organy procesowe (sąd, prokuratora), które – zgodnie z przepisami ustawy – są obowiązane uwzględniać je w toku procesu.

Mając powyższe na względzie nie sposób ustalić jakie dobra prawne przemawiają za tym, aby uniemożliwić przesłuchanie funkcjonariusza organu uprawnionego do nakładania mandatów karnych co do faktów dotyczących zarzutów stanowiących przedmiot postępowania mandatowego. Trudno więc uznać, jakie dobra wymagają szczególnej ochrony prawnej oraz wykazują wartości nadrzędne wobec wymiaru sprawiedliwości. Co więcej, uzasadnienie projektu

ustawy nie wyjaśnia z jakiego powodu nowy zakaz dowodowy miałby obejmować li tylko funkcjonariusza uprawniona do nakładania mandatów karnych za popełniony czyn zabroniony o statusie wykroczenia, a jednocześnie pozostawałby irrelewantnych w przypadku innych czynów zabronionych. Bezsprzeczne jest również to, że wprowadzenie projektowanego zakazu do art. 178 k.p.k. będzie utrudniało ustalenie prawdy materialnej nie tylko w sprawach o wykroczenia drogowe, lecz w przypadku wszystkich wykroczeń co do których zachodzi możliwość wystawienia mandatu karnego.

Druga z projektowanych zmian zakłada odstępianie od wymogu sprecyzowania we wniosku o uzasadnienie wyroku tego, czy dotyczy on całości wyroku, albo jedynie niektórych czynów w całości (co do winy i konsekwencji prawnych skazania) lub w części (co do rozstrzygnięcia o karze i o innych konsekwencjach prawnych czynu) czy też wszystkich czynów, lecz w różnym zakresie (co do całości skazania za dany czyn, co do rozstrzygnięcia o karze i o innych konsekwencjach prawnych innego czynu). W ocenie Projektodawcy takie doprecyzowanie powinno stanowić okoliczność fakultatywną, zależą on woli wnioskującego, ponieważ w stanie de lege lata „zdecydowana większość uczestników postępowania nie czyni tego, a w konsekwencji sądy muszą wzywać te osoby do uzupełnienia braku formalnego. Z tego powodu niemal każde postępowanie przedłuża się o 4 – 5 tygodni”. Projektodawca nie dostrzega okoliczności, iż sporządzenie uzasadnienia w niepełnym zakresie jest konsekwencją pozycji procesowej strony składającej wniosek lub też złożenia wyraźnego wniosku o sporządzenie uzasadnienia w części. W pierwszej sytuacji podmiotowe lub przedmiotowe ograniczenie zakresu wniosku o uzasadnienie wynika z faktu, że wyrok wydany został w sprawie złożonej podmiotowo lub przedmiotowo. Oczywiście bowiem jest, że w przypadku wielości oskarżonych każdy oskarżony i jego obrońca mogą żądać sporządzenia uzasadnienia tylko w odniesieniu do tej części wyroku, która dotyczy jego samego, a nie w stosunku do pozostałych oskarżonych. Również oskarżyciel posiłkowy i oskarżyciel prywatny, a także ich pełnomocnicy mogą żądać sporządzenia uzasadnienia wyłącznie w odniesieniu do czynów, którymi zostali oni choćby tylko hipotetycznie pokrzywdzeni. W przypadku łączności podmiotowej wniosek o uzasadnienie złożony przez oskarżyciela posiłkowego (prywatnego), będącego pokrzywdzonym tylko jednym lub niektórymi czynami zarzuconymi oskarżonemu, nie może odnosić się do tych rozstrzygnięć zawartych w wyroku, które dotyczą wyłącznie pozostałych czynów. W drugiej sytuacji, ograniczenie zakresu uzasadnienia jest konsekwencją złożenia wniosku o uzasadnienie wyroku w części. Według obowiązującego unormowania strona składając wniosek będzie miała obowiązek sprecyzowania zakresu, w jakim ma zostać sporządzone uzasadnienie wyroku. Strona będzie mogła zażądać sporządzenia wyroku w całości albo w odpowiedniej części podmiotowej – co do niektórych oskarżonych lub przedmiotowej – co do niektórych czynów. Najdalej idące ograniczenie zakresu uzasadnienia odnosić się będzie do wyroku skazującego i będzie polegać na możliwości zażądania sporządzenia uzasadnienia wyłącznie co do rozstrzygnięcia o karze i konsekwencjach prawnych czynu. W takim przypadku uzasadnienie nie będzie sporządzane co do orzeczenia o winie. Termin „konsekwencje prawne czynu” należy rozumieć szeroko. Obejmuje on nie tylko środki karne, środki kompensacyjne, przepadek i środki probacyjne, ale również środki zabezpieczające orzekane obok kary.

Trafnie też podkreślono w uzasadnieniu projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw z dnia 15 maja 2014 r. zawartym w druku sejmowym nr 2393 (Sejmu VII kadencji), że „w praktyce sądowej często jest tak, że strony zainteresowane są uzyskaniem pisemnych motywów wyroku dotyczących niektórych czynów, za które skazano sprawcę, lub też poszczególnych rozstrzygnięć, np. kary, i tylko w takim zakresie pragną one złożyć środek odwoławczy. Jednocześnie w takich sytuacjach ograniczenie zakresu pisemnego uzasadnienia znacznie uprościłoby i przyspieszyłoby czynności związane z jego sporządzeniem. Dlatego też w art. 422 § 2 k.p.k. przewidziano, że uprawniony do złożenia wniosku o sporządzenie pisemnego uzasadnienia wyroku powinien wskazać, czy dotyczy całości wyroku, czy też niektórych czynów, których popełnienie oskarżyciel zarzucił oskarżonemu, bądź też jedynie rozstrzygnięcia o karze i innych konsekwencjach prawnych czynu. Oświadczenie w tym zakresie stanowić ma wymóg formalny wniosku, o którym zainteresowany będzie pouczony. Oczywiście może on zawsze zdecydować się na zażądanie uzasadnienia wyroku w całości”. Oznacza to, że formuła przepisu art. 422 § 2 k.p.k. jest bardzo szeroka. Co więcej, o treści tego przepisu oskarżony jest informowany na podstawie 338 § 1a k.p.k., gdy następuje przesłanie mu odpis aktu oskarżenia oraz na podstawie art. 353 § 4 k.p.k., gdy doręcza się oskarżonemu wezwanie na rozprawę albo zawiadomienie o jej terminie. Nie sposób więc uznać, że istnieje jakakolwiek trudność w poznaniu treści normy prawnej z art. 422 § 2 k.p.k. oraz uczynieniu zadość jej treści.



PRZEWODNICZĄCY  
KRAJOWEJ RADY SĄDOWNICTWA  
Nr WO-020-171/16

Warszawa, 21 grudnia 2016 r.

Dot. GMS-WP-173-297/16

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz. ....

Data wpływu ..... 21.12.2016

**Pan Adam Podgórski**

**Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu RP**

*Szanowny Panie Adamie*

W załączeniu przesyłam odpis opinii Krajowej Rady Sądownictwa z dnia 16 grudnia 2016 r. w przedmiocie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

*2 poufianem*

WICEPRZEWODNICZĄCY  
Krajowej Rady Sądownictwa

*plk Piotr Raczkowski*  
sędzia Wojskowego Sądu Okręgowego

**OPINIA**  
**KRAJOWEJ RADY SĄDOWNICTWA**  
**z dnia 16 grudnia 2016 r.**

**w przedmiocie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu  
drogowym oraz niektórych innych ustaw**

Krajowa Rada Sądownictwa zgłasza następujące uwagi do projektu, z zastrzeżeniem, że odnoszą się one jedynie do tych części projektu, których opiniowanie pozostaje w kompetencji Rady.

Rada negatywnie ocenia propozycję wprowadzenia w projektowanym art. 178 pkt 3 kpk zakazu przesłuchiwania w charakterze świadka funkcjonariusza organu uprawnionego do nakładania mandatów karnych, co do faktów dotyczących zarzutów stanowiących przedmiot postępowania mandatowego. Wynikające z art. 178 kpk ustawowe zakazy przesłuchiwania w charakterze świadka obrońcy albo adwokata lub radcy prawnego działającego na podstawie art. 245 § 1 kpk, co do faktów, o których dowiedział się udzielając porady prawnej lub prowadząc sprawę oraz duchownego, co do faktów, o których dowiedział się przy spowiedzi mają charakter wyjątkowy i podyktowane są koniecznością respektowania konstytucyjnie gwarantowanego prawa do obrony (art. 42 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej) oraz prawa do wolności religii (art. 53 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej). Zdaniem Rady nie istnieją natomiast uzasadnione podstawy do wprowadzenia kolejnego zakazu dowodowego, a zeznania funkcjonariusza składane w związku z postępowaniem mandatowym powinny podlegać swobodnej ocenie sądu, zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 7 kpk.

Negatywnie należy ocenić proponowaną zmianę art. 422 § 2 kpk polegającą na zniesieniu obowiązku wskazania we wniosku o uzasadnienie wyroku, zakresu tego uzasadnienia. Projektowana zmiana, w ocenie Rady, wpłynie na wydłużenie postępowania.

Krytycznie należy ocenić także projektowany przepis art. 5 § 1a kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, zgodnie z którym nie stosuje się przepisów o umorzeniu postępowania z uwagi na przedawnienie orzekania, jeżeli przed upływem okresu

przedawnienia obwiniony zażądał zakończenia postępowania wyrokiem. Jest to konstrukcja nieznaną prawu polskiemu, godząca w spójność systemową prawa karnego, w szczególności mając na względzie, że kodeks postępowania karnego w art. 17 § 1 pkt 6 kpk i 414 kpk nie przewiduje żadnych wyjątków od obowiązku umorzenia postępowania w razie przedawnienia karalności czynów, które co do zasady cechują się znacznie wyższą społeczną szkodliwością niż czyn stanowiący wykroczenie. Ponadto wątpliwości budzi, w jakiej sytuacji procesowej znalazłby się obwiniony, gdyby na jego żądanie, po upływie okresu przedawnienia, sąd procedował, a następnie wydał wyrok skazujący.

Negatywnie należy ocenić propozycję zmiany art. 7 kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, zgodnie z którym w stosunku do policjantów, którzy pełnią funkcję oskarżyciela publicznego mają nie mieć zastosowania przepisy o podległości służbowej. Funkcjonariusz Policji zyskałby bowiem więcej niezależności niż prokurator w postępowaniu karnym.

Odnosnie projektowanych zmian w art. 31 kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, Rada zauważa, że waga spraw rozpoznawanych w postępowaniu wykroczeniowym, nie uzasadnia potrzeby wprowadzenia przepisu umożliwiającego udział w tym postępowaniu organizacji społecznej.

Rada pozytywnie ocenia projekt nowelizacji art. 54 kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, z zastrzeżeniem, że proponowana zmiana powinna zostać ujęta w osobnym paragrafie, przy utrzymaniu w mocy art. 54 § 7 kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia w obecnym brzmieniu. W ocenie Rady zasadnym jest, aby osoba, co do której istnieje uzasadniona podstawa do sporządzenia przeciwko niej wniosku o ukaranie miała możliwość podjęcia decyzji, że nie chce być przesłuchiwana w ramach czynności wyjaśniających prowadzonych przez Policję. Zasadnym i celowym jest jednak również utrzymanie takiego uprawnienia dla organu prowadzącego czynności wyjaśniające, jeżeli uzna on, że przeprowadzenie takiego przesłuchania byłoby połączone ze znacznymi trudnościami.

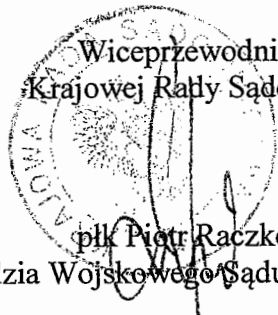
Rada negatywnie opiniuje projektowaną w art. 105 kodeksu postępowania w sprawie o wykroczenia zmianę terminu do wniesienia apelacji z 7 dni do 14 dni. Zdaniem Rady, takie rozwiązanie wydłuży czas postępowania, co biorąc pod uwagę z zasady mało skomplikowany charakter spraw podlegających rozpoznaniu w tym postępowaniu, nie zasługuje na akceptację.

Krajowa Rada Sądownictwa stwierdza jednocześnie, że częste i nieskoordynowane zmiany przepisów w systemie prawa karnego podważają konstytucyjną zasadę zaufania obywateli do państwa poprzez destabilizację i brak spójności całego systemu prawnego.

Biuro Krajowej Rady Sądownictwa  
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

DYREKTOR  
Wydziału Organizacyjnego  
Biura Krajowej Rady Sądownictwa

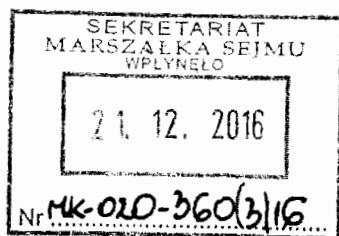
  
Marek Golcew

  
Wiceprzewodniczący  
Krajowej Rady Sądownictwa

plk Piotr Raczkowski  
sędzia Wojskowego Sądu Okręgowego

Warszawa, dnia 21 grudnia 2016 r.

Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej  
Szanowny Pan  
Marek Kuchciński



*Szanowny Panie Marszałku,*

W odpowiedzi na wezwanie do uzupełnienia uzasadnienia przedłożonego w dniu 25 października 2016 r. projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw niniejszym uzupełniam uzasadnienie.

Z poważaniem,

Paweł Szramka

Poseł na Sejm RP

## UZUPEŁNIENIE UZASADNIENIA

**Założenie podstawowego aktu wykonawczego, którego upoważnienie do wydania zostało zawarte w przepisach art. 78a ust. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.**

Projektodawca proponuje, aby akt wykonawczy, którego wydanie zakłada proponowany art. 78a ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym polegał na zmianie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie czasowego wycofania pojazdów z ruchu polegającej na zmianie treści § 5 ust. 2 i nadanie mu brzmienia: „2. Okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu na pisemny wniosek właściciela pojazdu ulega skróceniu lub wydłużeniu” oraz zmianach w § 6 polegających na zmianie treści ust. 1, który otrzymałby brzmienie: „1. Opłata za decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu na wskazany we wniosku okres wynosi 150 zł.” oraz skreśleniu ust.2.

Zmiany likwidują wysokość opłat za czasowe wycofanie pojazdu z ruchu w zależności od okresu na jaki pojazd jest czasowo wycofany z ruchu. Właściciel lub posiadacz określi we wniosku o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu, opłata będzie wynosiła 150 zł za wydanie decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, każde skrócenie lub wydłużenie wcześniej wskazanego okresu będzie wymagało wydania nowej decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, co będzie wiązało się z wniesieniem opłaty w wysokości 150 zł za wydanie decyzji. Wnioskodawca dzięki temu rozwiązaniu powinien racjonalnie planować okres wycofania pojazdu z ruchu, gdyż każda zmiana będzie wiązała się z wniesieniem kolejnej opłaty w wysokości 150 zł. Ograniczenie okresu czasowego wycofania pojazdu z ruchu do 24, a następnie przedłużenie do 48 miesięcy stwarza uciążliwość nie tylko biurokratyczne dla właścicieli pojazdów historycznych i zabytkowych, które często czekają w kolejce na proces rekonstrukcji, renowacji czy odbudowy. Obecnie po okresie 24 miesięcy zobowiązani są do ponownego wprowadzenia pojazdu do ruchu lub do przedłużenia okresu wycofania z ruchu do maksymalnie 48 miesięcy, mimo że nie są zdadne do tego ze względu na trwanie okresu prac renowacyjnych. Wielokrotnie pojazdy o wysokich walorach historycznych i zabytkowych wymagają szukania w świecie części zamiennych, dokumentacji technicznej czy produkcji na indywidualne zamówienie elementów pojazdów. Wymaga to czasu i generuje wysokie koszty często rozkładane na wiele lat. Sztuczne utrzymywanie maksymalnego okresu wycofania z ruchu nie ma uzasadnienia merytorycznego, wprowadza tylko bariery biurokratyczne, o tym powinien decydować właściciel pojazdu, który może w razie potrzeby skrócić lub wydłużyć okres wcześniej określony. Powinno to przyczynić się także do faktycznej i rzetelnej informacji w zasobach Centralnej Ewidencji



Kierowców i Pojazdów. Obecnie wiele tysięcy nieistniejących pojazdów figuruje w CEPIK jako pojazdy zarejestrowane i uczestniczące w ruchu drogowym, co zafałszowuje stan faktyczny. Zmiany powinny także zwiększyć wpływy środków pieniężnych do budżetów starostw z opłat za wydanie decyzji, gdyż każdy pojazd zarejestrowany będzie można wycofać czasowo z ruchu.