



# Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

BMP.0790.1.1.2023.KSz

**Pan**  
**Marcin Wiącek**  
Rzecznik Praw Obywatelskich

Szanowny Panie Rzeczniku,

w odpowiedzi na pismo<sup>1</sup> z 11 stycznia 2023 r. dotyczące zainicjowania prac legislacyjnych w zakresie zmiany przepisów rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 września 2022 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego<sup>2</sup>, uprzejmie przedstawiam, co następuje.

Obowiązujące przepisy rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych<sup>3</sup>, w zakresie wartości błędów granicznych dopuszczalnych przyrządów pomiarowych, odnoszą się do czynności wykonywanych podczas procedury obejmującej prawną kontrolę metrologiczną przyrządów, w tym legalizacji pierwotnej oraz ponownej. Tym samym, nie obejmują one czynności realizowanych przez policjantów podczas kontroli ruchu drogowego.

Zgodnie z przepisami § 29 i § 30 tego rozporządzenia podczas legalizacji pierwotnej oraz ponownej przyrządu do pomiaru prędkości jest sprawdzane m.in. czy wartości błędów pomiarów wykonanych w warunkach znamionowych użytkowania dla co najmniej 10 pomiarów różnych prędkości w zakresie pomiarowym przyrządu dla każdego mierzonego kierunku ruchu pojazdów nie przekraczają dopuszczalnych błędów granicznych. Tym samym, wskazane przez Pana wartości dopuszczalnych błędów granicznych są wartościami skrajnymi błędów wskazań prędkości przyrządów pomiarowych, będących przedmiotem rozporządzenia. Spełnienie tego kryterium jest jednym z warunków wydania świadectwa legalizacji urządzenia. Natomiast wskazanie przyrządu do pomiaru prędkości pojazdów w kontroli ruchu drogowego z aktualnym świadectwem legalizacji uznaje się za wynik pomiaru prędkości pojazdu, którego prędkość została zmierzona.

W swoim wystąpieniu koncentruje się Pan na kwestii karania kierowców za przekroczenie dopuszczalnej prędkości do 10 km/h w odniesieniu do „tolerancji błędu” urządzeń pomiarowych. W ocenie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA), przywołane przez Pana rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego, nie określa wysokości kar za naruszenia przepisów ruchu drogowego, a jedynie liczbę punktów, jaka zostanie przypisana na konto kierowcy w przypadku prawomocnego rozstrzygnięcia sprawy o wykroczenie (np. mandatem karnym lub wyrokiem sądu).

W doktrynie i orzecznictwie wskazuje się, że system punktowy w Polsce, podobnie jak w innych krajach Unii Europejskiej, jest środkiem nadzoru nad zachowaniami kierujących pojazdami, a punkty nie są karą ani też środkiem karnym w rozumieniu przepisów prawa karnego. Taryfikator opisujący wysokość kar grzywny nakładanych na sprawców wykroczeń w postępowaniu mandatowym za wybrane naruszenia przepisów ruchu drogowego określa tabela B w załączniku do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r.

<sup>1</sup> Sygn.: II.565.3.2022.MT.

<sup>2</sup> Dz. U. poz. 1951.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1081.

w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń<sup>4</sup>. Opis taryfikacji punktowej dotyczący przekroczenia prędkości do 10 km/h (E 10) został dostosowany do opisu wykroczenia, o którym mowa w Dziale III lit. B Prędkość i hamowanie pkt 72 tabeli B ww. rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów. Od 1 stycznia 2022 r. za przekroczenie dopuszczalnej prędkości do 10 km/h grozi grzywna w wysokości 50 zł.

Ponadto 1 stycznia 2022 r. weszła w życie ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>5</sup>, w której ustawodawca zdecydował się na dokonanie kilku zmian w systemie prawa, zmierzających do zwiększenia oddziaływania prewencyjnego względem kierujących pojazdami, zwłaszcza pojazdami mechanicznymi, poprzez wprowadzenie szeregu środków odstraszających, zniechęcających do popełniania najbardziej niebezpiecznych naruszeń w ruchu drogowym, w tym przekroczeń dopuszczalnej prędkości. Nadrzędnym celem tych zmian jest zwiększenie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym w Polsce, a co za tym idzie obniżenie liczby zabitych i rannych w wypadkach drogowych.

Należy podkreślić, że podjęte działania zaczęły przynosić wymierne efekty. Statystyki wskazują, że w 2022 r. liczba osób zabitych w wypadkach drogowych nie przekroczyła 1900<sup>6</sup>. Zaś na podstawie wstępnych danych opublikowanych<sup>7</sup> przez Komisję Europejską należy wskazać, że w 2022 r. Polska odnotowała jeden z najwyższych spadków wskaźnika zabitych na 1 mln mieszkańców w wypadkach drogowych wśród krajów Unii Europejskiej w porównaniu do 2019 r. Wskaźnik ten z 77 osób zabitych w wypadkach drogowych na 1 mln mieszkańców w 2019 r. zmalał do 51 w 2022 r.

Zaprezentowane powyżej dane potwierdzają słuszność podjętych działań legislacyjnych, m.in. w odniesieniu do przekraczania dopuszczalnych prędkości jazdy przez kierujących pojazdami. Należy pamiętać, że jeżeli kierowca nie zgadza się z dokonaniem przez funkcjonariusza Policji pomiarem prędkości, to na podstawie art. 97 § 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia<sup>8</sup>, ma prawo odmówić przyjęcia mandatu karnego. W takim przypadku sprawa o wykroczenie zostanie skierowana do rozstrzygnięcia przez sąd powszechny.

Mając powyższe na uwadze, uprzejmie informuję, że MSWiA nie dostrzega pilnej potrzeby inicjowania zmian w zakresie wnioskowanym przez Pana Rzecznika.

Z poważaniem

z up. Maciej Wąsik  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji  
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

---

<sup>4</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 1624, z późn. zm.

<sup>5</sup> Dz. U. poz. 2328, z późn. zm.

<sup>6</sup> W 2021 r. liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wyniosła 2245 osób.

<sup>7</sup> [https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail\\_en](https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail_en) [dostęp: 24.02.203 r.].

<sup>8</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 1124.