



Ryszard A. Stefański

Zakaz korzystania z telefonu komórkowego podczas kierowania pojazdem

Streszczenie

Przedmiotem artykułu jest przewidziany w art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* zakaz korzystania przez kierującego pojazdem podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku. Rozważania koncentrują się wokół celu tego zakazu, jego zakresu podmiotowego i przedmiotowego, pojęcia korzystania z telefonu, znaczenia zwrotu „podczas jazdy”, korzystania przez kierujących pojazdami z telefonów w praktyce oraz sankcjonowania naruszenia tego zakazu.

Słowa kluczowe

Bezpieczeństwo ruchu, jazda, kierujący pojazdem, pojazd, słuchawka, telefon.

* * *

1. Wprowadzenie

Pierwotnie w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*¹ kierującemu pojazdem zabronione było korzystanie podczas jazdy z telefonu komórkowego, z wyjątkiem korzystania z urządzenia głośnomówiącego (art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy). Przepis ten został zmieniony ustawą z dnia 6 września 2001 r. *o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym*², którą wprowadzono zakaz korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku. W ten sposób doprecyzowano treść zakazu, usuwając wątpliwości, jakie rodziła jego treść pierwotna. Nie znaczy to, że aktualna treść tego przepisu jest na tyle jasna, że nie nasuwa już żadnych wątpliwości.

2. Cel zakazu

Celem tego zakazu jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego przez zmniejszenie zagrożenia, jakie niesie dla tego ruchu kierowanie pojazdem przez

Prof. dr hab. Ryszard A. Stefański, Uczelnia Łazarskiego, Warszawa.

¹ Dz. U. Nr 98, poz. 602.

² Dz. U. Nr 129, poz. 1444.

osobę, która trzyma telefon lub słuchawkę w ręku. Niebezpieczeństwo prowadzenia pojazdu przez taką osobę wynika przede wszystkim stąd, że:

- 1) jedna jego ręka jest wyłączona i nie można obsługiwać nią układu kierowniczego i innych urządzeń;
- 2) rozmawianie przez telefon w czasie jazdy rozprasza uwagę kierującego pojazdem, bowiem uczestnicząc w prowadzonej rozmowie mniej koncentruje się na prowadzeniu pojazdu i nie skupia się tylko na sytuacji na drodze³.

Wprawdzie podczas prowadzenia pojazdu kierujący nim, zajęty konwersacją, patrzy na obiekty znajdujące się w jego polu widzenia, to jednak ich nie dostrzega (jest to tzw. „ślepotą z nieuwagi”). Szczególnie niebezpieczne są stresujące, emocjonujące lub ważne dla kierowcy rozmowy, gdyż wówczas prawie cała jego uwaga jest skoncentrowana na rozmowie, a nie na drodze. Obniża to zdolność prawidłowego prowadzenia pojazdu i wpływa bezpośrednio na czas reakcji kierowcy. Odzwierciedla się to w długości drogi hamowania, możliwości zachowania bezpiecznej odległości między pojazdami lub skuteczności reagowania w razie wystąpienia na drodze sytuacji zagrożenia.

Ponadto korzystanie przez kierującego pojazdem z telefonu może powodować utrudnienia w ruchu, np. z powodu jazdy ze zbyt małą prędkością, wynikającą z rozmowy przez telefon.

3. Zakres podmiotowy zakazu

Adresatami zakazu korzystania podczas jazdy z telefonu są – zgodnie z art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym – kierujący pojazdami*. Prawo o ruchu drogowym nie definiuje pojęcia „kierujący pojazdem”, lecz znaczenie tego pojęcia można odtworzyć na podstawie definicji określeń „kierujący” oraz „pojazd”.

Kierującym jest osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie (art. 2 pkt 20 cyt. ustawy), *pojazdem* zaś jest środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane (art. 2 pkt 31 ustawy). Uwzględniając te definicje, *mutatis mutandis* można przyjąć, że kierującym pojazdem jest osoba, która kieruje jakimkolwiek środkiem transportu przeznaczonym do poruszania się po drodze oraz maszyną lub urządzeniem do tego przystosowanym⁴.

³ Zob. K. Wójcik, *Telefony komórkowe w samochodach a bezpieczeństwo ruchu*, Paragraf na Drodze 2004, nr 2, s. 60–68.

⁴ Chodzi o kierowanie takimi środkami transportowymi, jak: pojazd silnikowy (art. 2 pkt 32 ustawy), pojazd samochodowy (art. 32 pkt 33), w tym: samochód osobowy (art. 2 pkt 40), autobus (art. 2 pkt 41), samochód ciężarowy (art. 2 pkt 42), ciągnik samochodowy (art. 2 pkt 42a), czterokołowiec (art. 2 punkty 42b i 42c), a także: pojazd wolnobieżny (art. 2 pkt 34), ciągnik rolniczy (art. 2 pkt 44), motocykl (art. 2 pkt 45), motorower (art. 2 pkt 46), rower (art. 2 pkt 47), wózek rowerowy (art. 2 pkt 47a), wózek inwalidzki (art. 2 pkt 48), kolejka turystyczna (art. 2 pkt 49a) oraz pojazd zaprzęgowy.

Wprawdzie środkami transportowymi nie są kombajny, walce drogowe, koparki, pługi odśnieżne, dźwigi samojezdne, żurawie kołowe i maszyny drogowe, to jednak są one przystosowane do poruszania się po drodze i z tego powodu są pojazdami, toteż kierujący nimi są objęci zakazem z art. 45 ust. 1 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Nie dotyczy ten zakaz jadącego wierzchem, gdyż koń nie jest pojazdem⁵.

Nie jest kierującym pojazdem osoba poruszająca się na rolnkach (deskorołce), gdyż nie kieruje żadnym pojazdem, a znajduje się na drodze poza pojazdem i nie wykonuje na niej żadnych czynności. Jest pieszym, którym – zgodnie z art. 1 pkt 18 ustawy – jest m.in. „osoba znajdująca się poza pojazdem na drodze i niewykonywająca na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami”.

Kierującym pojazdem jest też instruktor nauki jazdy oraz egzaminator, którzy są *współkierującymi* pojazdem. Kierowanie pojazdem nie zawsze musi polegać na osobistym wykonywaniu wszystkich czynności związanych z nadawaniem pojazdowi kierunku, ale może obejmować także działanie zespołowe. Za tym, że instruktor lub egzaminator jest *współkierującym* pojazdem, przemawia fakt, że pojazdy używane do nauki jazdy i do egzaminowania muszą być wyposażone m.in. w dodatkowy pedał hamulca roboczego, który umożliwi tym osobom przejęcie sterowania układem hamulcowym, a mogą posiadać inne dodatkowe urządzenia powtarzające istniejące mechanizmy sterowania i kierowania pojazdem (§ 43 ust. 1 pkt 3 i ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia⁶). Trafnie podkreśla się w literaturze, że kursant, a także osoba egzaminowana, w specyficzny sposób *współprowadzi*, wraz z instruktorem lub egzaminatorem, pojazd do nauki jazdy lub egzaminowania, bowiem zarówno instruktor, jak i egzaminator wydają polecenia odnośnie do uruchomienia pojazdu, kierunku jazdy, a nadto, przy

⁵ Tak T. Rzepecki, *Czy koń jest rzeczywiście pojazdem*, GSiP 1967, nr 15, s. 6; Z. Młynarczyk, *Glosa do wyroku SN z dnia 11 maja 1967 r.*, sygn. V KRN 222/67, OSPiKA 1968, nr 6, s. 272–274; W. Radecki, (w:) M. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 549; R. A. Stefański, *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 254; *Uchwała składu siedmiu sędziów SN z dnia 22 marca 1968 r.*, sygn. VI KZP 47/67, OSNKW 1968, nr 6, poz. 64; Odmienne Z. Kubec, *Czy koń jest pojazdem*, GSiP 1967, nr 13, s. 10; H. Rajzman, *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego* (1 półrocze 1967), NP 1967, nr 11, s. 1480; M. Bereźnicki, *Glosa do uchwały składu siedmiu sędziów SN z dnia 22 marca 1968 r.*, sygn. VI KZP 47/67, NP 1969, nr 3, s. 505; W. Olech, *Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego – problematyka wykroczeń z art. 87 k.w.* (w:) Międzynarodowa konferencja naukowa na temat: „Prawno-ekonomiczne i techniczne aspekty bezpieczeństwa w komunikacji drogowej”, Materiały konferencyjne, red. K. Lejda i K. Rajchel, Rzeszów, 15–16 października 1997 r., s. 154; wyrok SN z dnia 11 maja 1967 r., sygn. V KRN 222/67, NP 1967, nr 12, s. 1727–1728.

⁶ Tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 305. Zob. też R. A. Stefański, *Pojazdy do nauki jazdy i egzaminowania*, Z prawem za kierownicą 1995, nr 5, s. 4–5; L. K. Paprzycki, *Kursant czy instruktor*, Paragraf na Drodze 2010, nr 12, s. 25–26. Odmienne: wyrok SN z dnia 27 maja 1997 r., sygn. V KKN 268/96, OSNKW 1997, nr 9–10, poz. 76, z aprobującymi glosami K. Buchały, OSP 1998, nr 3, s. 166–167 i A. Kawczyńskiego, Prok. i Pr. 1998, nr 5, s. 83–86 oraz z krytyczną glosą R. A. Stefańskiego, WPP 1998, nr 3–4, s. 178–180.

pomocy znajdujących się w pojeździe urządzeń, sprawują kontrolę nad przebiegiem jazdy⁷.

Kierującym pojazdem jest także osoba prowadząca pojazd holowany. Słusznie przyjmuje się w orzecznictwie, że: „Podmiotem przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k. jest także osoba prowadząca holowany pojazd mechaniczny”⁸. Kierujący pojazdem holowanym współprowadzi pojazd, któremu z jednej strony nadaje ruch kierowca pojazdu holującego, z drugiej zaś – siła bezwładności pojazdu holowanego. W doktrynie zasadnie podnosi się, że osoba znajdująca się w pojeździe holowanym, mimo że pojazd nie porusza się siłą własnego silnika, ale dzięki silnikowi pojazdu holującego i sile bezwładności, ma możliwość manewrowania kierownicą oraz korzystania z urządzeń hamujących i od niej zależy, czy pojazd holowany będzie się poruszał za pojazdem holującym, a ponadto odpowiedzialna jest za bezpieczeństwo w ruchu, gdyż powinna umożliwić holowanie w prawidłowy sposób, a następnie kontrolować sposób jazdy i we właściwych momentach zredukować prędkość w celu zapobieżenia uderzeniu w tył pojazdu holującego⁹.

4. Zakres przedmiotowy zakazu

Przedmiotem zakazu jest telefon wymagający trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku. Telefon jest urządzeniem przeznaczonym do przesyłania i odbioru dźwięków głosu ludzkiego na odległość¹⁰. Chodzi o telefon, który nie jest związany ze stałym miejscem lub ze stałą bazą. Jest nim telefon komórkowy, tj. działający w oparciu o system telefonii komórkowej, czyli urządzenie telekomunikacyjne umożliwiające swoim użytkownikom bezprzewodowe połączenia na obszarze złożonym z tzw. komórek, a także telefon satelitarny, czyli urządzenie zapewniające łączność głosową i przesyłanie danych w obu kierunkach z wykorzystaniem sztucznych satelitów Ziemi. Telefonem jest też *smartfon*, który łączy w sobie funkcje telefonu komórkowego i komputera kieszonkowego (PDA – *Personal Digital Assistant*).

Telefonem w rozumieniu tego przepisu *nie jest* CB radio, będące radiotelefonem/radiostacją krótkofalową, wąskopasmową, pracującą w paśmie od 26,960 MHz do 27,400 MHz. Ma postać radiotelefonu przenośnego, przewoźnego

⁷ R. Pawlik, *Odpowiedzialność kursanta i instruktora oraz egzaminowanego i egzaminatora w razie spowodowania wypadku w komunikacji*, Paragraf na Drodze 2004, nr 8, s. 28.

⁸ Wyrok SN z dnia 18 marca 2003 r., sygn. III KKN 390/01, OSNKW 2003, nr 5–6, poz. 56, z aprobowaną glosą C. P. Kłaka, *Ius et Administratio* 2004, nr 1, s. 203–205 i aprobowanymi uwagami J. Izydorczyka, *Prowadzenie holowanego pojazdu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia. Uwagi na tle wyroku SN z dnia 18 marca 2003 r.*, Paragraf na Drodze 2004, nr 1, s. 14–19; wyrok SO w Tarnowie z dnia 12 września 2002 r., sygn. II AKa 361/02, KZS 2002, nr 9, poz. 31.

⁹ A. Herzog, *Odpowiedzialność karna kierującego w stanie nietrzeźwości pojazdem holowanym*, Paragraf na Drodze 2003, nr 7, s. 5–9; A. Muszyńska, K. Łucarz, *Odpowiedzialność osoby prowadzącej holowany pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości*, Paragraf na Drodze 2006, nr 6, s. 9–20.

¹⁰ *Britanica*. Edycja polska, t. 42, Poznań 2004, s. 433.

lub stacjonarnego. Jego używanie z reguły nie wymaga brania go do ręki, a tym samym nie dochodzi do naruszenia omawianego zakazu.

Nie jest nim też telefon stacjonarny, związany na stałe z konkretnym miejscem, w którym jest zainstalowany, oraz telefon stacjonarny bezprzewodowy, komunikujący się przy użyciu fal radiowych ze stacją bazową, podłączoną do sieci telefonicznej i elektrycznej. W grę nie wchodzi także telefon internetowy lub telefon IP, tj. aparat telefoniczny, który, w przeciwieństwie do tradycyjnych aparatów, nie jest podłączany do zwykłej linii telefonicznej, lecz bezpośrednio do sieci komputerowej.

5. Korzystanie z telefonu

Zabronione jest korzystanie z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku. Słowo „korzystanie” oznacza „czerpanie z czegoś korzyści, użytkowanie, wyzyskiwanie czegoś”¹¹. Z punktu widzenia językowego chodzi o jakiegokolwiek czynności zmierzające do uzyskania czegokolwiek, co jest możliwe, przy użyciu telefonu. Korzystanie z telefonu obejmuje zatem nie tylko prowadzenie rozmowy, ale także wykonywanie każdej czynności, która wiąże się z trzymaniem urządzenia w dłoni (podkr. red.). Może to być wybieranie numeru, pisanie lub odbieranie SMS-ów, przeglądanie poczty elektronicznej, przeglądarki sieciowej, korzystanie z różnych aplikacji w telefonie, robienie zdjęć aparatem fotograficznym telefonu lub nagrywanie filmu kamerą wideo wbudowaną w telefon, czy wreszcie sprawdzanie godziny na zegarze smartfonu.

Trafnie w judykaturze przyjmuje się, że „W rozumieniu ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* zakaz „korzystania z telefonu podczas jazdy” ma znaczenie szerokie i dotyczy każdego działania powodującego konieczność zajęcia uwagi informacjami zawartymi również na pulpicie tego telefonu, o ile oczywiście telefon ów trzymany jest w ręku”¹².

Ograniczenie korzystania z telefonu do sytuacji, gdy kierujący trzyma słuchawkę lub mikrofon w ręku, prowadzi *a contrario* do wniosku, że dopuszczalne jest korzystanie z telefonu, o ile nie wymaga to trzymania w ręku mikrofonu lub słuchawki. Dozwolone jest zatem korzystanie z zestawu głośnomówiącego. Niedopuszczalne jest jednak wybieranie numeru na telefonie, gdyż wymaga to wzięcia go w rękę. Można to robić, jeżeli numer jest zapisany w pamięci komputera zainstalowanego w samochodzie, wówczas bowiem wybór numer następuje w sposób podobny jak wyszukiwanie stacji radiowej. Nietrafne jest zatem twierdzenie w orzecznictwie, że „Jednorazowe wzięcie do ręki telefonu w celu odebrania połączenia lub zakończenia go w trakcie kierowania pojazdem nie jest objęte zakazem

¹¹ *Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, red. H. Zgólkowa, t. 17, Poznań 1998, s. 359.

¹² Wyrok SO w Olsztynie z dnia 5 września 2013 r., sygn. VII Ka 762/13, LEX nr 1715918.

z art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, gdy poza tym rozmowa jest prowadzona przy użyciu zestawu głośnomówiącego”¹³.

Dopuszczalne jest też korzystanie ze specjalnego uchwytu, w którym umieszcza się telefon, i wówczas można wybierać numer w umocowanym w nim telefonie (podkr. red.). Niewątpliwie jest to zachowanie niebezpieczne, lecz nie mieści się w omawianym zakazie. Niedopuszczalne jest jednak prowadzenie rozmowy przez telefon, który kierujący pojazdem położył na siedzeniu obok, po wybraniu w czasie jazdy numeru, z którym się połączył. Do naruszenie zakazu doszło w chwili wybierania numeru (podkr. red.).

6. Znaczenie zwrotu „podczas jazdy”

Zakaz korzystania z telefonu w sensie czasowym jest ograniczony do sytuacji obejmującej jazdę. Zakaz bowiem obowiązuje *verba legis* „podczas jazdy”. Jest oczywiste, że znamię to jest zrealizowane, gdy kierujący pojazdem korzysta z telefonu wówczas, gdy pojazd jest w ruchu. Wynika to z językowego znaczenia słowa *jazda*, którą jest „przemieszczanie się, przebywanie odległości za pomocą urządzenia naziemnego środka lokomocji lub przy użyciu sprzętu sportowego, a także na grzbiecie zwierzęcia”¹⁴. Wątpliwości jednak może budzić, czy zabronione jest korzystanie z telefonu w sytuacji, gdy pojazd pozostaje na drodze w bezruchu – np. w razie zatrzymania lub postoju. Poza dyskusją jest, że można korzystać z telefonu podczas postoju pojazdu. Postojem pojazdu – zgodnie z art. 2 pkt 30 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* jest „unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę”. Nie jest postojem unieruchomienie pojazdu, niezależnie od czasu trwania tego unieruchomienia, wynikające z warunków ruchu drogowego – np. podczas dużego korka.

Korzystanie z telefonu na postoju przez osobę, która kierowała pojazdem, nie stwarza żadnego zagrożenia nie tylko dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale także nie powoduje jego utrudniania. Pojazd bowiem powinien być postawiony w miejscu i w warunkach, w których jest z dostatecznej odległości widoczny dla innych kierujących i nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia (art. 46 ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*).

Sprawa nie jest już tak prosta w przypadku zatrzymania pojazdu. W myśl definicji zawartej w art. 2 pkt 29 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, zatrzymaniem pojazdu jest „unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę, oraz każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków lub przepisów”. Wynika z tej definicji, że zatrzymanie obejmuje:

- a) unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę,

¹³ Wyrok SO w Tarnowie z dnia 16 kwietnia 2008 r., sygn. II Waz 32/08, KZS 2008, nr 5, poz. 104.

¹⁴ *Praktyczny słownik..., op. cit.*, t. 15, s. 53.

- b) unieruchomienie pojazdu niewynikające z przepisów ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę,
- c) unieruchomienie pojazdu wynikające z warunków ruchu,
- d) unieruchomienie pojazdu wynikające z przepisów.

Różnica między nimi polega na długości unieruchomienia. Jeżeli unieruchomienie pojazdu z pierwszych dwóch przyczyn jest uzależnione od woli kierującego, to w pozostałych wypadkach jest niezależne od jego woli.

Unieruchomienie pojazdu wynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego jest zawsze zatrzymaniem, niezależnie od tego, jak długo trwa, natomiast unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego utrzymuje przymiot zatrzymania tylko wówczas, gdy nie trwa dłużej niż 1 minutę; po tym terminie przekształca się w postój (art. 2 pkt 30 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*).

Unieruchomienie pojazdu wynikające z warunków ruchu ma miejsce wówczas, gdy pojazd nie może dalej się poruszać ze względu na sytuację zaistniałą na drodze – np. w przypadku niemożności kontynuowania jazdy spowodowanej brakiem przejeźdźności jezdni z powodu powstałego „korka”.

Do unieruchomienia pojazdu wynikającego z przepisów ruchu drogowego dochodzi m.in. w następujących sytuacjach:

- 1) w razie przejazdu drogą pojazdu uprzywilejowanego (art. 9 *in fine* ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*);
- 2) przy zbliżaniu się do oznaczonego przystanku autobusowego (trolejbusowego) na obszarze zabudowanym, w celu umożliwienia kierującemu autobusem (trolejbusem) włączenie się do ruchu, jeśli kierujący nim sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wyjechania z zatoki na jezdnię (art. 18 ust. 1 cyt. ustawy);
- 3) przy wymijaniu, w razie potrzeby – jeżeli nie starczy miejsca na dokonanie tego manewru przez zjechanie na prawo i zmniejszenie prędkości (art. 23 ust. 1 pkt 1 ustawy);
- 4) przy przejeżdżaniu obok oznaczonego przystanku tramwajowego nieznajdującego się przy chodniku i niewyposażonego w wysepkę dla pasażerów, gdy na przystanek wjeżdża tramwaj lub stoi na nim, w celu zapewnienia pieszemu swobodnego dojścia do tramwaju lub na chodnik (art. 26 ust. 6 ustawy);
- 5) przed wjechaniem na przejazd przez tory, gdy pojazd szynowy, urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd (art. 28 ust. 2 ustawy);
- 6) w razie uczestniczenia w wypadku drogowym (art. 44 ust. 1 pkt 1);
- 7) przy omijaniu pojazdu oznaczonego jako przewożący dzieci lub młodzież, w czasie ich wsiadania lub wysiadania z pojazdu (art. 57 ust. 2);
- 8) przy omijaniu pojazdu oznaczonego jako przewożący osoby niepełnosprawne, w czasie ich wsiadania lub wysiadania z pojazdu (art. 58 ust. 2).

Wydawać by się mogło, że zatrzymanie, w rozumieniu art. 2 pkt 29 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, nie jest jazdą, a w związku z tym, w razie zatrzymania pojazdu (np.) przed czerwonym sygnałem świetlnym na sygnalizatorze, oznaczającym zakaz wjazdu za sygnalizator, kierujący nim może korzystać z telefonu. Z punktu widzenia językowego jazda jest stanem, w którym pojazd jest w ruchu, a nie jest jazdą sytuacja gdy pojazd jest w bezruchu.

W razie zatrzymania pojazdu z powodu warunków lub przepisów ruchu drogowego, kierujący nim jest dalej osobą kontynuującą jazdę, a zatrzymał się tylko dlatego, że warunki ruchu lub przepisy chwilowo uniemożliwiają dalszą jazdę. Uznanie, że zatrzymanie się z tych powodów nie jest jazdą zakładałoby, że kierujący pojazdem zaniechał dalszej jazdy, co byłoby sprzeczne z rzeczywistością.

Za takim wnioskiem przemawia *ratio legis* art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Jak już wskazywano, zakaz korzystania z telefonu przez kierującego pojazdem podczas jazdy jest uzasadniony koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Chodzi bowiem o to, by uwaga kierującego była skoncentrowana na prowadzeniu pojazdu, a tę rozprasza korzystanie z telefonu, a zwłaszcza prowadzenie za jego pośrednictwem rozmowy. Nie trzeba posiadać szczególnej wyobraźni, by uzmysłowić sobie, że korzystanie z telefonu przez kierującego pojazdem, który zatrzymał się przez sygnalizatorem świetlnym lub w tzw. korku, jest niebezpieczne, gdyż w każdej chwili sytuacja może się zmienić i kierujący pojazdem powinien kontynuować jazdę.

Inaczej trzeba ocenić zatrzymanie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego i trwające nie dłużej niż 1 minutę. W takiej sytuacji kierujący pojazdem nie zatrzymuje się na pasie ruchu, a dochowując warunków wymaganych przez przepisy ruchu drogowego, czyni to:

- w miejscu i w warunkach, w których jest z dostatecznej odległości widoczny dla innych kierujących i nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia (art. 46 ust.1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*);
- jak najbliżej jej krawędzi oraz równoległe do niej, jeżeli zatrzymuje pojazd na jezdni (art. 46 ust. 2 cyt. ustawy);
- w sposób wskazany znakami drogowymi (art. 46 ust. 4);
- na chodniku (art. 47 ustawy);
- respektując zakaz zatrzymania (art. 49 ustępy 1 i 3).

Korzystanie w takiej sytuacji z telefonu nie stwarza żadnego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu i nie stanowi dla niego utrudnienia. Pojazd jest unieruchomiony w bezpiecznym miejscu.

7. Korzystanie przez kierujących pojazdami z telefonów w praktyce

Przeprowadzone w 2015 r. badanie nad korzystaniem przez kierujących pojazdami z telefonów w warunkach określonych w art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* wykazały, że nie jest to zjawisko powszechne. Badanie

obejmowało 99 943 kierujących pojazdami, w tym 80 276 samochodami osobowymi i 683 – taksówkami.

Kierujący pojazdami samochodowymi, tj. samochodami osobowymi, w tym taksówkami, samochodami dostawczymi i ciężarowymi, w 3,3% przypadków korzystali z telefonów komórkowych. Z telefonów korzystało nieznacznie więcej kobiet (3,1%) niż mężczyzn (2,9%).

Najwięcej kierujących samochodami osobowymi, korzystających z telefonów komórkowych, znalazło się w grupie osób dorosłych (25–60 lat) – 3,1%, najmniej w grupie osób starszych (61 lat i więcej) – 0,9%. Więcej kierujących samochodami osobowymi korzystało z telefonów komórkowych podczas jazdy na obszarze niezabudowanym – 3,1% niż na zabudowanym – 2,9%. Kierujący samochodami osobowymi najczęściej korzystali z telefonów komórkowych na drogach ekspresowych – 5,2%, a najrzadziej na autostradach – 1,9%¹⁵.

Spośród kierujących samochodami osobowymi, 2,9% korzystało z telefonów komórkowych podczas jazdy, a kierujących samochodami ciężarowymi, dostawczymi, motocyklami, motorowerami i rowerami – 4,4%¹⁶.

8. Sankcjonowanie naruszenia zakazu korzystania z telefonu podczas jazdy

Korzystanie przez kierującego pojazdem z telefonu w czasie jazdy stanowi wykroczenie określone w art. 97 k.w., polegające, m.in. na wykraczaniu przez uczestnika ruchu lub inną osobę znajdującą się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu przeciwko przepisom ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* lub przepisom wydanym na jej podstawie. Jest ono zagrożone karą grzywny do 3000 zł albo karą nagany.

Ukaranie sprawcy za to wykroczenie może nastąpić w trybie mandatowym, grzywną w wysokości 200 zł (kod 28 tabeli B załącznika „Wysokość grzywien nakładanych w drodze mandatu karnego za wybrane rodzaje wykroczeń przez uprawnione organy” do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń¹⁷). Kierujący pojazdem otrzymuje też 5 punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego (kod 13 załącznika nr 1 „Wykaz naruszeń przepisów ruchu drogowego i liczba punktów odpowiadająca tym naruszeniom” do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego¹⁸).

¹⁵ *Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami w Polsce w 2015 roku*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, red. M. Dąbrowska-Loranc, T. Wojsz, Warszawa, lipiec 2015, s. 6.

¹⁶ Tamże, s. 4.

¹⁷ Dz. U. z 2013 r., poz. 1624 ze zm.

¹⁸ Dz. U. z 2012 r., poz. 488.

Bibliografia

1. Bereźnicki, M. (1969). *Glosa do uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 22 marca 1968 r., sygn. VI KZP 47/67*, NP, nr 3.
2. *Britanica. Edycja polska*, t. 42, Poznań 2004, s. 433.
3. Buchała, K. (1998). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 maja 1997 r., sygn. V KKN 268/96*, OSP, nr 3.
4. Herzog, A. (2003). *Odpowiedzialność karna kierującego w stanie nietrzeźwości pojazdem holowanym*, Paragraf na Drodze, nr 7.
5. Izydorczyk, J. (2004). *Prowadzenie holowanego pojazdu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia. Uwagi na tle wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 marca 2003 r.*, Paragraf na Drodze, nr 1.
6. Kawczyński, A. (1998). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 maja 1997 r., sygn. V KKN 268/96*, Prok. i Pr., nr 5.
7. Kłak, C. P. (2004). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 marca 2003 r., sygn. III KKN 390/01, Ius et Administratio*, nr 1.
8. *Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami w Polsce w 2015 roku*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, red. M. Dąbrowska-Loranc, T. Wojsz, Warszawa, lipiec 2015.
9. Kubec, Z. (1967). *Czy koń jest pojazdem*, GSiP, nr 13.
10. Młynarczyk, Z. (1968). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 11 maja 1967 r., sygn. V KRN 222/67*, OSPiKA, nr 6.
11. Muszyńska, A., Łucarz, K. (2006). *Odpowiedzialność osoby prowadzącej holowany pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości*, Paragraf na Drodze, nr 6.
12. Olech, W. (1997). *Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego – problematyka wykroczeń z art. 87 k.w. (w:) Międzynarodowa konferencja naukowa na temat: „Prawno-ekonomiczne i techniczne aspekty bezpieczeństwa w komunikacji drogowej”*, Materiały konferencyjne, red. K. Lejda i K. Rajchel, Rzeszów, 15-16 października 1997 r.
13. Paprzycki, L. K. (2010). *Kursant czy instruktor*, Paragraf na Drodze, nr 12.
14. Pawlik, R. (2004). *Odpowiedzialność kursanta i instruktora oraz egzaminowanego i egzaminatora w razie spowodowania wypadku w komunikacji*, Paragraf na Drodze, nr 8.
15. *Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, red. H. Zgólkowa, t. 17, Poznań 1998.
16. Radecki, W. (2011) (w:) M. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa.
17. Rajzman, H. (1967). *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego (1 półrocze 1967)*, NP, nr 11.
18. Rzepecki, T. (1967). *Czy koń jest rzeczywiście pojazdem*, GSiP, nr 15.
19. Stefański R., A., (1998). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 maja 1997 r., sygn. V KKN 268/96*, WPP, nr 3–4.
20. Stefański, R., A. (1995). *Pojazdy do nauki jazdy i egzaminowania*, Z prawem za kierownicą, nr 5.

21. Stefański, R., A. (2011). *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa.
22. *Uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 22 marca 1968 r., sygn. VI KZP 47/67, OSNKW 1968, nr 6, poz. 64.*
23. Wójcik, K. (2004). *Telefony komórkowe w samochodach a bezpieczeństwo ruchu*, Paragraf na Drodze, nr 2.

* * *

The ban on using a mobile phone while driving

Abstract

The subject of the article is the ban on using a phone requiring holding of the earpiece or microphone (handset) in the hand by the driver of a car while driving under Art. 45 Paragraph 2 point 1 of the Road Traffic Law. The deliberations focus on the aim of this ban, the range of subjects and objects encompassed by it, the concept of using the phone, the meaning of the term “while driving”, the use by vehicle drivers of phones in practice, and the sanctioning (punishing) of violations of this ban.

Key Words

Traffic safety, driving, vehicle driver, vehicle, handset (earpiece), telephone.

