



**Łukasz
Duško**



**Mateusz
Szurman**

Zakres temporalny uprawnienia do kierowania pojazdem na terytorium Polski w oparciu o prawo jazdy wydane w innym państwie

Streszczenie

W ramach ustawy o kierujących pojazdami, polski ustawodawca wprowadził zakres temporalny uprawnienia do kierowania pojazdem w Polsce w oparciu o prawo jazdy wydane za granicą, a respektowane stosownie do postanowień Konwencji genewskiej lub Konwencji wiedeńskiej. Dokumenty te stwierdzają posiadane uprawnienia do kierowania odpowiednim pojazdem wyłącznie w okresie 6 miesięcy od dnia rozpoczęcia przez kierującego stałego lub czasowego pobytu w Polsce. Po upływie tego okresu kierujący nie może powoływać się na wydany za granicą dokument, a co za tym idzie nie ma uprawnień do prowadzenia pojazdu w Polsce. Tak określony termin w znacznym zakresie pozostaje jednak niezgodny z regulacjami międzynarodowymi, które Polska zobowiązała się przestrzegać. Celem niniejszego artykułu jest zatem ocena przyjętych przez polskiego legislatora regulacji prawnych w oparciu o wiążące Polskę umowy międzynarodowe, wskazanie ewentualnych rozbieżności oraz przedstawienie sposobu rozstrzygnięcia kolizji między nimi, tak aby można było w sposób precyzyjny określić czasowe granice uprawnień do kierowania pojazdem na terytorium Polski w oparciu o dokument wydany za granicą.

Słowa kluczowe

prawo jazdy, międzynarodowe prawo jazdy, uprawnienia do kierowania pojazdem, umowa międzynarodowa, reguły kolizyjne.

* * *

1. Wprowadzenie

Chcąc zapewnić bezpieczeństwo na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, polski ustawodawca przyjmuje założenie, że po drodze powinni poruszać się wyłącznie kierujący posiadający uprawnienia do prowadzenia określonych kategorii pojazdów¹. Ich brak stanowi wykroczenie przeciwko bezpie-

Mgr Łukasz Duško, mgr Mateusz Szurman, absolwenci Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego, doktoranci w Katedrze Prawa Karnego Uniwersytetu Jagiellońskiego, aplikanci adwokaccy przy Okręgowej Radzie Adwokackiej w Krakowie.

¹ M. Leciak (w): P. Daniluk (red.), Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2019, komentarz do art. 94, teza 1.

czeństwu i porządkowi w komunikacji, opisane w art. 94 k.w.² Stosownie do treści tego przepisu, *Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd, nie mając do tego uprawnienia, podlega karze grzywny*³.

Podstawowym aktem prawnym służącym do interpretacji ustawowego znamienia „nie mając do tego uprawnienia” jest ustawa o kierujących pojazdami⁴, regulująca m.in. niezbędne kwalifikacje kierującego, takie jak chociażby jego minimalny wiek, sprawność fizyczną czy psychiczną oraz wymieniająca rodzaje dokumentów mające stwierdzać posiadane uprawnienia.

Nie licząc wydanego w Polsce, przez uprawniony do tego organ, prawa jazdy, pozwolenia wojskowego oraz międzynarodowego prawa jazdy, dokumentem stwierdzającym posiadane uprawnienia do kierowania określonym pojazdem są, stosownie do art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami, m.in. wydane za granicą:

- a) międzynarodowe prawo jazdy, określone w Konwencji genewskiej⁵;
- b) krajowe lub międzynarodowe prawo jazdy, określone w Konwencji wiedeńskiej⁶;
- c) krajowe prawo jazdy wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- d) krajowe prawo jazdy określone w umowie międzynarodowej, której stroną jest Polska.

Osoba legitymująca się jednym z wyżej wymienionych dokumentów uprawniona jest do prowadzenia na terytorium Polski pojazdów, należących do kategorii w nim wymienionych. Ustawa nie wprowadza żadnych ograniczeń terytorialnych

² Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń, Dz.U. 1971, nr 12, poz. 114.

³ Nie ma wątpliwości, iż przytoczony typ czynu zabronionego stanowi tzw. blankietowy przepis typizujący. Charakterystyczną cechą tego typu konstrukcji jest to, że w treści przepisu typizującego nie zostały określone przez ustawodawcę wszystkie elementy charakteryzujące znamiona przewidzianego w nim typu czynu zabronionego, bowiem w odniesieniu do części z nich posłużono się specyficzną techniką legislacyjną odsyłającą w zakresie pewnych elementów treściowych do regulacji zawartych w innych przepisach tego samego aktu prawnego lub w przepisach zamieszczonych w innych aktach prawnych, regulujących przedmiotowo dany obszar działalności. W procesie interpretacji znamion typu czynu zabronionego określonego w tzw. blankietowym przepisie typizującym konieczne jest przeprowadzenie procesu uadekwatnienia zakresu odpowiedzialności karnej poprzez odwołanie się do innych przepisów prawa ułokowanych najczęściej w ustawach szczególnych (zob. M. Hauser, *Przepisy odsyłające. Zagadnienia ogólne*, Przegląd Legislacyjny 2003, nr 4, s. 86–87; B. Koch, *Z problematyki przepisów blankietowych w prawie karnym*, Acta Universitatis Nicolai Copernici, 1978, Prawo XVI, Nauki Humanistyczno-Społeczne, z. 89, s. 67–68).

⁴ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz.U. 2011, nr 30, poz. 151.

⁵ Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Genewie dnia 19 września 1949 r., Dz.U. 1959, nr 54, poz. 321.

⁶ Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., Dz.U. 1988, nr 5, poz. 40.

w tym zakresie. Niemniej, dokładna lektura stosownych przepisów pozwala w niezwykłych przypadkach wyróżnić zakres temporalny uprawnienia do kierowania pojazdem w Polsce w oparciu o prawo jazdy – krajowe lub międzynarodowe – wydane w innym państwie. Znaczenie zakresu temporalnego takiego uprawnienia sprowadza się do tego, że po upływie określonego w ustawie czasu, konkretny dokument traci w Polsce swoją skuteczność, zaś kierujący pojazdem nie może się nim legitymować. W istocie po upływie tego okresu kierujący prowadzi pojazd „nie będąc do tego uprawnionym” i tym samym może ponosić odpowiedzialność za wskazane na wstępie wykroczenie.

Z trzech powyżej wymienionych kategorii dokumentów wydanych za granicą, brak jest jakichkolwiek ograniczeń czasowych wyłącznie w odniesieniu do kategorii trzeciej, a więc osób posiadających zagraniczne prawo jazdy wydane przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Osoby takie uprawnione są do kierowania pojazdem na terytorium Polski w okresie ważności posiadanego dokumentu, określanym na podstawie przepisów właściwych dla państwa, które stosowny dokument wydało. Innymi słowy, konkretny dokument jest respektowany na terytorium Polski, tak długo jak pozostaje ważny w państwie, które go wydało. Z kolei w przypadku kategorii czwartej, czyli krajowych praw jazdy określonych w umowie międzynarodowej, której stroną jest Polska, stosownie do treści art. 5a ustawy o kierujących pojazdami, zakres przyznanych kierującym uprawnien określany jest każdorazowo w tym prawie jazdy oraz umowie międzynarodowej. Tym samym, ewentualny zakres temporalny takich uprawnien może wynikać wyłącznie z terminu ważności konkretnego dokumentu lub szczególnych postanowień zawartych w umowie. Polska ustawa w tym kontekście nie wprowadza żadnych modyfikacji⁷.

Niemniej, w pozostałych – najliczniejszych – przypadkach, a więc w stosunku do osób legitymujących się dokumentem respektowanym w Polsce stosownie do postanowień Konwencji genewskiej oraz Konwencji wiedeńskiej, przyjęte przez polskiego legislatora rozwiązania taki zakres temporalny wyróżnić pozwalają. Zgodnie bowiem z art. 5 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami, dokumenty te stwierdzają posiadane uprawnienia do kierowania odpowiednim pojazdem na terytorium Polski wyłącznie w okresie sześciu miesięcy od dnia rozpoczęcia stałego lub czasowego pobytu. Po upływie tego okresu kierujący nie może powoływać się na wydany za granicą dokument, a co za tym idzie nie ma uprawnień do prowadzenia pojazdu w Polsce i może odpowiadać za wykroczenie stypizowane w art. 94 § 1 k.w.

⁷ Zob. przykładowo umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Korei w sprawie wzajemnego uznawania międzynarodowych i wymiany krajowych praw jazdy, sporządzoną w Warszawie dnia 25 listopada 1998 r., M.P. 2016, poz. 973.

Wydawać by się mogło, że przyjęty sześciomiesięczny termin stanowi wyraz dyskrecjonalnej władzy polskiego ustawodawcy i jednocześnie nie powinien wywoływać większych problemów interpretacyjnych w ramach stosowania prawa. Niemniej, już chociażby pobieżna analiza postanowień obu wyżej wymienionych Konwencji prowadzi do konstatacji, że termin ten w znacznym zakresie pozostaje niezgodny z regulacjami międzynarodowymi, które Polska zobowiązała się przestrzegać.

Celem niniejszego artykułu jest zatem ocena przyjętych przez polskiego legislatora regulacji prawnych w oparciu o wiążące Polskę umowy międzynarodowe, wskazanie ewentualnych rozbieżności oraz przedstawienie sposobu rozstrzygnięcia kolizji między nimi, tak aby można było w sposób precyzyjny określić zakres temporalny uprawnień do kierowania pojazdem na terytorium Polski w oparciu o dokument wydany za granicą.

2. Wykładnia i stosowanie prawa w oparciu o Konstytucję RP

W celu uporządkowania przedpola dla dalszych rozważań, sprowadzających się do merytorycznej analizy regulacji Konwencji genewskiej oraz Konwencji wiedeńskiej, jak też ich konfrontacji z rozwiązaniami przyjętymi w ustawie o kierujących pojazdami, w pierwszej kolejności niezbędne wydaje się przybliżenie reguł kolizyjnych, służących do rozwiązywania przypadków niezgodności składających się na system aktów prawnych.

Jakkolwiek status prawny ustawy o kierujących pojazdami nie budzi żadnych wątpliwości, to automatyczne przedstawienie podobnych wniosków wobec statusu Konwencji genewskiej czy Konwencji wiedeńskiej nie do końca jest uprawnione. Podczas gdy do powszechnie obowiązujących źródeł prawa w Polsce, stosownie do treści art. 87 Konstytucji⁸, należą m.in. ratyfikowane umowy międzynarodowe, to jednak w zależności od tego, czy ratyfikację konkretnej umowy międzynarodowej poprzedzała ustawa wyrażająca na nią zgodę, czy też taka ustawa nie była wymagana, inna jest pozycja takiej umowy w hierarchii aktów prawnych.

I tak należy zauważyć, że zarówno Konwencja genewska, jak i Konwencja wiedeńska zostały ratyfikowane do polskiego porządku prawnego na długo przed uchwaleniem i wejściem w życie obecnie obowiązującej Konstytucji.

Zgodnie jednak z art. 241 ust. 1 Konstytucji, umowy międzynarodowe ratyfikowane przez Polskę na podstawie obowiązujących w czasie ich ratyfikacji przepisów konstytucyjnych i ogłoszone w Dzienniku Ustaw uznaje się za umowy ratyfikowane za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie i stosuje się do nich przepisy art. 91 Konstytucji, jeżeli z treści umowy międzynarodowej wynika, że dotyczą one kategorii spraw wymienionych w art. 89 ust. 1 Konstytucji.

⁸ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483.

Jedną z kategorii spraw wymienionych w art. 89 ust. 1 Konstytucji są sprawy „uregulowane w ustawie lub w których Konstytucja wymaga ustawy”. Nie ma wątpliwości, że tak Konwencja genewska, jak też Konwencja wiedeńska, normujące zasady ruchu drogowego, dotyczą spraw uregulowanych w ustawie, a tym samym, znajdzie do nich zastosowanie art. 241 ust. 1 Konstytucji, przytoczony powyżej.

Skutkiem tego, zgodnie z art. 91 ust. 2 Konstytucji umowa taka ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową. Przepis ten wyraża regułę kolizyjną służącą do rozwiązywania przypadków niezgodności składających się na system aktów prawnych. Opisany w tym przepisie mechanizm prowadzi do rezultatu, przejawiającego się odmową zastosowania przepisu ustawy nie dającego się pogodzić z umową międzynarodową i bezpośrednim zastosowaniem jako podstawy rozstrzygnięcia przepisu prawa międzynarodowego⁹.

Do zastosowania reguły kolizyjnej, o której mowa w art. 91 ust. 2 Konstytucji, uprawniony jest każdy sąd powszechny lub administracyjny, jeśli potrzeba taka wyłoni się na kanwie konkretnej, rozpatrywanej przed nim sprawy.

Stwierdzenie o odmowie zastosowania określonej normy prawa nie wywołuje przy tym skutku derogacyjnego, gdyż „będąc elementem rozstrzygnięcia indywidualnego w ramach sprawowania wymiaru sprawiedliwości, jest wypowiedzią o odmowie zastosowania normy indywidualnej i konkretnej, a nie – jak orzeczenie trybunalskie – normy abstrakcyjnej i generalnej”¹⁰.

3. Konwencja genewska

Konwencja genewska, sporządzona dnia 19 września 1949 r., ratyfikowana do polskiego porządku prawnego została w dniu 25 września 1958 r.

Zgodnie z art. 24 ust. 3 Konwencji genewskiej międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie pojazdów samochodowych upoważnia do prowadzenia, bez składania ponownego egzaminu i we wszystkich Umawiających się Państwach, pojazdów samochodowych należących do rodzajów, na które zostało wydane.

Odmowa skorzystania z takiego pozwolenia może mieć miejsce, jeśli jest oczywiste, że warunki do jego wydania nie są już zachowane (art. 24 ust. 4). Dotyczy to zatem wyłącznie sytuacji, gdy na gruncie państwa wydającego stosowany dokument straciłby ważność.

Fundamentalne znaczenie ma tutaj jednak art. 1 ust. 2 Konwencji, który wysławia ogólną zasadę, zgodnie z którą Umawiające się Państwa nie są zobowiązane do przyznawania przywilejów wynikających z przedmiotowej Konwencji kierowcom przebywającym na ich obszarze bez przerwy w ciągu okresu czasu przekraczającego jeden rok. *A contrario*, jeżeli kierujący przebywa na terenie innego pań-

⁹ M. Gutowski, P. Kardas, *Wykładnia i stosowanie prawa w procesie opartym na Konstytucji*, Warszawa 2017, s. 616–622.

¹⁰ M. Gutowski, P. Kardas, *Wykładnia...*, s. 622.

stwa bez przerwy dłużej niż jeden rok, państwo to jest uprawnione do nierespektowania międzynarodowego pozwolenia.

Na uwagę zasługuje fakt, że przepis ten posługuje się sformułowaniem „bez przerwy”, co nakazuje twierdzić, że nawet krótkie, tymczasowe opuszczenie terytorium tego państwa przerywa bieg rocznego okresu, zaś po powrocie do tego kraju okres ten biegnie od początku. Dodatkowo, porównując ten przepis z art. 5 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami należy zauważyć, że Konwencja nie stanowi o stałym lub czasowym pobycie. Ta okoliczność zostaje irrelevantna.

W świetle wyżej przytoczonych regulacji, nie ulega wątpliwości, że art. 5 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami w całości nie da się pogodzić z postanowieniami Konwencji genewskiej. Wiążąca Polskę umowa międzynarodowa wyraźnie stanowi, w sposób niepozwalający na odmienną interpretację, iż jakiegokolwiek ograniczenia w uprawnieniach do kierowania pojazdem, mogą dotyczyć osób, które bez przerwy przebywają na terytorium Umawiającego się Państwa dłużej niż jeden rok. Dlatego też, zarówno sześciomiesięczny termin, jak też różnicowanie pobytu na stały lub czasowy pozostają w tym kontekście niezgodne z Konwencją.

Opierając się na przyjętych w Konstytucji regułach kolizyjnych, służących do rozwiązywania przypadków niezgodności składających się na system aktów prawnych, sąd powszechny lub sąd administracyjny dokonując konkretnego rozstrzygnięcia, swą decyzję oprzeć musi na postanowieniach Konwencji genewskiej, z jednoczesnym pominięciem przepisu krajowego.

4. Konwencja wiedeńska

Konwencja wiedeńska, sporządzona dnia 8 listopada 1968 r., ratyfikowana do polskiego porządku prawnego została w dniu 1 czerwca 1984 r.

Zaznaczyć należy, że stosownie do art. 48 Konwencji, zastępuje ona w stosunkach między Umawiającymi się Stronami Konwencje genewską. Tym samym, w razie, gdy dane państwo jest sygnatariuszem zarówno Konwencji genewskiej, jak też Konwencji wiedeńskiej, na terytorium Polski do oceny konkretnych uprawnień kierującego, legitymującego się prawem jazdy wydanym przez to państwo, zastosowanie znajdzie wyłącznie Konwencja wiedeńska.

Zgodnie z art. 41 ust. 1 Konwencji wiedeńskiej, Umawiające się Strony uznają:

- a) każde krajowe prawo jazdy, sporządzone w ich języku narodowym lub w jednym z ich języków narodowych, a jeżeli nie jest sporządzone w takim języku, to, do którego jest dołączony uwierzytelniony przekład;
- b) każde krajowe prawo jazdy zgodne z postanowieniami załącznika 6 do Konwencji oraz
- c) każde międzynarodowe prawo jazdy zgodne z postanowieniami załącznika 7 do Konwencji,

jako uprawniające na ich terytoriach do kierowania pojazdem, który należy do kategorii wymienionych w prawie jazdy, pod warunkiem, że prawo jazdy jest nadal

ważne oraz że zostało wydane przez inną Umawiającą się Stronę lub jeden z jej organów terenowych albo przez stowarzyszenie upoważnione do tego przez tę inną Umawiającą się Stronę lub jeden z jej organów terenowych. Postanowień wskazane go ustępu nie stosuje się do praw jazdy osób uczących się kierowania pojazdami.

Jednocześnie stosownie do ustępu 6 tego przepisu, Umawiające się Strony nie są zobowiązane do uznawania ważności krajowych lub międzynarodowych praw jazdy wydanych na terytorium innej Umawiającej się Strony osobom, których stałe miejsce zamieszkania w tym czasie znajduje się na ich terytoriach lub zostało ono przeniesione na ich terytoria po wystawieniu tych praw jazdy.

Treść tego ustępu pozwala podkreślić trzy ważne kwestie:

- Umawiająca się Strona jest uprawniona do wprowadzenia ograniczeń w uprawnieniach osoby legitymującej się ważnym krajowym lub międzynarodowym prawem jazdy wydanym na terytorium innej Umawiającej się strony.
- ograniczenia te mogą dotyczyć wyłącznie osoby, której stałe miejsce zamieszkania w momencie wydania prawa jazdy lub też po tym zdarzeniu znajduje się na terytorium tej Umawiającej się Strony.
- Umawiająca się Strona nie może ograniczyć uprawnień osobie, która przebywa na jej terytorium jedynie czasowo.

Dokonując zatem konfrontacji treści art. 41 Konwencji wiedeńskiej z art. 5 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami przyjąć należy, że sześciomiesięczne ograniczenie w stosunku do osób stale przebywających na terytorium Polski stanowi zgodne z art. 41 ust. 6 Konwencji ograniczenie.

Jednak Umawiająca się Strona, stosownie do ust. 6 art. 41 Konwencji wiedeńskiej, nie ma możliwości ograniczenia uprawnień osób, przebywających na jej terytorium jedynie czasowo. Odmienna interpretacja byłaby bowiem wnioskowaniem *a minori ad maius*, co przy wykładaniu wyjątków, w myśl formuły *exceptiones non sunt extendendae*, nie jest dopuszczalne. Jednocześnie, nie ulega wątpliwości, że przyczyna, dla której Umawiające się Strony przyjęły takie brzmienie przepisu, wynika z faktu, że wobec osób, które przenieśli na stałe miejsce zamieszkania na ich terytorium, Strony powinny mieć możliwość pełniejszego regulowania ich praw i obowiązków. Jednocześnie obcokrajowcy stale przebywający na terytorium obcego państwa powinni podlegać zasadom i obowiązkom co najmniej podobnym do innych osób stale zamieszkujących określone terytorium, a więc obywateli tego państwa. W wypadku zaś pobytu okresowego, ze względu na jego przejściowość, uzasadnienia dla ograniczenia stosowania Konwencji nie ma.

Tym samym, art. 5 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami w zakresie, w jakim stanowi o ograniczeniu temporalnym uprawnień osób przybywających na terytorium Polski jedynie czasowo jest nie do pogodzenia z Konwencją wiedeńską. W tym też przypadku, rozpoznający konkretną sprawę sąd powszechny lub sąd administracyjny zobowiązany jest oprzeć swoją decyzję na treści Konwencji.

Wymaga zatem analizy, jak należy rozumieć terminy „stałego i czasowego miejsca zamieszkania”, tak by w praktyce stosowania prawa móc rozgraniczyć oba przypadki. Zarówno Konwencja wiedeńska, jak też ustawa o kierujących pojazdami nie zawiera legalnej definicji terminów „pobyt czasowy” oraz „pobyt stały”. Chcąc zachować spójność systemową, uprawnione wydaje się jednak sięgnięcie do wypracowanych na gruncie innych obszarów legislacyjnych definicji tych pojęć¹¹.

Trybunał Sprawiedliwości wykładając pojęcie miejsca stałego pobytu stwierdził, że kryteria go determinujące „dotyczą zarówno więzów zawodowych i osobistych danej osoby z określonym miejscem, jak i długości tych więzów, i tym samym winny być analizowane łącznie. Za miejsce stałego pobytu uznać należy miejsce, w którym zainteresowany ustanowił stałe centrum swych interesów. W sytuacji, gdy ocena ogólna powiązań zawodowych i osobistych nie wystarcza dla zlokalizowania stałego centrum interesów danej osoby, aby go określić, należy dać pierwszeństwo powiązaniom osobistym”¹². Powyższe rozumienie należałoby uzupełnić o elementy subiektywne, tj. uzewnętrzniony zamiar lokalizacji centrum swojej aktywności w określonym miejscu. Podobnie rozumie się pojęcie miejsca zamieszkania na gruncie kodeksu cywilnego. „Dla ustalenia miejsca zamieszkania nie jest zatem wystarczające samo zamieszkiwanie w sensie fizycznym, ale bez zamiaru stałego pobytu, ani też sam zamiar stałego pobytu w danej miejscowości niepołączony z przebywaniem w tej miejscowości”¹³.

Tym samym, zamieszkiwanie czasowe od zamieszkania stałego, różnić będzie przede wszystkim brak zamiaru stałego osiedlenia się w określonym miejscu. Traktowanie tego miejsca jako chwilowe, służące realizacji określonego celu¹⁴. Przykładowo czasowy pobyt wynikać może z wykonywanej pracy, kształcenia czy leczenia.

¹¹ Należy już w tym miejscu zaznaczyć, że terminy te na potrzeby różnych aktów prawnych określane są odmiennie. Przykładowo na gruncie dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej, „stałe miejsce zamieszkania” rozumiane jest jako „adres figurujący w krajowej ewidencji ludności lub innym podobnym rejestrze lub adres wskazany przez tę osobę odpowiednim organom podatkowym, chyba że istnieją dowody wskazujące na to, że ten adres nie odzwierciedla rzeczywistości” (zob. art. 12 Rozporządzenia wykonawczego Rady (UE) nr 282/2011 z dnia 15 marca 2011 r., ustanawiające środki wykonawcze do dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej, Dz. UE 2011 nr 77 poz. 1). Wydaje się jednak, że definicja stworzona dla celów podatkowych nie przystaje w pełni do analizowanego zagadnienia.

¹² Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 kwietnia 2007 r., sygn. akt C-392/05, ZOTSiS 2007/4/I-3505.

¹³ Zob. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 20 maja 2014 r., sygn. akt I SA/BK 94/14; zob. również interpretacje pojęcia miejsca zamieszkania na gruncie art. 25 k.c. – P. Nazaruk (w:) J. Ciszewski (red.) Kodeks cywilny. Komentarz. Warszawa 2019, komentarz do art. 25, teza 2.

¹⁴ Podobnie traktowane jest pojęcie pobytu czasowego na gruncie art. 25 ust. 2 ustawy z 24 września 2010 r. o ewidencji ludności, Dz.U. 2010, nr 217, poz. 1427.

W świetle powyższych uwag, wątpliwości może budzić kwestia, jak kształtuje się sytuacja osoby, która na terytorium Polski przebywała jedynie czasowo, a następnie jej pobyt zmienił się w pobyt stały. A zatem, czy sześciomiesięczny okres, o którym mowa w art. 5 ust. 4 ustawy powinien być liczony od momentu rozpoczęcia pobytu czasowego, czy też dopiero z momentem przekształcenia tego pobytu w pobyt stały. Wydaje się, że skoro pobyt czasowy, wobec kolizji treści ustawy z treścią Konwencji wiedeńskiej nie może ograniczać uprawnień kierującego, okres sześciomiesięczny powinien każdorazowo być liczony od momentu rozpoczęcia stałego zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej. Innymi słowy, jeżeli w toku tymczasowego zamieszkiwania w Polsce, obcokrajowiec podejmie decyzję o stałym pobycie, to z tym momentem rozpocznie bieg wskazany okres. Wykładnia ta może budzić problemy praktyczne, gdyż – jak zostało wskazane powyżej – pobyt czasowy od stałego rozróżniany będzie głównie na płaszczyźnie podmiotowej. Każdorazowo jednak płaszczyzna ta może być badana przez pryzmat zmian w świecie zewnętrznym, a więc okoliczności przedmiotowych, np. zmiany charakteru wykonywanej pracy, ukończenia studiów, założenia rodziny.

5. Podsumowanie

Podejmując próbę podsumowania zaprezentowanych rozważań, należy przypomnieć i podkreślić, że wprowadzony przez polskiego ustawodawcę, w art. 5 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami, zakres temporalny uprawnienia do kierowania pojazdem na terytorium Polski w oparciu o dokument wydany za granicą, w znacznym stopniu pozostaje niezgodny z wiążącymi Polskę umowami międzynarodowymi.

W przypadku uprawnień wynikających z dokumentów wydanych w państwie, do którego zastosowanie znajdzie Konwencja genewska, przyjęte w polskiej ustawie ograniczenie w całości nie da się pogodzić z treścią Konwencji. W przypadku zaś uprawnień wynikających z dokumentów wydanych w państwie, do którego zastosowanie znajdzie Konwencja wiedeńska, sześciomiesięczny zakres temporalny może znaleźć zastosowanie wyłącznie do osób stale przebywających na terytorium Polski. W odniesieniu do osób jedynie czasowo znajdujących się w Polsce, takie ograniczenie pozostaje w sprzeczności z postanowieniami Konwencji.

Opierając się na przyjętych w Konstytucji regułach kolizyjnych, służących do rozwiązywania przypadków niezgodności składających się na system aktów prawnych, sąd powszechny lub sąd administracyjny dokonując konkretnego rozstrzygnięcia, w zakresie w jakim polskiej ustawy nie da się pogodzić z umową międzynarodową, ma obowiązek oprzeć swoją decyzję na normie międzynarodowej.

Bibliografia

1. Gutowski M., Kardas P. (2017). *Wykładnia i stosowanie prawa w procesie opartym na Konstytucji*, Warszawa.
2. Hauser M. (2003). *Przepisy odsyłające. Zagadnienia ogólne*, Przegląd Legislacyjny, nr 4.
3. Koch B. (1978). *Z problematyki przepisów blankietowych w prawie karnym*, Acta Universitatis Nicolai Copernici, Prawo XVI, Nauki Humanistyczno-Społeczne, z. 89.
4. Leciak M. (w:) P. Daniluk (red.). (2019). *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa.
5. Nazaruk P. (w:) J. Ciszewski (red.). (2019). *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa.

* * *

The temporal scope of the right to drive on the territory of Poland based on the driving licence issued in a foreign country

Abstract

Under the act on vehicle drivers the Polish legislator introduced the temporal scope of the right to drive in Poland based on the driving licence issued abroad, and respected in conformity of the provisions of the Geneva Convention or the Vienna Convention. These documents ascertain the right to drive the indicated vehicle solely in the period of six months starting on the day of the driver's permanent or temporary stay in Poland. After the expiry of this period the driver cannot rely on the document issued abroad, which means he/she does not have the right to drive in Poland. Such prescribed time limit, however, is not compatible with the international regulations that Poland is committed to observe. The aim of the present paper is to evaluate the legal regulations adopted by the Polish legislator based on the international agreements binding Poland, to indicate potential inconsistencies and propose a way of resolving the collisions between them so as to define precisely the time limits of the right to drive on the territory of Poland based on the document issued abroad.

Key words

Driving licence, international driving licence, right to drive a vehicle, international agreement, colliding rules.