



**KOMENDA GŁÓWNA POLICJI**  
BIURO RUCHU DROGOWEGO

ul. Puławska 148/150; 02-624 Warszawa; tel. 47 72 131 20 fax 47 72 120 47  
woa.brd@policja.gov.pl

Warszawa, 5 grudnia 2021 r.

L.dz. RD-I-4616/4248/2021/RK

**Pan Łukasz Zboralski**

Odpowiadając na pismo z dnia 10 listopada br. dotyczące interpretacji przepisu art. 19 ust. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 poz. 450, z późn. zm.) [Prd.], poniżej przedstawiam stanowisko Biura Ruchu Drogowego KGP w tej sprawie.

Generalną zasadą określoną w 19 ust. 3 pkt 2 Prd. jest utrzymywanie przez kierującego odstępów niezbędnego do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu. Zasada ta dotyczy kierującego każdym pojazdem, niezależnie od rodzaju drogi, po której się porusza. To na kierującym pojazdem ciąży obowiązek dokonywania bieżącej oceny sytuacji panującej na drodze i w oparciu o szereg czynników, takich jak chociażby prędkość z jaką się porusza, natężenie ruchu, warunki atmosferyczne, czy też nabyte doświadczenie i umiejętności w zakresie kierowania pojazdem, kierujący powinien ocenić i zachować bezpieczną odległość od poprzedzającego pojazdu. Wyjątek stanowi jazda w tunelu, a od 1 czerwca 2021 r. – również autostradą i drogą ekspresową, gdzie minimalny odstęp od poprzedzającego pojazdu został ściśle określony przez ustawodawcę. Dla tuneli wynosi on 50m lub 80 m i jest uzależniony od rodzaju pojazdu (art. 19 ust. 4 Prd.) natomiast na autostradzie i drodze ekspresowej odstęp ten, również wyrażony w metrach, powinien być nie mniejszy, niż połowa liczby określającej prędkość pojazdu, którym porusza się kierujący, wyrażonej w kilometrach na godzinę.

Istotnym jest, iż niezależnie od nałożonego na kierującego pojazdem obowiązku zachowania minimalnego odstępów od poprzedzającego pojazdu, o którym mowa w art. 19 ust.

3a i 4 Prd., kierujący nie został zwolniony z obowiązku stosowania się do generalnej zasady, o której mowa na wstępie, a więc do utrzymywania odstępu niezbędnego do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu. Nie można bowiem wykluczyć, że podczas jazdy w skrajnie niekorzystnych warunkach atmosferycznych (zamglenie, oblodzenie jezdni), określony w ust. 3a i 4 minimalny odstęp okaże się niewystarczający do spełnienia przez kierującego tego obowiązku.

Powyższa zasada będzie miała także zastosowanie w przypadku korzystania przez kierującego pojazdem z wyłączenia, o którym mowa w ust. 3a. Przepis ten zwalnia go z obowiązku zachowania minimalnego odstępu od poprzedzającego pojazdu, jeżeli wykonuje manewr wyprzedzania, jednak nie zwalnia go z obowiązku, o którym mowa w art. 19 ust. 2 pkt 3 Prd., dla którego nie przewidziano żadnych wyjątków. Tym samym, gdyby nawet hipotetycznie przyjąć, że wyłączenie, o którym mowa w ust. 3a, dotyczy m.in. sytuacji, gdy kierujący pojazdem przejeżdża obok pojazdu jadącego sąsiednim pasem ruchu autostrady albo drogi ekspresowej, to kierujący ten zmniejszając odstęp od poprzedzającego pojazdu poniżej wartości wynikającej z brzmienia ust. 3a, wciąż jest zobowiązany do zachowania odstępu niezbędnego do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu, co wyklucza możliwość nadmiernego zbliżania się do niego, czy wręcz jazdy na tzw. zderzak.

Przepisy art. 19 Prd., w zakresie, w jakim określają odstępy między pojazdami, odnoszą się do relacji pomiędzy pojazdami jadącymi tym samym pasem ruchu, dlatego też zasadnym wydaje się przyjęcie, że wyłączenie, o którym mowa w ust. 3a, dotyczy wyłącznie manewru wyprzedzania poprzedzającego pojazdu jadącego tym samym pasem ruchu, gdyż tylko w takim przypadku wyłączenie to wydaje się być racjonalnie uzasadnione. Celem ustawodawcy było bowiem umożliwienie kierującemu pojazdem płynnego wykonania manewru wyprzedzania poprzez umożliwienie mu zwiększenia prędkości już na etapie przygotowania się do tego manewru.

Trudno byłoby natomiast wykazać zależność pomiędzy przejeżdżaniem obok pojazdu jadącego sąsiednim pasem autostrady albo drogi ekspresowej a odległością od poprzedzającego pojazdu jadącego po tym samym pasie ruchu i logicznie uzasadnić w takiej sytuacji potrzebę (możliwość) zmniejszenia tej odległości poniżej określonego przez ustawodawcę minimum, mającego przecież zwiększać bezpieczeństwo na drogach „szybkiego ruchu”.

Przy normalnym natężeniu ruchu na autostradzie bądź na drodze ekspresowej, naturalnym zjawiskiem są rzędy pojazdów jadące dwoma lub więcej pasami ruchu z różnymi prędkościami, dlatego też przyjęcie, że przejeżdżanie na takich drogach obok pojazdu jadącego z mniejszą prędkością sąsiednim pasem ruchu stanowi wyprzedzanie, o którym mowa w art. 19 ust. 3a Prd., a tym samym ma zastosowanie wyłączenie określone w tym przepisie, prowadziłoby do wypaczenia celu, jaki przyświecał jego wprowadzeniu i w rezultacie uniemożliwiłoby jego skuteczne egzekwowanie.

Należy ponadto zauważyć, że manewr o którym mowa, nie ma cech typowych dla manewru wyprzedzania, który w ocenie BRD KGP należy oceniać przede wszystkim przez pryzmat obowiązków i ograniczeń określonych w art. 24 Prd. Analogiczna sytuacja ma miejsce podczas przemieszczania się pojazdów w zatorze drogowym, kiedy jadąc z minimalnymi prędkościami przejeżdżają obok siebie sąsiadującymi pasami ruchu. Chociaż w obu przypadkach manewry te wpisują się w definicję wyprzedzania, określoną w art. 2 pkt 28 Prd., to jednak nie można pominąć faktu, że nie są one efektem realizacji określonego zamiaru, lecz sytuacji panującej na drodze i dostosowania prędkości do prędkości poprzedzających pojazdów jadących na tym samym pasie ruchu.

Powyższe znajduje potwierdzenie w art. 11 ust. 6 Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. poz. 40 i 44). Określono w nim, że jeżeli „*natężenie ruchu jest takie, że pojazdy nie tylko zajmują całą szerokość jezdni przeznaczoną do ruchu w kierunku, w którym się poruszają, lecz także jadą z szybkością zależną od szybkości poprzedzającego pojazdu poruszającego się w danym rzędzie*”, to jazda pojazdów na jednym pasie ruchu z większą szybkością niż na innym pasie nie będzie uważana za wyprzedzanie w rozumieniu art. 11 Konwencji, innymi słowy będzie to jazda w rzędzie.

Wyk. w 1 egz. (przesłano pocztą elektroniczną)  
adresat email – a/a  
opr./wyk. R.K.

NACZELNIK  
Wydziału Opiniadawczo-Analitycznego  
Biura Ruchu Drogowego  
Komendy Głównej Policji  
insp. Leszek JANKOWSKI