

Dz.U. 1994 Nr 74 poz. 337

UCHWAŁA

TRYBUNAŁU KONSTYTUCYJNEGO

z dnia 15 czerwca 1994 r.

Sygn. akt W. 2/93

w sprawie ustalenia powszechnie obowiązującej wykładni art. 71 ust. 3 w zw. z art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41; zm.: z 1992 r. Nr 26, poz. 114; z 1993 r. Nr 65, poz. 309).

Trybunał Konstytucyjny w pełnym składzie:

Przewodniczący Wiceprezes TK: Janusz Trzciniński

Sędziowie TK: Zdzisław Czeszejko-Sochacki,
Tomasz Dybowski (sprawozdawca)
Krzysztof Kolasiński
Wojciech Łączkowski
Ferdynand Rymarz
Wojciech Sokolewicz
Błażej Wierzbowski
Janina Zakrzewska

po rozpoznaniu na posiedzeniu w dniu 15 czerwca 1994 r. w trybie art. 13 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 29 kwietnia 1985 r. o Trybunale Konstytucyjnym (tekst jednolity Dz.U. z 1991 r. Nr 109 poz. 470; zm.: 1993 r. Nr 47, poz. 213) wniosku Prokuratora Generalnego z dnia 12 marca 1993 r. o ustalenie powszechnie obowiązującej wykładni art. 71 ust. 3 w zw. z art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41, zm.: z 1992 r. Nr 26, poz. 114; z 1993 r. Nr 65, poz. 309), a w szczególności o ustalenie, czy w świetle art. 71 ust. 3 w zw. z art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym osoba wykonująca zawód kierowcy jest obowiązana posiadać świadectwo kwalifikacji, jeżeli nie kieruje pojazdami wymienionymi w art. 71 ust. 1 ustawy

ustalili:

osoba nie kierująca pojazdami wymienionymi w art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz.U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41, zm.: z 1992 r. 26, poz. 114; z 1993 r. Nr 65, poz. 309), lecz wykonująca zawód kierowcy, jest obowiązana posiadać stosownie do art. 71 ust. 3 w zw. z art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 wspomnianej ustawy świadectwo kwalifikacji.

Uzasadnienie

I. Prokurator Generalny, przedstawiając Trybunałowi Konstytucyjnemu opisany w sentencji wniosek o ustalenie powszechnie obowiązującej wykładni art. 71 ust. 3 w zw. z art.

86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. Nr 11, poz. 41, zm. Dz.U. Nr 26, poz. 114),

- wyraził pogląd, „iż w świetle tych przepisów osoby wykonujące zawód kierowcy – jeżeli nie kierują pojazdami określonymi w art. 71 ust. 1 ustawy – nie są obowiązane posiadać świadectwa kwalifikacji”.

Zdaniem wnioskodawcy za takim stanowiskiem przemawiają następujące argumenty:

a) gdyby intencją ustawodawcy było zobowiązanie osób wykonujących zawód kierowcy, mimo iż nie kierują pojazdami określonymi w art. 71 ust. 1, ustawy do posiadania świadectwa kwalifikacji, to uczyniłby to w art. 71 ustawy przy enumeratywnym wyliczaniu kategorii osób, które takie świadectwo powinny posiadać. Tymczasem – zdaniem wnioskodawcy – ani art. 71, ani art. 86 Prawo o ruchu drogowym nie wymieniają tzw. kierowców zawodowych jako zobowiązanych do posiadania świadectwa kwalifikacji;

b) z wypowiedzi posła sprawozdawcy Komisji Handlu i Usług oraz Komisji Ustawodawczej na posiedzeniu Sejmu RP o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym wynika – zdaniem wnioskodawcy – że miał on na myśli, mówiąc o obowiązku posiadania świadectwa kwalifikacji, jedynie osoby prowadzące pojazdy wymienione w art. 71 ust. 1 ustawy;

c) wykładnia systemowa przemawia również – zdaniem Prokuratora Generalnego – za przedstawionym przez niego we wniosku stanowiskiem. Gdyby bowiem intencją ustawodawcy było zobowiązanie osób wykonujących zawód kierowcy, mimo iż nie kierują pojazdami określonymi w art. 71 ust. 1 ustawy, do posiadania świadectwa kwalifikacji, to uczyniłby to w art. 71 ustawy, przy enumeratywnym wyliczaniu kategorii osób, które takie świadectwo powinny posiadać. „Tymczasem ani art. 71, ani art. 86 Prawa o ruchu drogowym nie wymieniają tzw. kierowców zawodowych jako zobowiązanych do posiadania świadectwa kwalifikacji”.

II. Trybunał Konstytucyjny zwrócił się także do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o przedstawienie swego stanowiska w sprawie. W nadesłanym w dniu 7 kwietnia 1994 r. piśmie wypowiedział on pogląd, stosownie do którego – zgodnie z art. 71 ust. 1 w zw. z art. 33 ustawy z dnia 1 lutego 1993 r. – Prawo o ruchu drogowym wszystkie podmioty (w tym także, kierujący wykonujący zawód kierowcy) wymienione w art. 71 ust. 3 i art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 tejże ustawy, do których odsyła art. 71 ust. 3 ustawy, zobowiązane są do uzyskania i okazywania na żądanie uprawnionych organów kontroli ruchu drogowego tzw. świadectwo kwalifikacji, o jakich mówi przepis art. 71 ust. 3 ustawy.

Na poparcie powyższego poglądu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej przytoczył następujące argumenty:

a) za prezentowanym przez niego stanowiskiem przemawia wykładnia językowa przepisu art. 71 ust. 3, który odsyła do przepisów art. 71 ust. 1 oraz art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 ustawy. Przepisy te zaś wymieniają enumeratywnie wymogi i kwalifikacje oraz podmioty zobowiązane do ich spełnienia (w tym także kierowców zawodowych) a także nakładają na te podmioty obowiązek uzyskania świadectwa kwalifikacji i legitymowania się nim;

b) za nałożeniem takiego obowiązku przemawiała okoliczność, że po 1989 r. na skutek przemian w gospodarce pojawiło się tysiące nowych podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu, które na skutek zniesienia reglamentacji oraz kontroli ze strony zrzeszeń transportu prywatnego, obejmujących obligatoryjnie do 1989 r. wszystkie prywatne podmioty gospodarcze, przestały praktycznie podlegać kontroli co do tego, czy kierowcy, którzy ze względu na rodzaj prowadzonych przez nich pojazdów lub szczególne towarzyszące prowadzeniu pojazdu okoliczności, spełniają obowiązek posiadania dodatkowych (podwyższonych) kwalifikacje i zadośćuczynienia dodatkowym wymogom, które były od nich wymagane. Tym tłumaczy się konieczność wprowadzenia obowiązku posiadania świadectw kwalifikacji przez takich kierowców. Takimi właśnie motywami kierował się – zdaniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej – ustawodawca, wprowadzając powyższy obowiązek. Świadczy o tym przebieg debaty parlamentarnej, którą należy uwzględnić w całości a nie tylko ograniczać się do uwzględnienia wypowiedzi posła sprawozdawcy, jak to uczynił Prokurator Generalny w swoim wniosku;

c) jako trzeci argument Minister Transportu i Gospodarki Morskiej wskazał efekty, jakie przyniosło wprowadzenie obowiązku posiadania świadectwa kwalifikacji przez kierowców obowiązanych do legitymowania się takim świadectwem. Minister twierdzi, że dysponuje on danymi, z których wynika zmniejszenie się wypadków nieprzestrzegania przepisów art. 71 ust. 1 i art. 86 ust. 2 i 3, co pociągnęło za sobą zmniejszenie liczby wypadków. W związku z powyższym autor formułuje pogląd, że w wypadku interpretacji przepisów o ruchu drogowym trzeba jej dokonywać również z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

III. Trybunał Konstytucyjny zważył, co następuje.

a) Prokurator Generalny wnosi o dokonanie wykładni art. 71 ust. 3 w zw: z art. 86 ust. 2 i 3 pkt 1 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym. W szczególności chodzi mu o wyjaśnienie, czy osoba wykonująca zawód kierowcy jest obowiązana posiadać świadectwo kwalifikacji jeżeli nie kieruje pojazdami wymienionymi w art. 71 ust. 1 ustawy.

Stosownie do art. 71 ust. 3 ustawy, który jest przepisem kompetencyjnym, „Stwierdzenia posiadania kwalifikacji i wymogów, o których mowa w ust. 1 oraz w art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1, dokonuje kierownik rejonowego urzędu rządowej administracji ogólnej i potwierdza to wydając świadectwo kwalifikacji na okres wynikający z art. 86 ust. 2. Odmowa wydania świadectwa kwalifikacji następuje w drodze decyzji administracyjnej”.

Przepis art. 71 ust. 1 ustawy, na który wskazuje przepis art. 71 ust. 3, stanowi, że do kierowania:

1) pojazdami uprzywilejowanymi, pojazdem przewożącym materiały niebezpieczne, samochodem ciężarowym przewożącym osoby poza kabiną kierowcy, z wyjątkiem konwojentów i drużyn roboczych oraz taksówką osobową – jest uprawniona osoba mająca oprócz prawa jazdy, co najmniej trzyletnią praktykę w kierowaniu pojazdem, w stosunku do którego wymagane jest prawo jazdy kategorii B, C lub D; kierujący taksówką osobową powinien posiadać również znajomość topografii miejscowości, w której wykonuje lub zamierza wykonywać działalność,

2) ciągnikami rolniczymi przewożącymi dzieci w ciągniętej przyczepie autobusowej jest uprawniona osoba mająca oprócz prawa jazdy, co najmniej dwuletnią praktykę w

kierowaniu pojazdem, w stosunku do którego jest wymagane prawo jazdy kategorii T, B, C lub D”.

Z kolei przepisy art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 mówią: ust. 2: „Osoba wykonująca zawód kierowcy oraz inne osoby przewożące materiały niebezpieczne lub ludzi w celach zarobkowych podlegają ponadto okresowym badaniom sprawności fizycznej i psychicznej, a mianowicie:

1) kierowca autobusu, pojazdu uprzywilejowanego i taksówki osobowej:

a) w wieku do 55 lat – co 3 lata

b) w wieku powyżej 55 lat – corocznie

2) kierowca innego pojazdu silnikowego:

a) w wieku do 55 lat – co 5 lat

b) w wieku od 55 do 65 lat – co 3 lata

c) w wieku powyżej 65 lat – corocznie”;

ust. 3 pkt 1: „Niezależnie od badań, o których mowa w ust. 1 i 2 niżej wymienione osoby podlegają badaniom psychologicznym:

1) ubiegający się o zatrudnienie w charakterze kierowcy, autobusu, trolejbusu, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. lub używanego do przewozu materiałów niebezpiecznych, pojazdu uprzywilejowanego lub taksówki osobowej”.

Wskazane przez Prokuratora Generalnego przepisy zamieszczone zostały w dwóch działach ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Art. 71 ust. 3 i powołany w nim ust. 1 tegoż artykułu znajduje się w Dziale IV zatytułowanym „Kierujący”. Natomiast art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 zamieszczony jest w Dziale V zatytułowanym „Badania sprawności fizycznej i psychicznej oraz sprawdzenie kwalifikacji do kierowania pojazdami”. Takie usytuowanie powołanych przepisów stało się jednym z argumentów przytoczonych przez Prokuratora Generalnego dla uzasadnienia prezentowanego przez niego stanowiska. Jednakże zestawiając przepisy obu działów należy stwierdzić, że są one ze sobą jak najściślej powiązane. Przepisy zamieszczone w obu działach dotyczą w przeważającej mierze kwalifikacji i umiejętności, jakie powinni posiadać kierujący różnymi pojazdami i wymagania, jakie są im stawiane oraz sprawdzenia tych kwalifikacji i zadośćuczynienia stawianym wymaganiom, a które w sumie mają sprzyjać bezpieczeństwu w ruchu na drogach publicznych. O powyższych okolicznościach mowa jest w art. 69 ust. 1, art. 71 ust. 1 pkt 1) i 2), ust. 2, art. 72, 73, 74, 75, 77 ust. 2, art. 78 ust. 3 i 4, art. 86, 87, 88. Wymienione w tych przepisach kwalifikacje, stawiane wymagania wobec kierujących, sprawdzenie ich istnienia i spełnienia mają na celu przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu na drogach publicznych. Stąd też przepisy przewidują konieczność uzyskania w drodze prawem przewidzianej odpowiednich uprawnień, które muszą być dokumentowane. Dokumentami poświadczającymi uzyskanie uprawnień są: prawo jazdy (art. 33, 70), świadectwo kwalifikacji (art. 71 ust. 3), pozwolenie (art. 77 ust. 2) i odpowiednie karty (art. 78).

Jak widać, działy IV i V ustawy stanowią pewną może niezbyt spójną całość, zaś przepisy obu działów uzupełniają się i powinny być interpretowane z uwzględnieniem ich wzajemnych związków.

Dla prowadzących pojazdy mechaniczne (czyli kierowców – art. 4 ust. 1 pkt 32) podstawowym dokumentem legitymacyjnym jest prawo jazdy, które może być różnej kategorii w zależności od tego, do prowadzenia jakich pojazdów mechanicznych dają one prawo, a to z kolei uzależnione jest od zakresu kwalifikacji i wymagań stawianych kierowcy, które sprawdzane są w prawem przewidzianym trybie (egzamin).

Ustawa w art. 71 ust. 3 stanowi, że w wypadkach określonych w art. 71 ust. 1 oraz w art. 86 ust. 2 i 3 pkt 1 kierowca oprócz kwalifikacji i wymagań, których spełnienie dokumentuje prawo jazdy, powinien mieć dodatkowe kwalifikacje i spełniać dodatkowe wymagania, zadośćuczynienie którym dokumentowane jest świadectwem kwalifikacji wydawanym przez kierownika rejonowego urzędu rządowej administracji ogólnej.

Art. 71 ust. 1 ustawy dotyczy kierowania pojazdami w przepisie tym wymienionymi, z ruchem których – jak wynika z ich określenia – łączy się podwyższone zagrożenie w ruchu drogowym.

Osobom prowadzącym takie pojazdy stawiane są następujące dodatkowe wymagania. Poza posiadaniem prawa jazdy kategorii B, C bądź D osoby te muszą mieć, po pierwsze, co najmniej trzyletnią praktykę w prowadzeniu takiego pojazdu, do jakiego uprawnia prawo jazdy kategorii B, C bądź D i, po drugie, w stosunku do osób kierujących taksówką osobową wymagana jest znajomość topografii miejscowości, w której wykonuje się lub zamierza wykonywać działalność.

Chociaż art. 71 ust. 1 mówi ogólnie o „kierowaniu pojazdami”, ale z zawartego w nim nakazu posiadania prawa jazdy kategorii B, C bądź D wynika, że przepis ten ma na względzie jedynie pojazdy silnikowe (art. 4 ust. 1 pkt 12 w zw. z art. 70 ust. 2) i kierowców (art. 4 ust. 1 pkt 32).

Natomiast, jak słusznie wskazuje Prokurator Generalny, przepis art. 71 ust. 1 ustawy nie wymienia w sposób ogólny osób wykonujących zawód kierowcy. Wynika więc z jego treści wniosek, że osoby wykonujące zawód kierowcy, ale nie prowadzące wymienionych w tym przepisie pojazdów, nie muszą spełniać wymagań dotyczących trzyletniego stażu pracy oraz znajomości topografii miejscowości. Takimi osobami są np. kierowcy zatrudnieni w jednostkach organizacyjnych lub u osób fizycznych do prowadzenia samochodów osobowych.

Z kolei art. 86 ust. 2 dotyczy obowiązku poddawania się określonych kategorii kierowców okresowym badaniom sprawności fizycznej i psychicznej oraz badaniom psychologicznym.

Okresowym badaniom sprawności fizycznej i psychicznej obowiązane są poddawać się osoby wykonujące zawód kierowcy (o czym mówi wyraźnie przepis art. 86 ust. 2 a czego jakby nie dostrzega Prokurator Generalny) oraz inne osoby przewożące materiały niebezpieczne lub ludzi w celach zarobkowych. Z odrębnego wymienienia w art. 86 ust. 2 obu grup kierowców wynika, że druga wskazana w nim grupa obejmuje osoby, które nie trudnią się zawodowo przewożeniem materiałów niebezpiecznych lub ludzi, ale czynią to

sporadycznie, jednakże odpłatnie, poza tym nie wykonując żadnego zawodu albo zawód inny niż jako kierowca.

Stosownie do przepisu art. 86 ust. 3 pkt 1 ustawy niezależnie od badań sprawności fizycznej i psychicznej osoby ubiegające się o zatrudnienie w charakterze kierowcy autobusu, trolejbusu, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. lub używanego do przewozu materiałów niebezpiecznych, pojazdów uprzywilejowanych lub taksówki osobowej obowiązane są poddać się badaniom psychologicznym.

Z powyższych przepisów wynika, że osoby biorące szczególnie intensywny udział w ruchu drogowym bądź prowadzący pojazdy, do których prowadzenia potrzebna jest szczególna sprawność psychofizyczna ze względu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, powinny poddawać się odpowiednim badaniom, mającym na celu ustalenie ich sprawności. Posiadanie powyższych sprawności oraz fakt poddania się odpowiednim badaniom – jak wynika z art. 71 ust. 3 ustawy – podlegają sprawdzeniu i udokumentowaniu w świadectwie kwalifikacji.

b) Z kolei Trybunał Konstytucyjny rozważył wzajemny stosunek przepisów art. 71 ust. 1 i art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 w zw. z art. 71 ust. 3 ustawy.

Przepis art. 71 ust. 3 odsyła do wyżej wymienionych przepisów, stawiając kierowcom wymagania we wszystkich wypadkach w nich przewidzianych posiadania świadectwa kwalifikacji. Każdy spośród przepisów, do których odsyła art. 71 ust. 3 przewiduje różne wymagania stawiane kierowcy, a więc zawierają one różne dyspozycje, które ze sobą nie pokrywają się. Natomiast gdy chodzi o kierowców prowadzących pewnego rodzaju pojazdy bądź wykazujących pewne cechy (np. zawodowe prowadzenie pojazdu), o jakich mówią przepisy art. 71 ust. 1, art. 86 ust. 2 i art. 86 ust. 3 pkt 1, to stosunek do siebie sytuacji przewidzianych w hipotezach wymienionych przepisów może kształtować się różnie, ponieważ hipotezy tych przepisów mogą na siebie zachodzić, i to w różny sposób, a mogą również funkcjonować rozdzielnie.

Dla przykładu kierowca pojazdu uprzywilejowanego, który wymieniony jest w art. 71 ust. 1 pkt 1 podpada jednocześnie pod hipotezy art. 86 ust. 2 pkt 1 i ust. 3 pkt 1, ponieważ prowadzi on taki pojazd, wykonując zawód kierowcy.

Kierowca pojazdu przewożącego materiały niebezpieczne podlega pod hipotezę przepisu art. 71 ust. 1 pkt 1, ale gdy czyni to zawodowo albo nawet sporadycznie, ale w celach zawodowych, podpada również pod hipotezę art. 86 ust. 2 pkt 2 oraz ust. 3 pkt 1.

Kierowca samochodu ciężarowego przewożącego osoby poza kabiną kierowcy, z wyjątkiem konwojentów i drużyn roboczych, podpada pod hipotezę przepisu art. 71 ust. 1 pkt 1, a jeżeli czyni to zawodowo lub w celach zarobkowych, podpada również pod hipotezę art. 86 ust. 2 pkt 2; z kolei jeżeli masa całkowita samochodu wynosi powyżej 3,5 t., podpada także pod przepis art. 86 ust. 3 pkt 1. Oceniając rzecz od strony art. 86 ust. 2 i 3 kierowca samochodu ciężarowego wykonujący zawód kierowcy lub przewożący ludzi w celach zarobkowych, ale nie poza kabiną, podpada pod przepisy art. 86 ust. 2 pkt 2. Jeżeliby ubiegał się on o zatrudnienie w charakterze kierowcy samochodu ciężarowego o masie całkowitej powyżej 3,5 t. podlegałby on dodatkowo badaniom psychologicznym (art. 86 ust. 3 pkt 1). Natomiast nie wożąc ludzi poza kabiną i nie przewożąc materiałów niebezpiecznych nie mieściłby się w hipotezie art. 71 ust. 1 pkt 1 ustawy, a więc nie podlegałyby również

dyspozycji tego przepisu. Wreszcie osoba prowadząca samochód ciężarowy o masie do 3,5 t. nie wykonująca zawodu kierowcy, nie wożąca ludzi poza kabiną kierowcy ani nie przewożąca materiałów niebezpiecznych lub ludzi w celach zarobkowych nie podpada pod żaden z omawianych tu przepisów. Nie musiałyby więc ubiegać się o kartę kwalifikacji i wystarczyłoby tylko, aby posiadała prawo jazdy odpowiedniej kategorii stosownie do art. 70 ust. 1 ustawy.

Podobną analizę związaną z zestawieniem przepisów art. 71 ust. 1, art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 można by prowadzić również w stosunku do pozostałych kierowców wymienionych w tych przepisach.

Ogólny wniosek, jaki należy wyciągnąć z analizowanych przepisów, sprowadza się do stwierdzenia, że kierowca, który podpada pod jedną lub kilka hipotez, któregokolwiek z przepisów art. 71 ust. 1, art. 86 ust. 2 oraz art. 86 ust. 3 pkt 1 ustawy obowiązany jest zadość uczynić odpowiednio wymaganiom (dyspozycji) tych przepisów, a zadośćuczynienie temu obowiązkowi stwierdzone jest stosownie do art. 71 ust. 3 ustawy przez kierownika rejonowego urzędu administracji ogólnej i potwierdzone przez niego w dokumencie określonym jako świadectwo kwalifikacji.

W ramach przedstawionej wykładni przepisów art. 71 ust. 1 i ust. 3, art. 82 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 Trybunał Konstytucyjny, odpowiadając na pytanie szczegółowe wnioskodawcy stwierdza, co następuje:

pytanie dotyczy osoby wykonującej zawód kierowcy nie kierującej pojazdami wymienionymi w art. 71 ust. 1. Osoba taka jako kierowca zawodowy podpada pod przepis art. 86 ust. 2, który wyraźnie wymienia na wstępie kierowcę zawodowego. Będzie to kierowca autobusu wymieniony w pkt 1 ustępu drugiego, który nie należy do grupy kierowców, o jakich jest mowa w art. 71 ust. 1 oraz każdy kierowca innego pojazdu silnikowego (art. 86 ust. 2 pkt 2), jeżeli, pojazd ten nie należy do kategorii pojazdów wymienionych w art. 71 ust. 1 ustawy. Może to być np. osoba zatrudniona u kogoś do prowadzenia samochodu osobowego (ale nie taksówki), który nie jest wykorzystywany do przewożenia materiałów niebezpiecznych bądź kierowca pojazdu ciężarowego, który zawodowo eksploatuje ten samochód bez względu na tytuł dysponowania nim, byleby nie podpadał pod przepis art. 71 ust. 1 ustawy. Podani przykładowo kierowcy obowiązani są spełnić odpowiednio do rodzaju samochodu warunki przewidziane w przepisach art. 86 ust. 2 pkt 1 bądź 2.

Kierowca autobusu bądź kierowca zawodowy prowadzący samochód ciężarowy o masie całkowitej powyżej 3,5 t. obowiązany jest dodatkowo spełnić wymagania przewidziane w przepisie art. 86 ust. 3 pkt 1.

Kierowcy zawodowi wyżej wymienieni obowiązani są uzyskać świadectwo kwalifikacji po stwierdzeniu przez kierownika rejonowego urzędu rządowej administracji ogólnej, że spełniają odpowiednio do rodzaju pojazdu warunki przewidziane w art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 ustawy. Natomiast nie są obowiązani do posiadania kwalifikacji i spełnienia wymagań przewidzianych w art. 71 ust. 1 ustawy.

Dokonując interpretacji omówionych wyżej przepisów Trybunał Konstytucyjny posłużył się regułami wykładni językowej i systemowej. Ponadto idąc za wywodami zawartymi w piśmie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej. Trybunał Konstytucyjny uwzględnił również wnioski wynikające z wykładni celowościowej. Przepisy objęte

wnioskiem Prokuratora Generalnego należą do tej grupy postanowień ustawy – Prawo w ruchu drogowym, których celem jest wzmożenie bezpieczeństwa na drogach publicznych. Przepisy owe realizują wspomniany cel, wymagając od kierowców prowadzących pojazdy, z ruchem których łączy się zwiększone niebezpieczeństwo albo którzy biorą intensywny udział w ruchu drogowym posiadania zwiększonych kwalifikacji i spełnienia podwyższonych wymagań. Taka polityka ustawodawcza jest w pełni uzasadniona i dokonując wykładni odpowiednich przepisów należy mieć na względzie cele tej polityki, zwłaszcza gdy uwzględni się pozytywne jej skutki, o czym wspomina Minister Transportu i Gospodarki Morskiej.

Trybunał Konstytucyjny rozważył również, czy przepisy art. 71 ust. 3 w zw. z art. 86 ust. 2 i ust. 3 pkt 1 ustawy w świetle dokonanej wykładni nie są sprzeczne z przepisami Ustawy Konstytucyjnej oraz z pozostawionymi w mocy przepisami Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, a w szczególności, czy nie naruszają praw i wolności obywateli. Trybunał Konstytucyjny nie dopatrył się takich sprzeczności. Nakładane na obywateli w wypadkach określonych przez ustawę i we właściwym trybie obowiązki administracyjne mające na celu przyczynienie się do zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i obowiązków posiadania przez nich odpowiednich dokumentów poświadczających zadośćuczynienie stawianym im wymaganiom nie mogą być traktowane jako naruszenie praw i wolności obywatelskich ani nie naruszają zasady równości. Z kolei przepis zawarty w ostatnim zdaniu art. 71 ust. 3 mówiący, że odmowa wydania świadectwa kwalifikacji następuje w drodze decyzji administracyjnej zapewnia zainteresowanym drogę odwoływania się od decyzji negatywnej łącznie z prawem odwołania się do sądu administracyjnego.

Z tych przyczyn Trybunał Konstytucyjny podjął uchwałę o powszechnie obowiązującej wykładni przepisów objętych wnioskiem Prokuratora Generalnego jak w sentencji.