

PRAWO O RUCHU DROGOWYM

Komentarz

Michał Burtowy

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

PRAWO O RUCHU DROGOWYM

Komentarz

Michał Burtowy

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa

Stan prawny na 1 czerwca 2021 r.

Recenzent

Dr hab. Jacek Potulski, prof. UG

Wydawca

Dagna Kordyasz

Redaktor prowadzący

Tomasz Pietrzak

Opracowanie redakcyjne

JustLuk

Projekt okładek serii

Wojtek Kwiecień-Janikowski, Przemek Dębowski

prawolubni

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

Szanujmy prawo i własność

Więcej na www.legalnakultura.pl

Polska Izba Książki

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2021

ISBN 978-83-8223-883-9

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: PL-ksiazki@wolterskluwer.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Wprowadzenie

Prawo o ruchu drogowym z uwagi na swój szeroki zakres regulacji, zwane potocznie Kodeksem drogowym, wymaga nowoczesnego komentarza. Wynika to z faktu, że obowiązująca już od ponad 20 lat regulacja (w znacznej części weszła w życie 1.01.1998 r.) nadal musi zaspokajać zmieniające się, współczesne potrzeby praktyki ruchu drogowego.

Należy zauważyć, że w tym czasie przybyło pojazdów na krajowych drogach (zgodnie ze statystykami CEPIK w 2020 r. rejestrowano miesięcznie średnio między około 40 000 a około 120 000 pojazdów osobowych, natomiast w pierwszym kwartale 2021 r. – około 130 000 pojazdów miesięcznie), prawo polskie jest w procesie informatyzacji oraz integracji z unijnym i międzynarodowym porządkiem prawnym (co też powoduje przyływ pojazdów w ramach strefy Schengen), a w ostatnich latach pojawiły się nowe środki lokomocji (np. samochody autonomiczne) oraz wcześniej nieznanne w powszechnym użyciu, jak elektryczne mikropojazdy (przede wszystkim e-hulajnogi).

Zarazem w okresie obowiązywania komentowanej ustawy obserwowano wzrost liczby negatywnych zdarzeń na drogach, w tym wypadków drogowych i przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (o czym będzie mowa w uwagach wprowadzających do działu II), co z kolei wymusza konieczność poszukiwania prawnych rozwiązań, zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do nowszych zmian w tym zakresie należy wprowadzenie tzw. korytarza życia (zmiana art. 9 p.r.d.) i obowiązku tzw. jazdy na suwak (zmiana art. 22 p.r.d.), a następnie ujednoczenie dopuszczalnej prędkości w terenie zabudowanym do 50 km/h przez całą dobę (zmiana art. 20 p.r.d.) oraz modyfikacja praw i obowiązków uczestników ruchu w okolicy przejścia dla pieszych (zmiana art. 13–14 i 26 p.r.d.).

Nowy porządek prawny wiąże się także z dużą ilością zmian w dziale III Prawa o ruchu drogowym dotyczącym wymagań technicznych pojazdów i związanych z tym procedur. Wynika to m.in. z wejścia w życie unijnego rozporządzenia 2018/858, które

z dniem 1.09.2020 r. zastąpiło dyrektywę 2007/46/WE i obecnie wraz z rozporządzeniem 167/2013 oraz rozporządzeniem 168/2013 stanowi bazowy akt prawny w zakresie homologacji pojazdów i nadzoru rynku. Te ostatnie kwestie zmieniają się pod wpływem trendów ekologicznych i zrównoważonego rozwoju (ograniczanie emisji spalin), wywołanych m.in. nadużyciami na dużą skalę (tzw. afera Dieselgate dotycząca koncernu Volkswagen).

Wszystko to zmniejsza jednak czytelność i tak niełatwych przepisów Prawa o ruchu drogowym oraz komplikuje ich stosowanie w praktyce. Tymczasem komentowana ustawa dotyczy w zasadzie wszystkich osób, przede wszystkim jako uczestników ruchu drogowego, a jej pogłębiona znajomość wymagana jest, w odpowiednim zakresie, zarówno od jednostek realizujących zadania z zakresu administracji oraz służb mundurowych, jak i od organów wymiaru sprawiedliwości, uczestników obrotu gospodarczego (np. ubezpieczycieli), a często także osób fizycznych (w tym np. rolników).

Komentarz skoncentrowany jest więc przede wszystkim na przystępnej interpretacji obecnie obowiązujących przepisów Prawa o ruchu drogowym na potrzeby codziennej pracy osób mających do czynienia z problemami dotyczącymi ruchu drogowego. Wyjaśnia on regulacje komentowanej ustawy w formie tez autorskich oraz tez zaczerpniętych z praktyki wymiaru sprawiedliwości i nauki prawa, jednak bez nadmiernie rozbudowanej warstwy teoretycznej.

Tezy stanowią po części odzwierciedlenie poglądów teoretycznych oraz wniosków praktycznych Autora, które wypracowane zostały m.in. na podstawie doświadczeń adwokackich.

Autor dziękuje Żonie, dr Joannie Zajązkowskiej-Burtowej, za niezawodną pomoc i wsparcie.

Komentarz uwzględnia stan prawny na dzień 1.06.2021 r.

USTAWA

z dnia 20 czerwca 1997 r.

Prawo o ruchu drogowym¹

(tekst jedn.: Dz.U. z 2021 r. poz. 450; zm.: Dz.U. z 2021 r. poz. 463, poz. 694, poz. 720)

¹ Niniejsza ustawa wdraża postanowienia następujących dyrektyw Wspólnoty Europejskiej:

- 1) dyrektywy Rady z 16 grudnia 1991 r. odnoszącej się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (91/671/EWG) (Dz.Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 26 ze zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 353 ze zm.);
- 2) dyrektywy Rady 92/6/EWG z 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.Urz. WE L 57 z 02.03.1992, str. 27 ze zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 359 ze zm.);
- 3) dyrektywy Rady 96/53/WE z 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.Urz. WE L 235 z 17.09.1996, str. 59 ze zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 478 ze zm.);
- 4) dyrektywy 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (Dz.Urz. WE L 233 z 25.08.1997, str. 1 ze zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 19, str. 200 ze zm.);
- 5) dyrektywy Rady 1999/37/WE z 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 57 ze zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 351 ze zm.);
- 6) (uchylony);
- 7) dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz.Urz. WE L 124 z 09.05.2002, str. 1 ze zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 29, str. 399 ze zm.);
- 8) dyrektywy 2003/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 8 kwietnia 2003 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony (Dz.Urz. UE L 115 z 09.05.2003, str. 63; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 277);

-
- 9) dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG (Dz.Urz. UE L 171 z 09.07.2003, str. 1 ze zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 31, str. 311 ze zm.);
 - 10) dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz.Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1 ze zm.);
 - 11) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z 6 maja 2009 r. w sprawie badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 12 ze zm.);
 - 12) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/82/UE z 25 października 2011 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (Dz.Urz. UE L 288 z 05.11.2011, str. 1);
 - 13) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zgodności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz.Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz.Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

DZIAŁ I

Przepisy ogólne

Literatura: *Bachrach A.*, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980; *Beim M.*, *Uwarunkowania konkurencji między taksówkami a Uberem*, IKAR 2018/7; *Brylak J.*, *Ochrona prawna bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa 2018; *Burtowy M.*, *Kotowski W.*, *Hulajnogę elektryczne oraz inne mikropojazdy. Aspekty prawne i rozwiązania samorządowe*, Warszawa 2020; *Burtowy M.*, *Projekt dotyczący e-hulajnóg, UTO i rolę krokiem w dobrym kierunku*, prawo.pl; *Kaczmarek J.*, *Sampolski A.*, *Wybrane zagadnienia odpowiedzialności karnej pojazdów autonomicznych*, M. Praw. 2018/9; *Kasprzyk A.*, *Philipp-Pruchnik A.*, *Charakter prawny dróg wewnętrznych*, cz. 1, M. Praw. 2014/11, cz. 2, M. Praw. 2014/12, cz. 3, M. Praw. 2015/5; *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. J. Ciszewski, P. Nazaruk, Warszawa 2019; *Kotowski W.*, *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym*, PnD 2019/5; *Kotowski W.*, *Kryterium ruchu lądowego jako znamię przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. Uwagi na kanwie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 30 lipca 2015 r.*, sygn. IV KK 201/15, PnD 2015/12; *Kotowski W.*, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011; *Kotowski W.*, *Studium pewnego przypadku*, „Palestra” 2012/7–8, 9–10, 11–12; *Kotowski W.*, *Wrotkarz – pieszy w ruchu drogowym*, „Palestra” 2013/7–8; *Kotowski W.*, *Zderzenie rowerzysty z samochodem na przejściu dla pieszych. Studium pewnego przypadku*, „Palestra” 2016/1–2; *Lissoń P.*, *Zadania gmin w dziedzinie elektromobilności [w:] Prawne i ekonomiczne aspekty rozwoju elektromobilności w Polsce*, red. K. Kokocińska, J. Kola, Warszawa 2019; *Łucarz K.*, *Muszyńska A.*, *Glosa do wyroku SN z 25.10.2007 r.*, III KK 270/07, PS 2009/6; *Mendyk E.*, *Ekonomika i organizacja transportu*, Poznań 2002; *Soboń S.*, *Najważniejsze zmiany w Kodeksie drogowym*, M. Praw. 1997/9; *Stefański R.A.*, *Glosa do postanowienia SN z 7.01.2008 r.*, V KK 158/07, Prok. i Pr. 2009/6; *Stefański R.A.*, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008; *Stefański R.A.*, *Reglamentacja ruchu na drogach wewnętrznych*, PnD 2011/1; *Stefański R.A.*, *Ruch pieszych i pojazdów w kolumnie*, PnD 2000/2; *Strzelczyk R.*, *Prawo nieruchomości*, Warszawa 2019; *Urbanik G.*, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazd autonomiczny w kontekście art. 446 kc*, „Studia Prawnicze. Rozprawy i Materiały” 2019/2, t. 25.

Uwagi wprowadzające

Komentowany dział zawiera przepisy ogólne, które mają zastosowanie w stosunku do wszystkich pozostałych regulacji zawartych w Prawie o ruchu drogowym (§ 21 ust. 1–2 ZTP), a szerzej w całej tematyce ruchu drogowego, w związku z założeniem, że ustawa wyczerpująco reguluje całość spraw z tego zakresu (§ 19 pkt 2 ZTP).

Należy zatem sięgać do art. 1 i 2 p.r.d. przy tworzeniu i stosowaniu przepisów:

- 1) pozostałych działów tej ustawy (art. 3–152 oraz załączników nr 1 i 2);
- 2) rozporządzeń, wydanych na podstawie tej ustawy;
- 3) innych ustaw i rozporządzeń regulujących sprawy ruchu drogowego (np. Kodeks karny);
- 4) ustaw i rozporządzeń z innych gałęzi prawa (np. Kodeks cywilny, Kodeks rodzinny i opiekuńczy, ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych).

Ponadto przepisy ogólne Prawa o ruchu drogowym będą miały zastosowanie w sprawach drogowych do:

- 1) aktów prawa miejscowego (np. uchwał organów j.s.t.);
- 2) zarządzeń wewnętrznych (np. Komendanta Głównego Policji);
- 3) aktów jednostkowych (np. decyzji administracyjnych, orzeczeń sądów).

Niekiedy przepisy szczegółowe komentowanej ustawy wprowadzają określone wyjątki, które jednak należy interpretować możliwie wąsko (np. art. 70a). W przepisach szczegółowych znajdują się również wiążące pojęcia prawne, jak np. definicja pojazdu autonomicznego (art. 65k) czy jazdy testowej (art. 80s ust. 4). Pojawiają się również określenia niezdefiniowane (np. pojęcie jeźdźca – art. 36 ust. 2 p.r.d.).

Dla spójności ustawy tego typu określenia należałoby definiować i umieszczać w art. 2 p.r.d.

W komentowanym dziale ważną rolę pełni również odnośnik nr 1, który zawiera listę unijnych aktów prawnych, aktualnie implementowanych lub wykonywanych tą ustawą.

Art. 1. [Zakres przedmiotowy ustawy]

1. Ustawa określa:

- 1) zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu;
- 2) zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, a także działalność właściwych organów i podmiotów w tym zakresie;
- 3) wymagania w stosunku do innych uczestników ruchu niż kierujący pojazdami;
- 4) zasady i warunki kontroli ruchu drogowego.

2. Przepisy ustawy stosuje się również do ruchu odbywającego się poza miejscami wymienionymi w ust. 1 pkt 1, w zakresie:

- 1) koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób;
- 2) wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych.

3. Zadania samorządu województwa, o których mowa w art. 75aa–75ac, art. 140g ust. 2, art. 140i i art. 140k, stanowią zadania z zakresu administracji rządowej.

1. Przepis ten określa zakres podmiotowy i przedmiotowy stosowania ustawy.
2. Określone w art. 1 ust. 1 pkt 1 p.r.d. zasady ruchu oznaczają w tym przypadku prawa i obowiązki osób w ruchu drogowym, zwłaszcza przemieszczających się jego uczestników. Zasady ogólne sformułowane są przede wszystkim w art. 3–9, natomiast zasady szczegółowe, dotyczące poszczególnych kategorii uczestników ruchu – w art. 11–65n p.r.d.

Definicja drogi publicznej znajduje się w art. 2 pkt 1a, strefy zamieszkania w art. 2 pkt 16, a strefy ruchu w art. 2 pkt 16a p.r.d. (por. uwagi do tych przepisów).

3. Pojazdami, o których mowa w art. 1 ust. 1 pkt 2 p.r.d., są środki transportu zgodne z definicją określoną w art. 2 pkt 31 p.r.d. Na tle tej definicji jest jasne, że do pojazdów zaliczamy również typy urządzeń niezdefiniowanych wprost w ustawie, ale przeznaczonych i faktycznie używanych do poruszania się po drogach. Dotyczyło to jeszcze niedawno takich urządzeń, jak np. mikropojazdy – zwłaszcza e-hulajnogi (por. uwagi do art. 2 pkt 31 oraz M. Burtowy, W. Kotowski, *Hulajnogi...*, s. 34–35). Mimo zmian wprowadzonych nowelizacją z 30.03.2021 r. typologia pojazdów jest przestarzała i wymaga kompleksowego dostosowania do aktualnych potrzeb technicznych, cywilizacyjnych i gospodarczych.

Dopuszczenie do ruchu odbywa się po dokonaniu homologacji (jeśli jest ona wymagana dla danego typu pojazdu) oraz rejestracji. Szczegółowe warunki dopuszczenia oraz działalność właściwych organów i podmiotów w tym zakresie określają przepisy art. 66–80 p.r.d. oraz wydane na ich podstawie rozporządzenia.

Ze względu na to, że rejestracji pojazdu dokonuje się w drodze decyzji administracyjnej wydawanej na wniosek, organami właściwymi w zakresie dopuszczania pojazdów do ruchu są przede wszystkim: starosta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania lub siedzibę wnioskodawcy (organ I instancji) oraz SKO (organ II instancji). Szczegółowe zasady określa art. 73 i n. p.r.d. (zob. uwagi do tych przepisów).

4. Podmiotowo komentowana ustawa dotyczy wszystkich uczestników ruchu, czyli zarówno pieszych, jak i kierujących, oraz innych podmiotów, zgodnie z definicją z art. 2 pkt 17 p.r.d., a ponadto innych osób znajdujących się na drodze (por. uwagi do tego ostatniego przepisu).

Wspomniani w przepisie art. 1 ust. 1 pkt 3 p.r.d. inni uczestnicy ruchu niż kierujący to przede wszystkim piesi (definicja pieszego – art. 2 pkt 18 p.r.d.) oraz osoby znajdujące się w pojeździe lub na pojeździe, czyli przede wszystkim pasażerowie (W. Kotowski, *Prawo...*; odnośnie do pozycji instruktora nauki jazdy por. np. postanowienie SN

z 23.02.2011 r., III KK 276/10, OSNKW 2011/7, poz. 56, cytowane również w innym kontekście w uwagach do art. 66 p.r.d.).

Z kolei wymagania, o jakich mowa w tym przepisie, określone są przede wszystkim w przepisach działu III i dotyczą zasad bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym.

5. Określona w art. 1 ust. 1 pkt 4 p.r.d. kontrola może być rozumiana *sensu stricto* bądź *sensu largo*. W pierwszym (węższym) rozumieniu oznacza zespół czynności dokonywanych na podstawie rozporządzenia wydanego w oparciu o upoważnienie z art. 131 ust. 1 p.r.d. (por. uwagi do tego przepisu). W drugim (szerszym) rozumieniu jest to całościowy kształt celowych i prawnie uzasadnionych czynności, podejmowanych przez uprawnione organy w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i środowiska. Organami te określone są przede wszystkim w art. 129–129d p.r.d., a zasady i warunki wykonywania tych czynności w dziale 5, ale także m.in. w unijnych rozporządzeniach regulujących kwestie homologacji (por. dział III).
6. Stosowanie Prawa o ruchu drogowym również do ruchu odbywającego się poza drogami publicznymi, strefami zamieszkania i strefami ruchu (art. 1 ust. 2 pkt 1) dotyczyć może wszystkich przepisów komentowanej ustawy, a zatem także uregulowań w zakresie warunków dopuszczenia pojazdów oraz kontroli ruchu.

Celem jak i granicą możliwości szerszego stosowania przepisów komentowanej ustawy jest przeciwdziałanie zagrożeniu bezpieczeństwa osób fizycznych. Co do zasady, nie dotyczy to zatem zagrożenia dla mienia osób fizycznych ani zagrożenia innych dóbr, należących do podmiotów niebędących osobami fizycznymi, ani bezpieczeństwa mienia, gdyż nie wynika to z brzmienia czy funkcji komentowanego przepisu.

Powyższa rezerwa wobec szerszej interpretacji komentowanego unormowania ma swoje źródło w administracyjnoprawnym charakterze większości przepisów ustawy i ograniczeniu wolności, idącym nieraz w parze ze stosowaniem ustawy.

Zarazem jednak przy stosowaniu tego przepisu w stosunku do konkretnej sprawy warto zachować dozę zdrowego rozsądku, która każe w każdym przypadku określić katalog niezbędnych do zastosowania norm Prawa o ruchu drogowym z uwzględnieniem okoliczności, w jakim stopniu niezbędne jest zastosowanie poszczególnych przepisów. Nie można zatem z góry wykluczyć słuszności interpretacji szerszej, np. w odniesieniu do bezpieczeństwa zwierząt.

Ugruntowane jest już stanowisko, zgodnie z którym przepisy Prawa o ruchu drogowym należy stosować w odniesieniu do rajdów samochodowych (R.A. Stefański, *Glosa do postanowienia SN z 7.01.2008 r., V KK 158/07*, s. 156–163; por. jednak art. 70e p.r.d.).

Analogiczne stanowisko należy przyjąć również w stosunku do innego rodzaju zawodów sportowych, odbywających się na drodze (np. zawodów kolarskich i przejazdów rowerowych, a nawet biegów przełajowych; por. także art. 65–65g p.r.d.).

7. Naruszenie przepisów ustawy nie tylko na drodze publicznej, ale wszędzie tam, gdzie zazwyczaj (a nie sporadycznie) odbywa się ruch pojazdów (droga leśna, teren przemysłowy, tor gokartowy), może zatem rodzić odpowiedzialność za czyny skierowane przeciwko bezpieczeństwu lub porządkowi w komunikacji (rozdział 21 Kodeksu karnego, rozdział 11 Kodeksu wykroczeń; w tym zakresie por. np. postanowienie SN z 28.03.2017 r., III KK 472/16, LEX nr 2271447), ale także przeciwko życiu i zdrowiu (rozdział 19 Kodeksu karnego – por. np. wyrok SR w Bełchatowie z 18.06.2019 r., II K 582/18, LEX nr 2693407).

Również w sytuacji, gdy „ruch” w sensie faktycznym nie będzie ruchem drogowym w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym z uwagi na jego doraźny charakter na danym terenie, niewykluczona jest odpowiedzialność karna, ale nie za przestępstwo komunikacyjne, ale np. przeciwko życiu lub zdrowiu czy przeciwko mieniu (np. spowodowanie śmierci pasażerki auta na polu w czasie zlotu samochodowego – wyrok SO w Poznaniu z 28.09.2016 r., IV Ka 638/16, LEX nr 2153345).

Złamanie przepisów ustawy może również nieść skutki w zakresie odpowiedzialności cywilnoprawnej, z tym że oprócz uregulowań komentowanej ustawy, niezbędne będzie sięgnięcie do zasad zawartych w art. 415–449 k.c. (por. np. wyrok SR we Włocławku z 18.01.2017 r., V GC 371/15, LEX nr 2402913). Odpowiedzialność może dotyczyć uczestników ruchu, ale również podmiotów odpowiedzialnych za jego organizację, w tym organów władzy publicznej (jednostek samorządowych, służb mundurowych itd.).

Sprawcą takiego zachowania, odpowiedzialnym za jego skutki, może być każdy uczestnik ruchu (kierujący, pieszy, ale także np. pasażer pojazdu – wyrok SA w Szczecinie z 26.04.2019 r., I ACa 16/19, LEX nr 2679801). W tym kontekście warto pamiętać, że również poruszanie się z użyciem pojazdów o nieuregulowanym wprost statusie prawnym (np. e-hulajnoga, monowheel) może nie zwolnić z odpowiedzialności karnej i cywilnej w razie zajścia zdarzenia w związku z naruszeniem przepisów ustawy. Kryterium jest bowiem faktyczne przeznaczenie pojazdu (por. M. Burtowy, W. Kotowski, *Hulajnogi...*, s. 100–104; G. Karaszewski [w:] *Kodeks...*, red. J. Ciszewski, P. Nazaruk, art. 436, s. 741).

8. Mniej kontrowersji wzbudza stosowanie przepisów komentowanej ustawy w zakresie wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych (art. 1 ust. 2 pkt 2). Jest jednakże niezbędne, aby znak drogowy ustawiony był przez właściwy podmiot (zarządcę drogi pub-

W komentarzu szczegółowo, ale bardzo praktycznie omówiono przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Jest to niezbędna pozycja dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, ponieważ w przystępny sposób wyjaśnia zagadnienia dotyczące zasad zachowania na drodze, obowiązków uczestników ruchu – kierujących pojazdami i pieszych, warunków dopuszczania pojazdów do ruchu, rejestracji pojazdów oraz ich badań technicznych.

Książka uwzględnia zmiany wchodzące w życie w latach 2019–2022, które dotyczą m.in.:

- uporządkowania ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz urządzeń wspomagających ruch (rolki, wrotki itp.);
- nowych zasad pierwszeństwa pieszych na przejściu, zakazu korzystania z telefonów komórkowych na przejściach, „jazdy na zderzak” i zmniejszenia prędkości w obszarze zabudowanym w porze nocnej;
- nowych warunków przejazdu pojazdów nienormatywnych po drogach publicznych;
- obowiązku tworzenia „korytarza życia”;
- konieczności zgłoszenia faktu wymiany drogomierza.

Książka przeznaczona jest dla przedsiębiorców w branżach: transportowej, diagnostycznej, producentów e-hulajnóg i pojazdów autonomicznych, a także funkcjonariuszy Policji, straży miejskich i Inspektoratu Transportu Drogowego, biegłych sądowych, adwokatów, prokuratorów i sędziów.

Michał Burtowy – adwokat; współtwórca Kancelarii Ekspertów w Poznaniu; specjalizuje się w prawie drogowym, prawie nowych technologii komunikacyjnych, prawie odszkodowawczym i karnym; autor analiz na temat prawnych aspektów ruchu pojazdów autonomicznych.



9788382238839 W01P01

ISBN 978-83-8223-883-9



9 788382 238839

ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA 801 04 45 45

ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL

WWW.PROFINFO.PL