

PRAWO O RUCHU DROGOWYM

Komentarz

Michał Burtowy

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

WYDANIE **2**

PRAWO O RUCHU DROGOWYM

Komentarz

Michał Burtowy

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa

WYDANIE

2

Stan prawny na 20 marca 2023 r.

Recenzent

Dr hab. Jacek Potulski, prof. UG

Wydawca

Dagna Kordyasz

Redaktor prowadzący

Joanna Tchorek

Opracowanie redakcyjne

Joanna Ośka

Projekt okładek serii

Wojtek 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., 2023

ISBN 978-83-8328-457-6

2. wydanie

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 728 313 462

e-mail: PL-ksiazki@wolterskluwer.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Podstawowa literatura

Komentarze

- Burtowy M., *Drogi publiczne. Komentarz*, Warszawa 2022
- Drexler Z., *Przepisy ruchu drogowego z ilustrowanym komentarzem*, Warszawa 2019
- Hasiewicz J., *Zarządzanie ruchem drogowym. Komentarz*, Warszawa 2020
- Giszczak J., Kuflewski P., Papuga Z., *Kodeks drogowy z komentarzem*, Warszawa 2016
- Mezglewski A., Nowikowska M., Kurek J., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2022
- Soboń S., *Kodeks drogowy. Komentarz z orzecznictwem NSA, SN i TK, cz. 1, Ustawa – Prawo o ruchu drogowym z komentarzem*, Warszawa 2016

Metodyki i inne prace ogólne

- Ciępka P., *Diariusz prawniczy*, PnD 2021/1 i n.
- Kotowski W., *Problematyka wypadków drogowych*, Warszawa 2016
- Oleżałek M., *Metodyka pracy adwokata i radcy prawnego w sprawach przestępstw oraz wykroczeń drogowych*, Warszawa 2022
- Pawelec K., *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2021
- Prochowski L. [i in.], *Podstawy rekonstrukcji wypadków drogowych*, Warszawa 2016
- Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji*, red. K.J. Pawelec, P. Krzemień, Warszawa 2020

W powyższym zestawieniu ujęta jest lista podstawowych pozycji wydanych po 2015 r. Ponadto częściowe opracowania literatury szczegółowej Czytelnik znajdzie na początku każdego działu lub rozdziału. Natomiast starsza literatura zarówno ogólna (komentarze, metodyki), jak i szczegółowa (monografie, artykuły, glosy, orzeczenia oraz ich zbiory) jest obszernie przywołana w powyższych pracach. Cennym uzupełnieniem wiedzy praktycznej są również komentarze do kodyfikacji administracyjnych, cywilnych i karnych, a także prace z zakresu nauk technicznych. Niektóre pozycje przywołane są w zestawieniach literatury zawartych w niniejszym komentarzu.

Przedmowa do II wydania

Od dnia 1.06.2021 r., czyli od daty określającej stan prawny komentarza w jego pierwszym wydaniu, w przepisach komentowanej ustawy zaszły liczne zmiany, które należy omówić – a ponadto na kanwie zmian poprzednich pojawiły się zagadnienia będące przedmiotem dyskusji eksperckiej oraz medialnej i z tej przyczyny wymagające analizy.

Najistotniejsze zmiany w regulacjach komentowanej ustawy, wprowadzone po dniu 1.06.2021 r., wynikają z wejścia w życie art. 7 ustawy z 5.08.2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1768) oraz – pośrednio – art. 1 ustawy z 5.08.2022 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1783), które wpłynęły zwłaszcza na treść art. 2 p.r.d. zawierającego słowniczek wyrażeń ustawowych (definicji legalnych). Zmiany te weszły w życie 9.09.2022 r. oraz 21.09.2022 r.

Natomiast najważniejsze dyskusje prowadzone po dniu 1.06.2021 r. co do interpretacji zastosowania przepisów dotyczą problematyki pierwszeństwa w pobliżu przejść dla pieszych.

Wobec tego poszerzono treść omówień art. 13 oraz 26 p.r.d. oraz zaktualizowano literaturę o prace dotyczące tej tematyki (literatura do działu II).

Pozostałe zmiany w ustawie – a było ich kilka – również zostały w wykładni uwzględnione, a tam gdzie pojawiła się nowa, interesująca literatura, zostało to odnotowane w wykazach. Dotyczy to nie tylko literatury ogólnej, ale także zagadnień szczegółowych, jak choćby związanych z pojazdami autonomicznymi (art. 65k–65n p.r.d.).

Za cenne uwagi, które pozwoliły na poprawienie komentarza w tym wydaniu, uprzejmie dziękuję dr. Piotrowi Krzemieniowi.

Wprowadzenie

Prawo o ruchu drogowym, z uwagi na swój szeroki zakres regulacji, zwane jest potocznie Kodeksem drogowym. Stanowi ono zarazem istotną część prawa drogowego, czyli zbioru norm prawnych odnoszących się bezpośrednio do problematyki technicznej oraz użytkowej dróg i innych lądowych ciągów komunikacyjnych (z wyłączeniem transportu kolejowego). Jako tak istotny akt prawny wymaga ono 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 liczbą 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 Zajączkowskiej-Burtowy, za niezawodną pomoc i wsparcie.

Komentarz uwzględnia stan prawny na dzień 20.03.2023 r., a także zmiany wchodzące w życie z dniem 1.10.2023 r.

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., *Projekt dotyczący e-hulajnog. UTO i rołek krokiem w dobrym kierunku*, prawo.pl; Burtowy M., Kotowski W., *Hulajnogi elektryczne oraz inne mikropojazdy. Aspekty prawne i rozwiązania samorządowe*, Warszawa 2020; Dobrowolski R., *Zmiana definicji legalnej drogi i skrzyżowania, a obowiązujące w 2023 roku zasady ruchu drogowego*, <https://mrrerdek1.blogspot.com>; Kaczmarek J., Sampol-ski 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 30.07.2015 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; Łuczak 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 k.c.*, „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 odgrywa 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. Środki lokomocji to zresztą nie tylko pojazdy, ale i urządzenia wspomagające ruch (art. 2 pkt 18a p.r.d.).

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. Trzeba przy tym zaznaczyć, że przepisy działu III, takie zwłaszcza jak art. 66 ust. 1 p.r.d., mają zastosowanie nie tylko do pojazdów, lecz także do urządzeń wspomagających ruch.

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 osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch oraz kierujących, a ponadto innych podmiotów – zgodnie z definicją z art. 2 pkt 17 p.r.d., jak również 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.), osoby poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch oraz osoby znajdujące się w pojeź-

dzie 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 całokształt celowych i prawnie uzasadnionych czynności, podejmowanych przez uprawnione organy w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i środowiska. Organy 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, a także 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.

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

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 publicznej według art. 19 u.d.p., właściciela lub zarządcę drogi wewnętrznej według art. 8 ust. 2–3 u.d.p. w zw. z art. 10 ust. 10a p.r.d., z wyjątkami wynikającymi z § 11 r.w.z.r.),

Komentarz przystępnie i praktycznie omawia zagadnienia dotyczące zasad zachowania na drodze, obowiązków uczestników ruchu – kierujących pojazdami i pieszych, warunków dopuszczania pojazdów do ruchu, rejestracji pojazdów oraz ich badań technicznych.

Drugie wydanie uwzględnia wszystkie zmiany ustawodawcze i rozwój orzecznictwa w przedmiotowym zakresie od czasu ukazania się I wydania, w tym nowelizację art. 44 p.r.d., która wejdzie w życie 1 października 2023 r.

Obejmują one m.in.:

- nową definicję drogi dla pieszych i chodnika, skrzyżowania i innych części drogi, jak również idące za nimi modyfikacje w przepisach określających zasady ruchu drogowego oraz inne zmiany w słowniczku wyrażeń ustawowych;
- zmiany dotyczące Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców;
- nowe regulacje w zakresie kwalifikacji kierowców (w tym kierowców zawodowych);
- zmiany w przepisach odnoszących się do kompetencji organów kontroli ruchu drogowego;
- rozwój poglądów prawnych i orzecznictwa na kwestie pierwszeństwa pieszych.

Michał Burtowy – adwokat; współtwórca Kancelarii Ekspertów w Poznaniu; specjalizuje się w prawie drogowym, prawie nowych technologii komunikacyjnych, prawie odszkodowawczym i karnym, publikuje również prace z zakresu prawa rodzinnego. Prowadzi blog odzyskaj.info.pl.



9 788383 284576 W02P01

Kup e-book i czytaj
w aplikacji Smarteca

ISBN 978-83-8328-457-6



9 788383 284576

ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA: 801 04 45 45

ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL

WWW.PROFINFO.PL



CENA 230 ZŁ (W TYM 5% VAT)