

ISSN 1157 7621

BIULETYN INFORMACYJNY
PRAWO JAZDY

Wydawca: BIPJANE
Werszawa, grudzień 2001 r., nr 4/13



DODATEK SPECJALNY

Maciej Wroński

ZMIANY

W PRAWIE O RUCHU DROGOWYM od 2002 r.

www.bpj.pl

e-mail: biuletyn@bpj.pl

Wstęp

1 stycznia 2002 r. wchodzi w życie zmiany w przepisach ruchu drogowego wprowadzone ustawą z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 129, poz. 1444). Jest to największa i najpoważniejsza nowelizacja Kodeksu Drogowego od 1997 r. Zmiany obejmują praktycznie wszystkie zagadnienia Kodeksu Drogowego, dotycząc kierowców, kandydatów na prawo jazdy, rowerzystów, policjantów, drogowców, instruktorów, egzaminatorów i wielu, wielu innych osób. Ponieważ lektura oficjalnego tekstu nowelizacji wymaga dość dużego wysiłku i ciągłego porównywania kolejnych zmian, aby ułatwić zapoznanie się z nowymi przepisami powstało to opracowanie. Omawiane zmiany zostały pogrupowane tematycznie, przy czym dla osób, które będą chciały czytać omówienie wraz z tekstem nowelizacji oraz tekstami innych przepisów zamieszczone zostały przypisy wskazujące konkretną normę, której dotyczy omawiana zmiana. Oczywiście omówienie nie zastępuje źródła prawa jakim są przepisy zawarte w Dzienniku Ustaw, a poglądy w nim zawarte nie stanowią legalnej wykładni prawa. Ta ostatnia kształtować się będzie przez najbliższe miesiące przez indywidualne rozstrzygnięcia podejmowane przez uprawnione organy oraz przez orzecznictwo sądów. Tym nie mniej opracowanie to może być pomocne w zapoznaniu się z dosyć szerokimi zmianami w przepisach ruchu drogowego.

Zmiany dotyczące ogólnych zasad ruchu

Ustępowanie pierwszeństwa

Dotychczasowa definicja ustąpienia pierwszeństwa nie sprawiała wprawdzie większego kłopotu przy jej stosowaniu, nie mniej eksperci wskazywali na jej niedostateczną precyzję. Aby wyjść naprzeciw wysuwanym zastrzeżeniom zrezygnowano z adresowania tej normy do kierującego pojazdem lub pieszego, gdyż adresat normy wskazany jest w szczegółowych przepisach nakładających stosowny obowiązek.¹ Ponadto w definicji uwzględniono, że kierującym jest nie tylko kierowca, ale także prowadzący kolumnę pieszych, jeździec oraz osoba pędząca zwierzęta.

Włączanie się do ruchu

Przepisy szczegółowe wiążą obowiązek ustąpienia pierwszeństwa m.in. z włączaniem się do ruchu. Nowa ustawa wprowadziła tutaj następujące zmiany:

- Przepis określający, że wjazd z drogi gruntowej na jezdnię drogi twardej jest włączaniem się do ruchu objął wyjeżdżanie z drogi zwirowej, gdyż w związku ze zmianą definicji drogi twardej stała się ona drogą gruntową.²
- Zlikwidowano postanowienie, że wyjeżdżanie na jezdnię z innej części drogi jest włączaniem się do ruchu, gdyż taki szeroki zapis wprowadzał w niektó-

rych sytuacjach sprzeczność z innymi przepisami. Dotyczyło to m.in. zjeżdżania na jezdnię pojazdu szynowego (tramwaju) z wyspy centralnej na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym lub z wyodrębnionego torowiska (np. na pasie między jezdniami). Zamiast tego zapisu wskazano obok dotychczas wymienionych części drogi z których wjazd jest włączaniem się do ruchu (pobocze i pas ruchu dla pojazdów powolnych) także chodnik.³

- Wprowadzono zastrzeżenie, że przepis o włączaniu się do ruchu rowerzysty wjeżdżającego ze ścieżki rowerowej na jezdnię nie dotyczy wjazdu na jezdnię na przejeździe dla rowerzystów⁴, likwidując tym samym sprzeczność z przepisem⁵ określającym pierwszeństwo rowerzysty na przejeździe przed innymi kierującymi.
- Rozszerzono pojęcie włączania się do ruchu o wjazd z drogi dla rowerów na pobocze.⁶

Zmiana pasa ruchu

Obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który kierujący zamierza wjechać oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony, nie dotyczył skrzyżowań. Jedynie na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym pierwszeństwo przejazdu było ustalone znakiem C-12 „ruch okrężny”⁷. Aby ujedynolnić przepisy i objąć regulacją także inne skrzyżowania wprowadzono zasadę, iż norma ustawowa stanowiąca o ustępowaniu pierwszeństwa związanym ze zmianą pasa ruchu ma obowiązywać wszędzie na całej drodze.⁸

Ustępowanie miejsca

Z dniem 1 stycznia 1998 r. znikło z przepisów ruchu drogowego pojęcie „ustępowanie miejsca” mechanicznie zastąpione pojęciem „ustąpienie pierwszeństwa”. Pojęcia te, niestety, nie są tożsame, gdyż o ile pierwsze z nich oznacza w istocie konieczność usunięcia się (odjechania, zjazdu z dotychczasowego pasa ruchu, zejścia w bok), aby zrobić miejsce dla nadchodzącego lub nadjeżdżającego innego uczestnika ruchu, to drugie z nich oznacza powstrzymanie się od ruchu (zwolnienie, zatrzymanie się, powstrzymanie się od wykonania zamierzonego manewru) w celu przepuszczenia innych. Prowadziło to do braku możliwości ustalenia prawidłowych wzajemnych relacji pomiędzy różnymi uczestnikami ruchu drogowego, a w ostateczności mogło być przyczyną wypadków drogowych (np. zatrzymanie się pieszego na jezdni na torze jazdy nadjeżdżającego pojazdu) lub sparaliżowania tramwajowej komunikacji publicznej (stojące w zatorze drogowym samochody na szynach umieszczonych w jezdni).

Dlatego też w niektórych sytuacjach przywrócono dawne, obowiązujące do końca 1997 r. normy, przywracając pojęcie ustąpienia miejsca. I tak do ustąpienia miejsca są obowiązani:

- pieszy idący po lewej stronie jezdni – nadjeżdżającym z kierunku przeciwnego pojazdowi,⁹

- pieszy idący po drodze dla rowerów – nadjeżdżającym rowerom (nie dotyczy to osób niepełnosprawnych),¹⁰
- kierujący pojazdem znajdujący się na tej części jezdni, po której jeżdżą pojazdy szynowe (np. tramwaje) – nadjeżdżającym pojazdom szynowym,¹¹
- kierujący rowerem korzystający z chodnika, drogi dla pieszych (drogi oznaczonej znakiem C-16 „droga dla pieszych”) lub drogi dla rowerów i pieszych (drogi oznaczonej niebieską tarczą z symbolami znaków C-13 „droga dla rowerów” i C-16 „droga dla pieszych” oddzieloną poziomą kreską) – pieszym.¹²

Używanie świateł zewnętrznych

Dotychczasowy przepis¹³ o obowiązku używania świateł postojowych lub pozycyjnych pojazdu nie określał dostatecznie precyzyjnie okoliczności jego zatrzymania, w których należało włączyć te światła. Dlatego też teoretycznie mógł on dotyczyć również zatrzymania wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego (np. zatrzymania przed sygnalizacją świetlną), co było sprzeczne z innymi przepisami¹⁴ i w ostateczności mogło prowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. słabo oświetlony pojazd na środku jezdni). Dlatego nowelizacja uściśliła, że obowiązek ten dotyczy tylko zatrzymania nie wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego.¹⁵

Przewóz dzieci do szkół

Reforma systemu oświaty nałożyła na władze gminne obowiązek przewozu dzieci do szkół oddalonych od miejsca ich zamieszkania.¹⁶ Aby ich codzienna droga do szkoły była bezpieczna, koniecznym stało się kompleksowe uregulowanie zasad ich przewozu. Dotychczasowe regulacje ograniczały się w zasadzie do zmian w aktach wykonawczych. Nowelizacja przenosi niektóre z tych zapisów do ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz wprowadza nowe rozwiązania.

I tak zdefiniowano pojęcie autobusu szkolnego¹⁷, którym jest autobus przeznaczony do przewozu dzieci do szkoły spełniający łącznie następujące wymagania:

- barwa pomarańczowa,
- oznaczenie z przodu i z tyłu prostokątnymi tablicami barwy białej, z napisem barwy czarnej „autobus szkolny”.

Tablice nie mogą być widoczne (muszą być zdejmowane, zasłonięte lub złożone), gdy autobus nie przewozi dzieci.¹⁸

Czy oznacza to, że dzieci muszą być przewożone wyłącznie takimi autobusami? Oczywiście, nie. Gmina może przewozić dzieci także innym pojazdem – nawet niekoniecznie autobusem. Należy tylko pamiętać, że w takiej sytuacji pojazd ten nie nazywa się autobusem szkolnym, nie podlega szczególnej ochronie i nie może korzystać z wprowadzonych tą ustawą ułatwień. Ten inny pojazd (nie będący autobusem szkolnym) powinien być, oczywiście oznaczony kwadratowymi

tablicami barwy żółtej z symbolem dzieci, co wynika z mającego zastosowanie w takiej sytuacji odrębnego przepisu.¹⁹

Wprowadzone lub jedynie przeniesione do norm ustawowych ułatwienia dla autobusów szkolnych to:

- Możliwość podawania sygnału do zatrzymania innych pojazdów przez kierującego „gimbusem”.²⁰ Sygnał ten jest określony w przepisach wykonawczych²¹, jako widoczna na autobusie szkolnym tablica barwy żółtej ze znakiem B-20 „stop” z żółtym napisem i obrzeżem.
- Obowiązek zwolnienia lub nawet, w razie potrzeby, zatrzymania przez kierujących dojeżdżających do miejsca zatrzymania autobusu szkolnego w celu ułatwienia włączenia się go do ruchu, jeżeli jego kierowca sygnalizuje taki zamiar. Oczywiście kierujący autobusem szkolnym może wykonać zamierzony manewr jedynie po upewnieniu się, że spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.²²
- Obowiązek włączania w autobusie szkolnym świateł awaryjnych podczas wsiadania lub wysiadania dzieci, co oznaczać ma dla kierujących innymi pojazdami konieczność zachowania szczególnej ostrożności przy przejeżdżaniu obok autobusu. Dotyczy to jedynie sytuacji, gdy kierujący nie musiał zatrzymać się ze względu na podawany na autobusie sygnał do zatrzymania.²³

Należy mieć nadzieję, że kierujący autobusem szkolnym podawać będą sygnał do zatrzymania innych pojazdów tylko w sytuacji, gdy autobus zatrzymał się na jezdni i istnieje możliwość wyjścia spoza niego dzieci. W sytuacji, gdy autobus stoi w zatoce, a szkoła znajduje się po tej samej stronie drogi podawanie sygnału wydaje się zbędne i może prowadzić w krótkim czasie do deprecjacji jego znaczenia jako wymogu formalnego nie związany z bezpieczeństwem. Wiele tutaj zależy od prowadzonego przez Policję szkolenia kierowców „gimbusów” w zakresie wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem.

Przewóz dzieci pojazdem samochodowym

Nowelizacja wprowadza od dnia 13 maja 2002 r. precyzyjniejsze przesłanki stosowania fotelików ochronnych lub innych urządzeń ochronnych dla dzieci przewożonych pojazdami samochodowymi wyposażonymi w pasy bezpieczeństwa.²⁴ Są to:

- wiek do 12 lat,
- wzrost do 150 cm.

Przepis ten jednocześnie dostosowuje nasze zasady przewozu dzieci do przepisów Unii Europejskiej.²⁵ Należy pamiętać, że zarówno fotelik ochronny, jak i inne urządzenia ochronne powinny być odpowiednio oznakowane znakiem homologacji międzynarodowej, znakiem bezpieczeństwa lub w inny wymagany sposób.²⁶

Konsekwencją przyjęcia jako jednej z przesłanek do używania fotelików lub innych urządzeń wieku 12 lat, jest zmiana zasad przewozu dziecka na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego.²⁷ Niezależnie od wzrostu dziecka oraz od faktu,

czy pojazd jest wyposażony w pasy bezpieczeństwa, dziecko w wieku do lat dwunastu nie może być przewożone na przednim siedzeniu poza fotelikiem ochronnym. Należy tutaj przypomnieć, że w tym przypadku nie jest możliwe:

- stosowanie innych niż foteliki urządzeń ochronnych (urządzenia te można stosować jedynie na tylnych siedzeniach),
- przewożenie dziecka tyłem do kierunku jazdy jeżeli pojazd wyposażony jest w poduszkę powietrzną dla pasażera.

Używanie pasów bezpieczeństwa

Dla niektórych osób wskazanych przez dotychczasowe przepisy, jako zwolnione z obowiązku używania pasów bezpieczeństwa, nowa ustawa bardziej precyzyjnie określiła wymagania, które muszą one spełniać.²⁸ I tak osoba posiadająca zaświadczenie o przeciwwskazaniach do używania pasów bezpieczeństwa, będzie musiała obecnie legitymować się orzeczeniem lekarskim potwierdzającym ten fakt. Z kolei spośród osób – funkcjonariuszy służb państwowych przewożących osoby zatrzymane – skreślono żołnierzy jednostki wojskowej podporządkowanej Ministrowi Spraw Wewnętrznych ze względu na fakt likwidacji takich jednostek lub przekazania ich w gestię resortu Obrony Narodowej. Aby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych określono, że przewożona może być zarówno jedna, jak i więcej osób zatrzymanych.

W nowo wprowadzanych przepisach uwzględniono postęp techniczny. Otóż na polskim rynku pojawiła się możliwość zakupu motocykla, który jest fabrycznie wyposażony w pasy bezpieczeństwa oraz odpowiednią osłonę przed bezpośrednimi urazami głowy. W takiej sytuacji, wobec istniejącego obowiązku używania pasów bezpieczeństwa w pojazdach samochodowych fabrycznie w nie wyposażonych²⁹, obowiązek używania hełmów ochronnych jest nie tylko zbędny, ale wręcz zagraża bezpieczeństwu. Na przypiętego pasami kierowcę motocykla w razie zderzenia oddziałują bardzo duże siły, które ze względu na dodatkową masę (głowa obciążona hełmem) mogą spowodować uraz kręgosłupa szyjnych. Dlatego też postanowiono, że w takim przypadku kierujący motocyklem nie ma obowiązku używania hełmu³⁰, natomiast powinien oczywiście używać pasów bezpieczeństwa.

Używanie telefonów komórkowych

Dotychczasowe przepisy zezwalały na używanie telefonów komórkowych pod warunkiem używania urządzenia głośnomówiącego. Określenie „urządzenie głośnomówiące” budziło wiele zastrzeżeń i kontrowersji. Aby wyjaśnić znaczenie tego przepisu odwoływano się do jego celu, i stwierdzano, że przez urządzenie głośnomówiące należy rozumieć każde urządzenie samochodowe zwane w języku angielskim „hands free”. Zmiana ustawy ostatecznie przesądza o intencjach ustawodawcy stanowiąc, że zabronione jest korzystanie z telefonów wymagających trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku.³¹ Oczywiście tak, jak dotychczas, przepis nie obejmuje innych niż telefony urządzeń nadawczo-odbiorczych – np. CB radia.

Ciągnięcie przyczep

Jeżdżąc po niektórych zagranicznych drogach spotkać się można z tzw. pociągami drogowymi – ciągnikami samochodowymi z więcej niż jedną przyczepą. Wynika to z faktu, że zagraniczne ustawodawstwo krajowe w niektórych przypadkach ze względu na odmienny charakter ruchu drogowego, jak też inny standard dróg, dopuszcza możliwość ciągnięcia przez pojazdy więcej przyczep, niż było to dotychczas określone w polskich przepisach. Uwzględniając potrzeby gospodarki wprowadzono możliwość jazdy zespołu pojazdów, składającego się z więcej niż:

- z trzech pojazdów – w przypadku zespołu złożonego z ciągnika rolniczego lub wolnobieżnego i przyczep,
- z dwóch pojazdów – w przypadku zespołu złożonego z innego pojazdu silnikowego i przyczep.

Taki przejazd będzie możliwy jedynie po uzyskaniu zezwolenia na zasadach identycznych, jak dla przejazdu pojazdów nienormatywnych.³²

Nowa ustawa uwzględniła w przepisach Prawa o ruchu drogowym regulację zawartą dotychczas w przepisie wykonawczym³³ stanowiąc, że długość zespołu złożonego z pojazdu samochodowego i naczepy nie może być dłuższa niż 16,5 m.³⁴ Pogrzebało to tym samym nadzieję zwolenników amerykańskich ciągników siodłowych, charakteryzujących się przedłużoną maską, o możliwości ciągnięcia pełnowymiarowej naczepy bez konieczności uzyskiwania zezwolenia dla przejazdu pojazdów nienormatywnych. Trzeba tutaj wskazać, że normy przyjęte przy budowie polskich dróg zasadniczo uniemożliwiają poruszanie się dłuższymi zespołami.

Zmiany dotyczące rowerzystów

Przejeżdżanie rowerem przez jezdnię

Kierujący rowerem uzyskał lepszą od dotychczasowej ochronę przy przejeżdżaniu przez jezdnię, gdyż na kierujących innymi pojazdami nałożono obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do przejazdu dla rowerzystów³⁵.

Skreślono lub zmieniono³⁶ sprzeczne ze sobą i innymi regulacjami dotychczasowe przepisy, które z jednej strony stanowiły o bezwzględnym pierwszeństwie rowerzysty na drodze dla rowerów przebiegającej przez jezdnię przed skręcającym pojazdem (aby mieć pierwszeństwo rowerzysta nie musiał znajdować się na przejeździe), a z drugiej strony stwierdzały, że rowerzysta wjeżdżając na jezdnię jest włączającym się do ruchu i powinien ustąpić pierwszeństwa innym pojazdom. Po nowelizacji przepisy o włączaniu się do ruchu nie dotyczą przejazdu dla rowerzystów, a rowerzysta – przejeżdżający przez jezdnię poza przejazdem – zawsze musi ustępować pierwszeństwa innym, w tym także skręcającym.

Jazda rowerzysty po poboczu

Określono, że wjazd rowerzysty z drogi rowerowej na pobocze jest włączaniem się do ruchu.³⁷ W takiej sytuacji rowerzysta powinien zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa innym uczestnikom ruchu poruszającym się po poboczu.

Korzystanie z drogi przez rowerzystę

Uregulowano kompleksowo sposób korzystania z drogi przez kierujących rowerem ujmując w jednym przepisie wszystkie normy wskazujące jej części, z których zobowiązany jest lub może korzystać rowerzysta. W przepisie tym znalazł się nakaz korzystania przez rowerzystę z istniejącej drogi dla rowerów lub drogi dla rowerów i pieszych.³⁸ Dotychczas takie zachowanie wynikało wyłącznie z łącznej dyspozycji znaku C-13 „droga dla rowerów”³⁹ umieszczonego przy takiej drodze oraz dyspozycji znaku B-9 „zakaz wjazdu rowerów”⁴⁰ umieszczonego przy jezdni. Nowy przepis określił możliwość korzystania z innych części drogi w sytuacji typowej dla naszego kraju tj. gdy nie ma drogi rowerowej.⁴¹ Wówczas rowerzysta powinien w pierwszej kolejności korzystać z pobocza, jednocześnie pamiętając o wciąż obowiązującej zasadzie⁴² nakazującej zrezygnować z jazdy poboczem, o ile jazda rowerem utrudniłaby poruszanie się pieszych lub, gdy pobocze nie nadaje się do jazdy. W drugiej kolejności, gdy nie może skorzystać z pobocza rowerzysta powinien jechać prawą stroną jezdni.

Jazda rowerem z dzieckiem do lat dziesięciu

Nowelizacja zlikwidowała lukę prawną, która powodowała, iż w świetle przepisów ruchu drogowego dorosły nie mógł się wybrać na wycieczkę rowerową z dzieckiem do lat 10-ciu. Zgodnie z dotychczas obowiązującymi przepisami osoba dorosła mogła jechać na rowerze wyłącznie prawą stroną jezdni, podczas gdy towarzyszące jej dziecko zmuszone było do korzystania z jej lewej strony lub z chodnika. Rozwiązania przyjęte w nowelizacji umożliwią właściwą opiekę rodziców nad dziećmi do lat 10-ciu przez wprowadzenie zasady stanowiącej o możliwości jazdy dorosłego wraz z pozostającym pod jego opieką dzieckiem:

- po chodniku,⁴³ lub
- lewą stroną jezdni – jeżeli nie ma możliwości korzystania z chodnika lub pobocza.⁴⁴

Należy pamiętać, że jadąc lewą stroną jezdni rowerzysta powinien stosować do przepisów dotyczących ruchu pieszych po jezdni⁴⁵, z których wynika konieczność ustępowania miejsca nadjeżdżającym pojazdom (usuwania się z ich toru jazdy) i konieczność jazdy jeden za drugim (najlepiej tuż za dzieckiem tak, aby pozostało ono pod kontrolą) jak najbliższej krawędzi jezdni.

Jazda rowerem po chodniku

W celu zapewnienia lepszej ochrony i bezpieczeństwa pieszych⁴⁶ uporządkowano zasady korzystania przez rowerzystów z chodnika. Cel ten ma zapewnić wprowadzenie dodatkowych warunków uprawniających rowerzystę do korzystania z chodnika przez rowerzystę:

- minimalnej szerokości chodnika, po którym może poruszać się rower – 2 m,
- zmniejszenie prędkości rowerzysty jadącego po chodniku i zobowiązanie go do zachowania szczególnej ostrożności.

Ponadto ze względu na fakt preferowania ruchu pieszych rowerzysta poruszający się po chodniku powinien ustępować im miejsca, czyli usuwać się z drogi pieszych i zapewnić im swobodę korzystania z chodnika.⁴⁷ Ten ostatni obowiązek dotyczy również rowerzysty opiekującego się dzieckiem do lat dziesięciu.

Zmiany formalne

Niezależnie od omówionych wyżej rozwiązań ustawa wprowadziła zmiany o charakterze legislacyjnym. Z definicji drogi dla rowerów usunięto dotychczasową zamienną nazwę „ścieżka dla rowerów”⁴⁸. Zmianę tę wprowadzono konsekwentnie także w pozostałych przepisach.⁴⁹ Uwzględniono także rozwiązania przyjęte już wcześniej w rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych jednoznacznie wskazując, że po drogach dla rowerów mogą poruszać się tylko rowery jednośladowe.

Z kolei w definicji przejścia dla pieszych⁵⁰ uwzględniono istniejącą praktykę polegającą na wyznaczeniu na drodze dla rowerów miejsc przeznaczonych do przechodzenia przez pieszych. Przed tymi miejscami, o ile są one oznaczone znakiem pionowym D-6 „przejście dla pieszych” rowerzyści tak, jak inni uczestnicy ruchu drogowego, powinni zwalniać⁵¹, aby uniknąć narażenia pieszych na niebezpieczeństwo oraz zawsze (nawet jeżeli przejście oznaczono wyłącznie znakiem poziomym P-10) ustępować pierwszeństwa pieszym znajdującym się na przejściu.

Zmiany dotyczące jazdy motorowerem

Korzystanie przez motorowerzystę z drogi.

Od 1 stycznia 1998 r. motorowerzysta, nawet ten który dopiero ukończył 13 lat, nie mógł jechać po poboczu i musiał korzystać z jezdni. Stwarzało to bardzo duże zagrożenie dla tych osób. Obecna ustawa przywraca poprzednią zasadę ruchu motorowerów po poboczu.⁵² Ruch motoroweru po jezdni jest wymagany jedynie wówczas, gdy jazda motorowerem utrudniłaby poruszanie się pieszych lub, gdy pobocze nie nadaje się do jazdy.

Zmiany dotyczące używania pojazdów uprzywilejowanych

Dotychczasowe przepisy zezwalały Siłom Zbrojnym na używanie jako pojazdy uprzywilejowane jedynie pojazdów Żandarmerii Wojskowej i Wojskowych Służb Informacyjnych. W przypadku innych pojazdów wojskowych warunkiem ich użycia jako pojazdy uprzywilejowane było uzyskanie zezwolenia ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Ten stan rzeczy utrudniał działania innych wojskowych służb porządkowych oraz specjalistycznych jednostek używanych w związku z ratowaniem życia, zdrowia lub z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa publicznego. Dlatego zmieniono przepis umożliwiając użycie w razie potrzeby oraz w celach wskazanych w przepisach ruchu drogowego także innych wojskowych pojazdów.⁵³

Zezwolenie ministra właściwego do spraw wewnętrznych na używanie pojazdu jako pojazdu uprzywilejowanego wydawane jest bezterminowo. Tymczasem w wielu przypadkach, po jakimś czasie ustają okoliczności uzasadniające jego wydanie. Dlatego też wprowadzono przepis umożliwiający stwierdzenie wygaśnięcia otrzymanego zezwolenia.⁵⁴ Oczywiście decyzje administracyjną w tym zakresie wydaje ten sam minister, który wydał poprzednią decyzję.

Rozszerzono okoliczności, w których kierującemu pojazdem uprzywilejowanym wolno nie stosować się do wskazanych w przepisie zasad ruchu oraz znaków i sygnałów drogowych, o wykonywanie zadań związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe, którym na mocy odrębnych przepisów przysługuje ochrona⁵⁵. Zmiana ta legalizuje dotychczasową praktykę przejazdów tzw. VIP-ów pojazdami uprzywilejowanymi lecz, z pewnością nie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Zmiany dotyczące używania pojazdów wykonujących prace remontowe modernizacyjne i porządkowe

Przepisy określające przeznaczenie autostrady i drogi ekspresowej dopuszczają do jazdy po tych drogach jedynie pojazdy samochodowe, które na dodatek — w przypadku autostrady — powinny mieć możliwość rozwinięcia prędkości co najmniej 40 km/h.⁵⁶ Oznacza to, formalny brak możliwości wjazdu na te drogi wielu maszyn i pojazdów, które mogłyby wykonać prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne. Ten stan rzeczy został zmieniony⁵⁷. Pojazdy te mogą poruszać się po autostradzie i drodze ekspresowej, oczywiście pod warunkiem wysyłania żółtych sygnałów błyskowych i faktycznego wykonywania ww. prac.

Zmiany dotyczące osób niepełnosprawnych

Karta parkingowa

Dotychczasowe przepisy regulujące ułatwienia dla osób niepełnosprawnych sprawiały znaczną trudność w ich stosowaniu. Wynikało to przede wszystkim z:

- niewłaściwego określenia kręgu osób uprawnionych do niestosowania się do niektórych znaków i sygnałów drogowych (kierujących pojazdem) – tj. wszystkich osób niepełnosprawnych,
- braku przepisów określających precyzyjnie przesłanki do wydania odpowiedniej legitymacji osobie niepełnosprawnej,

Nowe zasady⁵⁸ przyjmują, że:

- warunkiem korzystania z ulg i przywilejów w ruchu drogowym przewidzianym w przepisach ruchu drogowego jest zaopatrzenie pojazdu w „kartę parkingową”, która powinna być umieszczona za przednią szybą w sposób umożliwiający jej odczytanie,
- z ulg i przywilejów mogą korzystać jedynie osoby niepełnosprawne o obniżonej sprawności ruchowej kierujące pojazdem lub nim przewożone,
- kartę parkingową wydaje odpłatnie starosta na podstawie orzeczenia i opinii odpowiedniej komisji powołanej do rozstrzygania o uprawnieniach rentowych⁵⁹,
- z takich samych ulg i przywilejów mogą korzystać kierujący pojazdami zaopatrzonymi w wydaną za granicą kartę parkingową.

Ta ostatnia zasada wynika z faktu, że karta parkingowa w myśl zaleceń Rady Europy może być uznawana w każdym z państw europejskich, co pozwoli także niepełnosprawnym obywatelom polskim na ułatwienia w ruchu międzynarodowym. Trzeba oczywiście pamiętać, że o rodzaju ulg i ułatwień decyduje w sposób odmienny ustawodawstwo krajowe każdego z państw osobno.

Przypomnijmy, że w Polsce osoba niepełnosprawna może pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności nie stosować się do znaków B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach”, B-3 „zakaz wjazdu pojazdów silnikowych, z wyjątkiem motocykli jednośladowych”, B-3a „zakaz wjazdu autobusów”, B-4 „zakaz wjazdu motocykli”, B-10 „zakaz wjazdu motorowerów”, B-35 „zakaz postoju”, B-37 „zakaz postoju w dni nieparzyste”, B-38 „zakaz postoju w dni parzyste” i B-39 „strefa ograniczonego postoju”.⁶⁰ Ponadto osoba niepełnosprawna może korzystać z miejsc parkingowych oznaczonych znakami D-18 „parking” lub D-18b „parking – miejsce zastrzeżone”, pod którymi umieszczono tabliczkę T-29 z symbolem wózka inwalidzkiego,⁶¹ lub znakiem P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej”⁶².

Wobec wprowadzenia karty parkingowej przepis zawarty w akcie wykonawczym stanowiący o możliwości oznaczania pojazdów nalepką barwy białej z międzynarodowym symbolem wózka inwalidzkiego barwy czarnej, umieszczoną na przedniej szybie w prawym górnym rogu⁶³ stanie się z pewnością przepisem martwym i powinien być jak najszybciej skreślony.

Osoba niepełnosprawna posiadająca dotychczas wydaną legitymację może z niej korzystać do 1 lipca 2002 r. umieszczając ją za szybą samochodu. Ten półroczny okres przejściowy to czas dla posiadacza legitymacji na uzyskanie opinii z komisji orzekającej o niepełnosprawności w celu otrzymania karty parkingowej. Dotyczy to oczywiście tych osób, które są niepełnosprawne w rozumieniu przepisów o rehabilitacji zawodowej i społecznej. Inne osoby, które nie spełniają warunków określonych w tych przepisach nie będą mogły zachować dotychczas nabytych uprawnień.

Zmiany dotyczące ruchu pieszych

Nowa ustawa jednoznacznie określiła wymagane zachowanie pieszych idących po jezdni. Pieszy obok dotychczasowego wymogu poruszania się jeden za drugim, jak najbliżej lewej krawędzi jezdni, powinien także ustępować miejsca nadjeżdżającym pojazdom, czyli usuwać się z toru ich jazdy.⁶⁴

Wprowadzono zmianę o charakterze formalnym usuwając z definicji drogi dla pieszych dotychczasową zamienną nazwę „ścieżka dla pieszych”⁶⁵.

Zmiany dotyczące kierowania ruchem i jego kontroli

Zmiany w przepisach określających osoby uprawnione do dawania sygnałów lub poleceń mają charakter legislacyjny, uwzględniając poprawną nazwę funkcjonariusza Straży Granicznej, który obecnie nie jest żołnierzem oraz przenosząc normę o możliwości dawania sygnałów do zatrzymania przez kierowcę autobusu szkolnego zawartą dotychczas w przepisie aktu wykonawczego⁶⁶ do przepisu ustawowego.⁶⁷

W nowym przepisie uwzględniono, że kierowca autobusu szkolnego dając sygnał do zatrzymania, sam nie musi być widoczny.⁶⁸

Jednym z większych problemów osób odpowiedzialnych za utrzymanie porządku i czystości na polskich drogach są porzucone pojazdy. Cóż z tego, że obowiązujące przepisy umożliwiają ich usuwanie, skoro usunięte pojazdy trzeba było zabezpieczyć i w przypadkach, gdy nie można było o usunięciu pojazdu powiadomić jego właściciela lub, gdy ten nie chciał ich odebrać, należało przez wiele lat parkować je na strzeżonym parkingu. Aby rozwiązać ten problem wprowadzono zasadę⁶⁹, że usunięte pojazdy (bez tablic rejestracyjnych oraz te, których stan wskazywał na to, że nie są używane) zostaną uznane za porzucone z zamiarem wyzbycia⁷⁰ i przejęte na własność gminy z mocy ustawy, jeżeli w terminie 6 miesięcy od ich usunięcia:

- nie zostaną z przyczyn niezależnych odebrane przez właściciela lub inną uprawnioną osobę,
- nie można ustalić właściciela, posiadacza lub innej uprawnionej do odbioru osoby.

Oczywiście należy pamiętać, iż zgodnie z zakresem obowiązywania ustawy⁷¹ ww. regulacja dotyczy jedynie pojazdów pozostawionych na drogach publicznych

lub na drodze niepublicznej, jeżeli jest ona położona w strefie zamieszkania. Przepis ten nie dotyczy usuwania wraków z innych miejsc, co jest uregulowane w odrębnych przepisach.⁷²

Szczegółowe zasady przejmowania tych pojazdów uregulowane będą w akcie wykonawczym, gdzie określone powinny zostać m.in. zasady poszukiwania osoby uprawnionej do odbioru pojazdu tak, aby w pełni zabezpieczyć zasadę poszanowania prawa własności. Z pewnością, akt ten powinien przewidywać, jako jeden z ostatnich kroków – gdy inne sposoby działania zostały wyczerpane – publiczne wezwanie do odbioru pojazdu (np. przez umieszczenie płatnych ogłoszeń w środkach masowego przekazu).

Oprócz nowych zasad związanych z usuwaniem porzuconych pojazdów nowe przepisy regulują w sposób kompleksowy, wprost w ustawie, blokowanie, usuwanie i przemieszczanie pojazdów w przypadkach naruszenia przepisów ruchu drogowego. W stosunku do obecnie obowiązujących zasad wprowadzono następujące nowe rozwiązania:

- Wprowadzono obligatoryjne usunięcie pojazdu z drogi w przypadku przekroczenia wymiarów.⁷³ Dotychczas nienormatywny pojazd mógł być usunięty tylko w przypadku przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej lub nacisku osi.
- Zrezygnowano z możliwości usuwania pojazdów, których stan techniczny zagraża porządkowi ruchu drogowego (np. pojazdu z niewłaściwie oświetloną tablicą rejestracyjną), pozostawiając oczywiście, jako przesłankę do usunięcia pojazdu, zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.⁷⁴
- Określono, że decyzję o usunięciu pojazdu w związku z naruszeniem przepisów może wydawać tylko policjant, a realizacja techniczna należeć będzie do przedsiębiorcy lub innej jednostki organizacyjnej wyznaczonych przez starostę. W przypadku akcji ratowniczej decyzja o przemieszczeniu pojazdu lub jego usunięciu podejmuje osoba dowodząca akcją.⁷⁵
- Przeniesiono uregulowania dotyczące warunków zwrotu pojazdu (zapłacie za holowanie i późniejsze parkowanie usuniętego pojazdu) z aktu wykonawczego do ustawy.⁷⁶
- Określono, że wyłączne kompetencje do zakładania blokad mają Policja lub straż gminna (miejska).⁷⁷
- Wprowadzono zasadę o przejściu na rzecz skarbu państwa nieodebranego w terminie 6 miesięcy przez uprawnioną osobę pojazdu usuniętego z innych przyczyn niż porzucenie.⁷⁸

W odniesieniu do uprawnień przysługujących Policji wprowadzono także zmiany mające charakter legislacyjny⁷⁹ lub porządkujący. Sprecyzowano, że kontroli pojazdów nienormatywnych, podlegają także wymiary pojazdu.⁸⁰ Ponadto w związku z przejazdem pojazdów nienormatywnych wprowadzono odpłatność za ich pilotowanie. Koszty pilotowania ponosić mają właściciel lub posiadacz pojazdu.⁸¹

Niezależnie od Policji kontrolę ruchu drogowego mogą prowadzić także inne służby. Nowe przepisy rozszerzają i precyzują ich kompetencje. I tak na szczeblu ustawowym potwierdzono i sprecyzowano wynikające dotychczas z aktów wykonawczych uprawnienia Straży Granicznej i organów celnych do kontroli pojazdów przekraczających granicę RP oraz pojazdów przebywających w strefie nadgranicznej.⁸² Służby te otrzymały ponadto prawo odmowy wjazdu do Polski pojazdów⁸³:

- kierowanych przez osoby pod wpływem alkoholu lub narkotyków,
- kierowanych przez osoby nie posiadające dokumentów, które są wymagane od kierowcy (prawo jazdy, dowód rejestracyjny, ubezpieczenie OC),
- w złym stanie technicznym zagrażającym bezpieczeństwu lub środowisku naturalnemu,
- ponadnormatywnych (nie dotyczy wymiarów).

Trzeba tutaj także wskazać wchodzący w życie z dniem 1 stycznia 2002 r. przepis⁸⁴ umożliwiający wykonywanie przysługujących policjantom uprawnień do kontroli ruchu drogowego inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego. Mogą oni kontrolować pojazdy, którymi wykonywany jest transport drogowy.

Nowe zasady wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych

Sam fakt, że pojazd jest zarejestrowany nie umożliwia jego właścicielowi w każdym przypadku korzystania z drogi. Jej konstrukcja, wytrzymałość oraz budowle takie, jak mosty, kładki, wiadukty lub tunele ograniczają możliwości przejazdu pojazdów. Dlatego też, gdy wymiary, masa i naciski pojazdu z ładunkiem lub bez tego ładunku przekraczają wielkości określone w przepisach wyjazd na drogę jest możliwy tylko po uzyskaniu zezwolenia. Takie zezwolenia wydawane były także pod rządami dotychczasowych przepisów, jednak nowelizacja wprowadza w tym zakresie zasadnicze zmiany:

- Zmieniony został podział zezwoleń⁸⁵ na zezwolenia wydawane na czas nieokreślony (np. dla pojazdów nieznacznie przekraczających wybrane normy), zezwolenia na czas określony (takim zezwoleniem zgodnie z intencjami ustawodawcy powinny wykazywać się np. niektóre maszyny rolnicze w okresie prac rolnych) oraz zezwolenia na jednokrotny przejazd w wyznaczonym czasie po ustalonej trasie (dla pojazdów w znacznym stopniu przekraczającym wymiary, masę lub naciski).
- Zezwolenia wydawać mają tylko starosta (dla zezwoleń wymaganych przy mniejszych przekroczeniach dopuszczalnych wielkości) oraz Generalny Dyrektor Dróg Publicznych lub wskazana przez niego jednostka (dla pojazdów w większym stopniu przekraczających normy)⁸⁶. Te ostatnie zezwolenia będą wydawane jedynie wtedy, gdy istnieje będzie możliwość wyznaczenia trasy przejazdu. Urzędnik nie będzie mógł od-

mówić wydania zezwolenia dlatego, że według niego, ładunek może być przewieziony innym rodzajem transportu lub może zostać podzielony. Oczywiście wymaga to od administracji takiego ustawienia opłat za wydanie zezwolenia, aby ze względów ekonomicznych przedsiębiorcy preferowali inne rozwiązania niż przewóz ładunków nienormatywnych po drodze publicznej.

Od konieczności uzyskiwania zezwoleń zwolnione były pojazdy specjalne tzw. służb mundurowych oraz pojazdy specjalne straży pożarnej biorące udział w akcjach ratowniczych. Ta zasada została utrzymana z tym, że zwolnienie to zostało rozszerzone także na pojazdy używane do celów specjalnych oraz o przewóz pojazdów specjalnych innymi pojazdami.⁸⁷ Oczywiście dotyczy to tylko ww. służb, czyli Sił Zbrojnych, Policji i Straży Granicznej.

Nowe zasady dopuszczania pojazdów do ruchu

Homologacja pojazdów

Dotychczasowe przepisy nie określały dokładnie podmiotów zobowiązanych do uzyskania świadectwa homologacji. Powodowało to sprzeczne interpretacje i kontrowersyjne uchwały sądowe.⁸⁸ Nowe regulacje precyzyjnie wskazują, że świadectwo muszą uzyskać jedynie przedsiębiorcy będący producentami albo importarami pojazdów lub ich części. Istotne jest, że produkcja albo import musi mieścić się w zakresie wykonywanej działalności.⁸⁹ Dlatego też przedsiębiorca, który nie osiąga dochodów z produkcji lub importu pojazdów (np. prowadzi produkcję rolną), sprowadzając pojazdy z zagranicy na własne potrzeby, nie musi poddawać ich badaniom homologacyjnym. W tym przypadku do rejestracji wystarczy badanie techniczne.⁹⁰ Badanie techniczne wystarczy także do rejestracji pojazdu wyprodukowanego lub importowanego w ilości jednej sztuki rocznie.⁹¹ Regulacja ta wprawdzie była dotychczas zawarta w przepisach wykonawczych⁹², nie mniej kwestionowano jej zgodność z zakresem delegacji ustawowej⁹³.

Identyfikacja pojazdów

Wymagania dotyczące posiadania cech identyfikacyjnych przeniesiono z przepisów wykonawczych⁹⁴ wprost do ustawy. I tak ustanowiono, że jednym z warunków uczestnictwa pojazdu w ruchu jest posiadanie numeru VIN, albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz numeru silnika.⁹⁵ Nowe uregulowania nie są zbyt precyzyjne i nie określają jakie pojazdy powinny posiadać te cechy. Nie należy jednak z tego wyprowadzać, że dotyczyć to może przykładowo rowerów, gdyż pojazdy te są wskazane w przepisach i porozumieniach międzynarodowych stanowiących równorzędne źródło prawa.

Przepisy wskazują, kto ma obowiązek lub prawo nadawania i umieszczania cech identyfikacyjnych pojazdu. Jest to przede wszystkim producent⁹⁶. W poz-

stałych przypadkach wskazanych w ustawie numery umieszczać ma jednostka która zostanie określona w przepisach wykonawczych⁹⁷, na podstawie decyzji starosty⁹⁸. Będzie to najprawdopodobniej, tak jak obecnie, stacja kontroli pojazdów.

Ww. przypadki w których dokonuje się nabicia numerów były określone do tej pory w przepisach wykonawczych.⁹⁹

Nowe nabite numery organ rejestrujący wpisuje do dowodu rejestracyjnego oraz do karty pojazdu (jeżeli była wydana).¹⁰⁰

Funkcje identyfikacyjne spełniają także tablice rejestracyjne oraz związane z nimi nalepki kontrolne. Nowa ustawa uwzględniła w swojej treści wprowadzone przepisami wykonawczymi¹⁰¹ ostatnie rozwiązania związane z legalizacją tablic wskazując, że:

- Tablice rejestracyjne, w które zaopatrzone są pojazdy zarejestrowane po dniu 30 kwietnia 2002 r. powinny być zalegalizowane, a wraz z nimi pojazd powinien posiadać nalepkę kontrolną.¹⁰²
- Legalizacji dokonuje organ właściwy w sprawach rejestracji (starosta oraz wojewoda mazowiecki) przez umieszczenie znaku legalizacyjnego.¹⁰³

Uzupełniono przepisy dotyczące odpłatności za rejestrację pojazdu wskazując, że za nalepkę kontrolną pobierana jest odrębna opłata.¹⁰⁴

Przebudowa pojazdów (rekonstrukcja i inne zmiany konstrukcyjne)

Wprowadzono bezwzględny zakaz wymiany nadwozia (a także podwozia lub ramy, jeżeli to one wyposażone są w cechy identyfikacyjne)¹⁰⁵, wychodząc ze słusznego założenia, że jest to w istocie sposób na obejście zakazu rejestracji składaków oraz na wprowadzanie do obrotu kradzionych pojazdów. O tym, że nie są to nieuzasadnione obawy, świadczyć mogą ogłoszenia typu: „kupię powypadkowego mercedesa przeznaczonego do kasacji”.

Ponadto jednoznacznie rozstrzygnięto dotychczasowe wątpliwości związane ze zmianą rodzaju pojazdu¹⁰⁶ wprowadzając zakaz dokonywania tego typu przebudowy¹⁰⁷.

Inne zmiany w pojeździe powodujące konieczność zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym są możliwe pod warunkiem:

- dokonania badania technicznego (nie dotyczy zamontowania instalacji gazowej, gdyż wtedy wymagana jest homologacja),¹⁰⁸
- zgłoszenia dokonanej zmiany do organu rejestracyjnego.¹⁰⁹

Stała rejestracja pojazdów

Rejestracji pojazdów dokonuje się na podstawie przedkładanych dokumentów. Dotychczas część z nich była określona w przepisach ustawy, a pozostałe w przepisach wykonawczych. Przepisy wykonawcze określały też szczególne sytuacje, w których w istniało zwolnienie z obowiązku przedkładania części dokumentów wskazanych w ustawie. Zgodnie z nowymi przepisami wszystkie wymagane do

rejestracji dokumenty wskazane są w ustawie, a dotychczasowe upoważnienie do wydania przepisu wykonawczego dla określenia dodatkowych dokumentów zostało zlikwidowane. Różnice pomiędzy dotychczasowymi wymogami a przyjętym rozwiązaniem sprowadzają się zasadniczo do:

- pominięcia wśród przedkładanych dokumentów dowodu uiszczenia opłaty skarbowej i dokumentu identyfikacyjnego,
- wprowadzenia nowego dokumentu niezbędnego do każdorazowej rejestracji – świadectwa oryginalności.

Ten ostatni dokument będzie wymagany dopiero od dnia 1 stycznia 2003 r. Świadectwo oryginalności wydawane będzie po pozytywnym wyniku specjalistycznego badania pojazdu przeprowadzanym w celu stwierdzenia jego oryginalności. Badanie będzie odpłatne, a obowiązek jego przeprowadzenia ciążyć będzie na jednej ze stron umowy kupna-sprzedaży. Można się spodziewać, że okazania tego dokumentu będzie żądał każdy potencjalny kupiec pojazdu. Warto tutaj zwrócić uwagę, że ustawodawca nie wprowadził odpowiedniego zastrzeżenia, że dokument ten nie będzie wymagany w przypadku zakupu nowego samochodu, co nie ma racjonalnego uzasadnienia i jak się wydaje, oznacza konieczność badania nowego pojazdu na koszt dealera lub jego klienta.

W celu stwierdzenia oryginalności pochodzenia pojazdu badane będą w szczególności jawne i ukryte identyfikatory oraz takie części pojazdu jak m.in.: silnik, nadwozie, układ przeniesienia napędu i zawieszenie. Pojazd będzie uznany za oryginalny w rozumieniu przepisów, o ile:

- składa się z części wytworzonych lub zamontowanych przez producenta,
- składa się z innych części, których legalność nabycia potwierdzona zostanie dokumentami; oznacza to konieczność gromadzenia wszystkich faktur i innych dokumentów za zakupione części samochodowe (w przypadku zakupu części od osoby prywatnej będzie to umowa cywilno-prawna kupna-sprzedaży); z tego obowiązku zwolnieni są posiadacze pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2003 r.,
- cechy identyfikacyjne pojazdu (numery VIN, silnika itp.) zostały nadane w drodze decyzji administracyjnej starosty; sformułowanie tej przesłanki budzi zasadnicze wątpliwości, gdyż jak się wydaje pominięta została możliwość uznania oryginalności pojazdu, w którym cechy te nadał i umieścił producent.

Jeżeli pojazd nie przejdzie badania z wynikiem pozytywnym, jego posiadacz nie uzyska świadectwa oryginalności i nie będzie mógł go zarejestrować. Ponadto w takim przypadku powiadamiana jest Policja, gdyż zachodzi prawdopodobieństwo, że pojazd lub jego część pochodzą z nielegalnego źródła. Przepisy nie odpowiadają jednak na pytanie, co się dzieje z pojazdem, gdy w wyniku powiadomienia Policji zostanie wydane postanowienie o umorzeniu postępowania karnego (nie stwierdzono, aby część pochodziła z kradzieży). Czy właściciel pojazdu nigdy nie

uzyska świadectwa oryginalności i nie będzie mógł zarejestrować pojazdu? Czy też będzie musiał czekać 3 lata na sądowe stwierdzenie zasiedzenia rzeczy ruchomej? Te pytania w świetle przyjętych rozwiązań pozostają bez odpowiedzi. Na szczęście przepis ma wejść w życie w 2003 roku i jest jeszcze czas na poprawienie ww. niedoróbek.

Ustawa uregulowała sytuację, w której przed kolejną rejestracją nowy właściciel gubi dowód rejestracyjny lub kartę pojazdu. Osoba ta nie może ubiegać się o wydanie wtórnika tych dokumentów (pojazd nie jest jeszcze zarejestrowany na jej nazwisko) i dlatego przyjęto rozwiązanie, że może ona uzyskać odpowiednie zaświadczenie z miejsca dotychczasowej rejestracji pojazdu i przedstawić je zamiast zagubionego dokumentu.¹¹⁰

W nowych przepisach o rejestracji nie pominięto zasad pozyskiwania dokumentów pojazdu i tablic rejestracyjnych przez służby państwowe prowadzące działania operacyjne. Działania w tym zakresie będzie prowadził wojewoda mazowiecki współdziałając ze starostami.¹¹¹

Rejestracja czasowa pojazdów

Zastosowanie rejestracji czasowej zostało znacznie rozszerzone, gdyż obecnie każdy rejestrowany pojazd będzie jej podlegać z urzędu.¹¹² Dotyczy to oczywiście także pojazdów nowych. Uzasadnieniem tej zmiany było stworzenie możliwości centralnego drukowania wypełnionych dowodów rejestracyjnych tak, aby ich blankiety nie były składowane w terenowych urzędach, co zawsze związane jest z ryzykiem kradzieży.

Stworzono także możliwość czasowej rejestracji pojazdów na wniosek placówek przeprowadzających badania pojazdów (homologacyjne lub wynikające z innych potrzeb przemysłu) na okres wskazany we wniosku, nie dłużej jednak niż na 6 miesięcy.¹¹³

Zmianą formalną jest rezygnacja z wyróżnienia w przepisach ustawy tymczasowych tablic rejestracyjnych¹¹⁴, gdyż wystarczającym jest wskazanie rodzajów tablic rejestracyjnych oraz ich szczegółowego zastosowania w przepisach wykonawczych. Ponadto, w niektórych przypadkach bardziej zasadnym jest wyposażenie czasowo zarejestrowanego pojazdu od razu w tablice zwyczajne (np. przy rejestracji nowych pojazdów).

Wyrejestrowanie pojazdów

Jednym z warunków wyrejestrowania pojazdu było i jest przekazanie go na złomowisko. Poprzednie przepisy operowały pojęciem „kasacja pojazdu”, które zostało zastąpione bardziej odpowiednim „utylizacja pojazdu”. Konieczność wycofania z eksploatacji pojazdu nie oznacza jednak, że niektóre z jego elementów nie mogą być wykorzystane przez dotychczasowego właściciela. Dlatego też usankcjonowano obecną praktykę, że na złomowisko mogą być przekazywane niekompletne pojazdy,

a w ostateczności nadwozie, podwozie lub rama posiadające numer VIN albo inny numer wymagany przepisami. Oprócz składnic złomu, pojazdy przeznaczone do kaskacji przyjmować mogą także specjalistyczne przedsiębiorstwa zajmujące się utylizacją pojazdów.¹¹⁵ Oczywiście pozostałe z pojazdu elementy muszą być wykorzystane w sposób nie naruszający przepisów o postępowaniu z odpadami.¹¹⁶

Zasada dotycząca zakazu powtórnej rejestracji pojazdu oraz wyjątki od tej zasady zostały sprecyzowane bardziej szczegółowo. Zakaz powtórnej rejestracji nie dotyczy pojazdów:

- odzyskanych po kradzieży,
- zabytkowych,
- starszych niż 25 lat i nie produkowanych od lat 15, uznanych za unikatowe lub mające szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.

Wydawanie kart pojazdów

Sprecyzowane zostało, że karty pojazdów wydawane przez starostów przy pierwszej ich rejestracji na terytorium RP dotyczą wyłącznie pojazdów samochodowych.¹¹⁷

Badania techniczne pojazdów

Ze względu na bardzo szeroką społeczną krytykę wprowadzonej w 1997 r. rejoni-zacji badań technicznych pojazdów i brak obecnie argumentów przemawiających za tym rozwiązaniem, zlikwidowano obowiązek przeprowadzania badań pojazdów w stacji kontroli pojazdów położonej na terenie województwa właściwego ze względu na miejsce rejestracji pojazdu.¹¹⁸

Zmienione zostały także zasady przeprowadzania okresowych badań technicznych pojazdów. Jedną z funkcji tych badań jest eliminacja z ruchu pojazdów o złym stanie technicznym, który mógłby być przyczyną wypadku. Ich częstotliwość uzależniona jest od wielu czynników, takich jak m.in. intensywność użytkowania pojazdów, rodzaj przewozów nimi wykonywanych, sposób ich wykorzystywania, a także przepisy prawa międzynarodowego.¹¹⁹ Nowe przepisy wychodzą naprzeciw tym przesłankom wprowadzając coroczne badania techniczne dla przyczep o dmc powyżej 3,5 tony. Taki sam roczny okres badań wprowadzono dla pojazdów wykorzystywanych do nauki jazdy lub do przeprowadzania praktycznej części egzaminu państwowego kandydatów na prawo jazdy.¹²⁰ Niestety nie zlikwidowano przy tym starej normy stanowiącej o co półrocznych badaniach tych pojazdów. Staje się ona jednak przepisem martwym, ze względu na zasadę wykładni prawa mówiącą o tym, że w razie kolizji równorzędnych norm prawnych stosuje się przepis późniejszy.

Z okresowych badań technicznych wyłączono pojazdy zabytkowe.¹²¹

Oprócz funkcji eliminacyjnej, badania techniczne mają gwarantować, że wprowadzone w pojeździe zmiany, dostosowujące go do potrzeb właściciela lub posia-

dacza lub wynikające z innych przyczyn są zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi. Te funkcje spełniają m.in. dodatkowe badania techniczne. I tu także wprowadzone zostały zmiany. Nowe przepisy precyzują, że dodatkowemu badaniu technicznemu każdorazowo podlegają¹²²:

- pojazdy, dla których konieczna jest zmiana danych w dowodzie rejestracyjnym ze względu na wprowadzone zmiany konstrukcyjne (nie zmieniające jego rodzaju) lub wymianę niektórych z elementów posiadających cechy identyfikacyjne,
- pojazdy, które mają być wykorzystane jako pojazd do nauki jazdy lub do przeprowadzania praktycznej części egzaminu państwowego kandydatów na prawo jazdy (nie dotyczy to pojazdów, które zostały homologowane właśnie jako takie).

Ze względu na fakt, iż zgodność z warunkami technicznymi montażu w pojeździe instalacji do zasilania gazem potwierdzana jest wyciągiem ze świadectwa homologacji, odstąpiono od sprecyzowanego dotychczas obowiązku poddawania takiego pojazdu dodatkowemu badaniu technicznemu.¹²³

Zmiany formalne

Ze względu na pojawiające się wciąż wątpliwości sprecyzowany został przepis o zakazie rejestracji „składaków” przez dodanie stwierdzenia, że nie dotyczy on pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1998 r.¹²⁴

Uzupełniono także lukę w przepisach związaną z wprowadzoną w 1997 r. zmianą definicji motocykla¹²⁵ i motoroweru¹²⁶, zgodnie z którymi:

- motocyklem przestały być pojazdy trójkołowe,
- motorowerem przestały być pojazdy osiągające prędkość od 45 do 50 km/h.

Przepisy nie określały zasad kwalifikacji tych pojazdów. Obecnie uznano, że pojazdy zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 1998 r. zachowują swój rodzaj określony przy mającej miejsce w tym czasie rejestracji.¹²⁷

Wymagania w stosunku do kierowców wykonujących transport drogowy

Jednym z celów nowelizacji Prawa o ruchu drogowym było dostosowanie polskich przepisów do wymagań Unii Europejskiej. Wymagania w stosunku do kierowców regulowane są w wielu przepisach prawa wspólnotowego. Jedną z dyrektyw¹²⁸ poświęconą jest kierowcom wykonującym transport drogowy i znalazła odzwierciedlenie w nowych uregulowaniach dotyczących świadectwa kwalifikacji.

Umieszczona niżej tabela przedstawia rodzaje pojazdów, przy których kierowaniu wymagane jest świadectwo kwalifikacji oraz nowe wymagania, których spełnienie potwierdzane jest w tym dokumencie.

rodzaj pojazdu		wiek	kurs doksztalający	wymagania badania lekarskie ¹²⁹	badanie psychologiczne ¹³⁰
pojazd lub zespół pojazdów, którym jest wykonywana działalność gospodarcza w zakresie przewozu osób lub rzeczy	pojazd samochodowy konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu do 5 osób łącznie z kierowcą	ukończenie 21 lat	nie jest wymagany	przed wydaniem pierwszego świadectwa kwalifikacji,	przed wydaniem pierwszego świadectwa kwalifikacji,
	pojazd samochodowy konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu powyżej 5 osób łącznie z kierowcą,		kierowców przewożących osoby	następnie co 5 lat w wieku do 55 lat,	następnie raz w ciągu roku od ukończenia 55 lat.
	samochód ciężarowy lub zespół pojazdów o dmc przekraczającej 7,5 t		kierowców przewożących rzeczy	corocznie w wieku powyżej 55 lat.	
Tramwaj		nie jest określony	kierowców przewożących osoby		
pojazd przewożący materiały niebezpieczne			kierowców przewożących materiały niebezpieczne*		
pojazd uprzywilejowany			nie jest wymagane		

* kurs doksztalający kierowców przewożących materiały niebezpieczne nie jest potwierdzany w świadectwie kwalifikacji, kierujący powinien mieć przy sobie zaświadczenie o ukończeniu tego kursu.¹³¹

Należy zwrócić uwagę, że:

- Do kierowania wszystkimi wskazanymi w tabeli pojazdami wymagane są wykonywane w odpowiednich terminach badania lekarskie i badania psychologiczne.
- Zmieniła się częstotliwość okresowych kontrolnych badań lekarskich i stała się niezależna od rodzaju kategorii posiadanego prawa jazdy.
- Koszty badań lekarskich i psychologicznych w przypadkach, gdy kierowca jest zatrudniony w przedsiębiorstwie wykonującym działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób lub rzeczy ponosi jego pracodawca.¹³²
- Ukończenie wieku 21 lat wymagane jest wyłącznie w związku z kierowaniem pojazdem, którym wykonywana jest działalność gospodarcza w zakresie przewozu osób lub rzeczy.
- W przypadku przewozu rzeczy świadectwo kwalifikacji wymagane jest, gdy dmc przekracza 7,5 t; dotyczy to tak, jak dotychczas, zarówno zespołu pojazdów, jak też pojedynczego pojazdu.

Ze względu na fakt, że nowe wymagania związane ze świadectwami kwalifikacji różnią się zasadniczo w stosunku do dotychczasowych wymagań, wprowadzono przepisy przejściowe umożliwiające kierowcom korzystanie z posiadanych świadectw kwalifikacji do czasu utraty ich ważności.¹³³

Wprowadzony został także inny przepis przejściowy, zgodnie z którym żołnierze zasadniczej służby wojskowej kierujący pojazdami w stosunku do których wymagane jest świadectwo kwalifikacji, zwolnieni są od wymogu ukończenia 21 lat i obowiązku ukończenia odpowiedniego kursu kształcącego do dnia 1 stycznia 2005 roku. Do tego czasu dokument równoważny świadectwu kwalifikacji wydawać będzie dowódca jednostki wojskowej.¹³⁴

Zmiany dotyczące osób uprawnionych do kierowania pojazdem

Wydawanie uprawnień

Przepisy ruchu drogowego uzależniają uzyskanie prawa jazdy od osiągnięcia wymaganego wieku, posiadania właściwego stanu zdrowia potwierdzonego orzeczeniem lekarskim, ukończenia szkolenia i zdania egzaminu państwowego. Dotychczasowy wiek 17 lat wymagany dla uzyskania prawa jazdy kategorii A lub B został zastąpiony wiekiem 18 lat¹³⁵ tak, aby osiągnąć zgodność w tym zakresie z ustawodawstwem unijnym¹³⁶. Przepis ten wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2002 r., przy czym jeżeli kandydat na prawo jazdy rozpocznie przed tym dniem szkolenie lub je ukończy, to będzie mógł uzyskać prawo jazdy na dotychczasowych zasadach, pomimo nie osiągnięcia wieku 18 lat.¹³⁷ Oczywiście w przypadku 16-latk, który mógł rozpocząć szkolenie na podstawie dotychczasowych przepisów na 3 miesiące przed osiągnięciem wymaganego dla prawa jazdy wieku, warunkiem koniecznym do skorzystania z ww. przepisu przejściowego jest ukończenie 17 roku życia.

Zmienione zostało miejsce, gdzie osoby ubiegające się o uprawnienie do kierowania będą mogły zdać egzamin państwowy. Dotyczy to kandydatów na kierowców z prawem jazdy kategorii T. Dotychczas istniała możliwość wyznaczenia miejsca egzaminu dla tej kategorii przez starostę, obecnie egzamin będzie możliwy tylko w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego.¹³⁸

Do wskazanych wyżej przesłanek uzyskania prawa jazdy dołączone zostało posiadanie orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem¹³⁹ w przypadku, gdy:

- kandydat przewidziany jest do szkolenia na kierowcę na potrzeby wojska,¹⁴⁰
- w wyniku badania lekarskiego kandydata na kierowcę stwierdzona została konieczność przeprowadzenia badania psychologicznego.¹⁴¹

Dodatkowym wymogiem do uzyskania niektórych kategorii prawa jazdy była konieczność uprzedniego uzyskania prawa jazdy innej kategorii. Dla przykładu można tutaj wskazać prawo jazdy kategorii C+E, dla uzyskania którego wymagane było po-

siadanie prawa jazdy kategorii C. Ponieważ nie było tutaj żadnych ograniczeń czasowych, kandydat na kierowcę przystępował do egzaminu państwowego na kategorię C+E niedługo po otrzymaniu prawa jazdy kategorii C i w ten sposób, w stosunkowo krótkim czasie, zmuszony był ponosić dwukrotnie opłatę za wydanie prawa jazdy, co było niczym nie uzasadnioną uciążliwością. Dlatego też zaproponowano zmianę tych zasad, odchodząc od wymogu fizycznego uzyskania dokumentu potwierdzającego posiadanie uprawnień do kierowania¹⁴², a na jego miejsce wprowadzając, jako warunek minimalny i konieczny, ukończenie szkolenia i zdanie egzaminu odpowiedniej kategorii prawa jazdy. Zmiana ta dotyczy uzyskiwania uprawnień w zakresie kategorii C, C1, D i D1 (wymagane szkolenie i złożenie egzaminu na kategorię B) oraz w zakresie kategorii B+E, C+E, C1+E, D+E i D1+E (wymagane szkolenie i złożenie egzaminu na kategorię związaną z ciągnącym pojazdem).¹⁴³

Dość istotną zmianą, dotyczącą uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdów przez żołnierzy, jest wprowadzenie – zamiast prawa jazdy – zastępczego dokumentu wydawanego przez dowódcę żołnierzom zasadniczej służby wojskowej na czas nie dłuższy niż jeden rok.¹⁴⁴ Po ukończeniu służby wojskowej dokument ten podlega wymianie na normalne prawo jazdy¹⁴⁵, które wydaje starosta. Przepisy wprowadzone nie precyzują – w jakich okolicznościach żołnierz może się posługiwać tym dokumentem, nie mniej wydaje się, że jego używanie dotyczyć może jedynie pojazdów służbowych.

Wprowadzona reforma systemu edukacji znalazła odzwierciedlenie w rozszerzeniu kręgu osób uprawnionych do wydawania kart rowerowych i motorowerowych, gdzie wskazano także dyrektorów gimnazjum i dyrektorów szkół ponadgimnazjalnych.¹⁴⁶ Ponadto kandydaci na kartę rowerową lub motorowerową będą mogli zdawać egzamin przed egzaminatorami państwowymi¹⁴⁷, przy czym z przepisów nie wynika, aby uprawnienie to przysługiwało wyłącznie egzaminatorom zatrudnionym w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego. Dlatego też wydaje się, że każda osoba wpisana do ewidencji wojewody jako egzaminator może przeprowadzać sprawdzenie kwalifikacji dzieci i młodzieży ubiegających się o takie uprawnienia.

Badania lekarskie

Zmiany w przepisach odnoszące się do badań lekarskich kierowców wprowadziły dodatkowe badania przeprowadzane na podstawie skierowania:

- policji – gdy kierujący prowadził pojazd w stanie nietrzeźwości, narkotyków lub innych podobnych środków,¹⁴⁸
- starosty – gdy otrzymał on zawiadomienie od zespołu orzekającego o niepełnosprawności.¹⁴⁹

W pierwszym przypadku badanie ma na celu ustalenie, czy osoba skierowana nie jest uzależniona od alkoholu, co wyklucza możliwość posiadania prawa jazdy.¹⁵⁰ W drugim przypadku chodzi o sprawdzenie, czy rencista, ze względu na

posiadaną niepełnosprawność, nie ma przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem.

Badania psychologiczne

Zmiany w przepisach odnoszące się do badań psychologicznych kierowców i motorniczych wprowadziły dodatkowe badania przeprowadzane na podstawie skierowania policji w przypadku, gdy¹⁵¹:

- kierujący prowadził pojazd w stanie nietrzeźwości, narkotyków lub innych podobnych środków,
- kierujący otrzymał ponad 24 punkty karne.

Szczególnie ta ostatnia przesłanka jest bardzo istotna, gdyż w wielu przypadkach notoryczne łamanie przepisów ruchu drogowego nie jest związane z ich niezajomością, lecz raczej z przeciwwskazaniami psychicznymi do kierowania pojazdem. Trudno bowiem przypuszczać, aby kierowca przekraczał dozwoloną prędkość ze względu na niezajomość znaczenia znaku B-33 „ograniczenie prędkości”.

Wydawanie wtórników dokumentów

Dla posiadacza prawa jazdy, pozwolenia do kierowania tramwajem lub świadectwa kwalifikacji wprowadzono nowy obowiązek – konieczność zawiadomienia odpowiedniego wydziału komunikacji o zniszczeniu tych dokumentów w stopniu powodującym ich nieczytelność¹⁵².

Sprecyzowano w przepisach ustawowych warunki uzyskania wtórnika wskazanych wyżej dokumentów. Do dotychczasowego warunku – złożenia oświadczenia o utracie dokumentu – dołączono jako alternatywny warunek jego zwrot (w przypadku zniszczenia lub zmiany danych)¹⁵³.

Cofnięcie uprawnień

Zmienione zostały przepisy dotyczące okoliczności, w których wydawana jest decyzja o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdem. I tak utrata prawa jazdy lub pozwolenie do kierowania tramwajem spowodowana będzie także uzyskaniem negatywnego wyniku badania psychologicznego przeprowadzanego w wyniku skierowania lekarskiego.¹⁵⁴

Przepisy nie mówią wprost o możliwości cofnięcia uprawnień w wyniku otrzymania negatywnego wyniku badania psychologicznego przeprowadzanego z innych przyczyn niż skierowanie przez lekarza. Jednak jest to pośrednio możliwe, gdyż otrzymanie przez wydział komunikacji negatywnego wyniku badania psychologicznego, wskazuje na uzasadnione wątpliwości co do stanu zdrowia kierowcy. W takiej sytuacji starosta powinien wydać decyzję o skierowaniu go na badanie lekarskie.¹⁵⁵ Kierowca utraci uprawnienie, jeżeli w wyniku tego badania stwierdzone zostaną przeciwwskazania zdrowotne (np. brak odpowiedniej sprawności psychicznej) do kierowania pojazdem.¹⁵⁶

Doprecyzowano przepisy stanowiące o wydawaniu uprawnień do kierowania po uprzednim ich cofnięciu lub innej ich utracie przez okres przekraczający jeden rok, uwzględniając dotychczasową praktykę polegającą na uzależnieniu tej czynności od uprzedniego zdania kontrolnego egzaminu państwowego sprawdzającego kwalifikacje.¹⁵⁷

Zmiany dotyczące osób wykonujących zadania związane z ruchem drogowym

Uregulowanie statusu rzeczoznawcy techniki samochodowej

Od kilkunastu lat działalność rzeczoznawstwa podjąć mógł każdy, niezależnie od zakresu posiadanej przez siebie wiedzy. Do wykonywania ekspertyz i oceny technicznej wystarczało uzyskanie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej. Spowodowało to pojawienie się na rynku wielu nierzetelnych osób, których działanie mogło mieć negatywne skutki dla porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nowe przepisy uporządkowały tę dziedzinę. Wprowadzono pojęcie rzeczoznawcy techniki samochodowej, którym jest osoba wpisana na listę rzeczoznawców prowadzoną przez ministra właściwego do spraw transportu. Do zadań rzeczoznawcy należy wystawianie opinii:

- na podstawie których nabijane są cechy identyfikacyjne (numery nadwozia, silnika itp.) w przypadku ich skorodowania lub ich zniszczenia podczas wypadku drogowego albo naprawy¹⁵⁸,
- o zakwalifikowaniu pojazdu jako unikatowy lub mający znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji w celu ponownej jego rejestracji¹⁵⁹,
- określających podstawowe parametry pojazdu, w przypadku trudności w ich ustaleniu na podstawie dokumentów lub podczas standardowego badania technicznego¹⁶⁰,

Niezależnie od ww. zadań ustawowych rzeczoznawcy mogą świadczyć także inne usługi, w stosunku do których ustawodawca nie zastrzegł ich wyłączności. Posiadanie potwierdzenia wysokich kwalifikacji w postaci wpisu na listę będzie z pewnością sporym atutem na rynku.

Aby zostać wpisanym na listę rzeczoznawców kandydat musi spełniać następujące warunki¹⁶¹:

- musi być obywatelem polskim i posiadać wyższe wykształcenie,
- powinien mieć prawo jazdy kategorii A, B oraz C1 lub C, a także 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją (może to być przykładowo praca: w przedsiębiorstwie produkującym części samochodowe, w stacji kontroli pojazdów, w instytucie naukowo-badawczym, w policji ruchu drogowego, w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego itp.),
- nie może być karany za przestępstwo umyślne.

Ponadto, co jest kluczowym warunkiem uzyskania wpisu, powinien mieć certyfikat potwierdzający odpowiednią wiedzę i kompetencje. Takie certyfikaty wy-

dają niektóre ze stowarzyszeń zawodowych, motoryzacyjnych oraz inne jednostki, które posiadają akredytację w polskim systemie akredytacji. Ważnym jest to, że wydawany po zaliczeniu odpowiednich egzaminów certyfikat ma ograniczony okres ważności, przed upływem którego należy ponownie zweryfikować swoją wiedzę, aby nie zostać skreślonym z listy rzeczoznawców.¹⁶²

Uznano kwalifikacje rzeczoznawców, którzy uzyskali uprawnienia zawodowe na podstawie przepisów obowiązujących jeszcze kilkanaście lat temu z zastrzeżeniem, że osoby te będą musiały uzyskać certyfikat do 31 grudnia 2004 r.¹⁶³

Zmiany dotyczące diagnostów

W odniesieniu do diagnostów nowe przepisy zmieniły jedynie okres – po upływie którego osoba mająca cofnięte uprawnienia do wykonywania badań technicznych może ponownie ubiegać się o uprawnienia. Jest to obecnie 5 lat – zamiast poprzednich 3.¹⁶⁴

Zmiany dotyczące instruktorów

W odniesieniu do instruktorów nowe przepisy wprowadziły:

- konieczność poddawania się kontrolnym badaniom lekarskim i psychologicznym na zasadach określonych dla kierowców wykonujących transport drogowy,¹⁶⁵
- zmianę zasad wydawania legitymacji instruktora i zlikwidowanie obowiązku posiadania świadectwa kwalifikacji – legitymacja wydawana jest na okres wynikający z kontrolnych badań lekarskich i psychologicznych i tym samym poświadcza ich wykonanie.¹⁶⁶

Przywrócenie uprawnień wykładowcom

Przyjęte w 1997 roku przepisy odebrały możliwość pracy tym wykładowcom, którzy chociażby ze względu na stan zdrowia nie mogli rozszerzyć swoich uprawnień, aby stać się pełnymi instruktorami. Obecna nowelizacja naprawia ten błąd. I tak osoby, które miały uprawnienia wykładowcy na podstawie przepisów obowiązujących w okresie od 1 stycznia 1992 r. do 30 czerwca 1999 r. – będą mogły nadal nauczać kandydatów na kierowców.

Zmiany dotyczące egzaminatorów

Egzaminator, wykonujący szczególnie ważne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zadania, jest z punktu widzenia przepisów prawa pracy zwykłym pracownikiem i do tej pory, pod względem formalnym, nie podlegał szczególnym wymaganiom (oprócz wymagań czysto zawodowych), jak też szczególnej ochronie. Z tego względu wprowadzone zostały do przepisów ruchu drogowego szczególne obowiązki egzaminatora. Są to¹⁶⁷:

- rzetelne i bezstronne wykonywanie zadań,

- rozwijanie wiedzy zawodowej i podnoszenie kwalifikacji,
- godne zachowanie w czasie wykonywania obowiązków.

Określono także, iż czynny zawodowo egzaminator nie może być instruktorem oraz kierownikiem lub właścicielem (współwłaścicielem) szkoły nauki jazdy.¹⁶⁸ Przepisy wprawdzie nie określają, czym jest szkoła nauki jazdy, nie mniej zgodnie z celem tej regulacji nie chodzi tutaj o jednostki doskonalące umiejętności kierowców, lecz o podmioty szkolące kandydatów na kierowców. Niestety przepis jest sformułowany dość wąsko i nie uniemożliwia prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców przez pozostającego w rozdzielności majątkowej współmałżonka egzaminatora.

Ze względu na emocje związane z przeprowadzaniem egzaminów państwowych i zdarzające się próby gróźb karalnych, a nawet przypadki bezpośredniej fizycznej agresji, wprowadzono ochronę egzaminatora na zasadach przysługujących funkcjonariuszowi publicznemu.¹⁶⁹ Ochrona ta polega przede wszystkim na wprowadzeniu odrębnej odpowiedzialności karnej za niektóre czyny przeciwko egzaminatorowi, takie jak przykładowo: naruszenie nietykalności cielesnej, czynna napaść, groźba, przemoc, zniewaga, propozycja przyjęcia „łapówki” itp.¹⁷⁰

Niezależnie od wskazanych wyżej nowych rozwiązań wprowadzono także inne zmiany:

- ujednoczenie zasad zatrudniania egzaminatorów – niezależnie od rodzaju przeprowadzanych egzaminów egzaminatorzy powinni być zatrudniani na podstawie umowy o pracę,¹⁷¹
- zmiana zasad wydawania legitymacji egzaminatora – legitymację wydaje dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego i to tylko egzaminatorom tam zatrudnionym, na okres wynikający z kontrolnych badań lekarskich i psychologicznych,¹⁷²
- likwidacja wymogu posiadania przez egzaminatora świadectwa kwalifikacji¹⁷³ – spełnianie wymagań w zakresie kontrolnych badań lekarskich i kontrolnych badań psychologicznych (wykonywanych na zasadach określonych dla kierowców wykonujących transport drogowy) dokumentowane jest pośrednio poprzez wydanie legitymacji,
- zmiana zasad corocznego szkolenia egzaminatorów – szkoleniom podlegać mają wyłącznie egzaminatorzy zatrudnieni w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego,¹⁷⁴
- rozszerzenie uprawnień egzaminatorów – wprowadzenie możliwości sprawdzania kwalifikacji osób ubiegających się o kartę rowerową lub motorowerową.¹⁷⁵

Zmiany dotyczące psychologów

Dotychczas uprawnienia psychologów wykonujących badania kierowców uregulowane były w przepisach aktu wykonawczego.¹⁷⁶ Obecnie uregulowane są wprost w ustawie, zgodnie z którą psycholog, aby móc wykonywać te badania, powinien:

- mieć odpowiednie kwalifikacje psychologa,¹⁷⁷
- zostać wpisany na listę prowadzoną przez wojewodę.¹⁷⁸

Nowe zasady wykonywania działalności gospodarczej związanej z ruchem drogowym

Niektóre zadania związane z ruchem drogowym wykonywane są przez przedsiębiorców. Ze względu na wagę tych zadań oraz konieczność zapewnienia skutecznego nadzoru nad ich wykonywaniem ze strony publicznej administracji, koniecznym jest reglamentacja tej działalności w postaci zezwoleń.

Ponieważ przepisy Prawa działalności gospodarczej nakazują¹⁷⁹, aby w przypadku reglamentacji działalności gospodarczej ustawowo zostały określone zakres i warunki wykonywania działalności gospodarczej oraz wydawania zezwoleń, jak też zostały wskazane informacje i dokumenty wymagane do złożenia wniosków o wydanie zezwolenia, zmienione przepisy ruchu drogowego wyszły naprzeciw tym postulatam i uregulowały w sposób szczegółowy zagadnienia związane z wydawaniem i cofaniem zezwoleń w odniesieniu do:

- szkolenia kandydatów na kierowców,¹⁸⁰
- produkcji tablic rejestracyjnych,¹⁸¹
- badań technicznych pojazdów,¹⁸²
- badań psychologicznych kierowców.¹⁸³

Ze względu na nowe przepisy wprowadzona została zasada, że przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie, którego dotyczy zmiana, mogą ją prowadzić nadal, pod warunkiem uzyskania nowych zezwoleń najpóźniej do dnia 1 stycznia 2003 r.¹⁸⁴

Ze względu na fakt, że w nowych przepisach przewidziano nowe zadanie wykonywane przez przedsiębiorców – badanie oryginalności pojazdu – także ta działalność objęta została zezwoleniami.¹⁸⁵

Utworzenie struktury BRD w Polsce

Od 1992 r., na podstawie zarządzenia Premiera, działa w Polsce Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako organ doradczy Rady Ministrów. Z jej inicjatywy powstały, na podstawie prawa miejscowego wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego, mające za zadanie wymianę informacji i koordynację działań administracji rządowej, samorządowej oraz organizacji pozarządowych. Nowe przepisy ruchu drogowego porządkują tę sytuację¹⁸⁶ powołując Krajową Radę BRD oraz jednolite struktury wojewódzkie. Określają one precyzyjnie ich skład, zadania oraz nakładają obowiązek rozliczania się z działań na rzecz bezpieczeństwa przed przedstawicielami społeczeństwa – Sejmem, Senatem i Prezydentem RP.

Przypisy

- 1 art. 1 pkt 1 lit. e nowelizacji zmieniający art. 2 pkt 23 Prawa o ruchu drogowym
- 2 art. 1 pkt 1 lit. a nowelizacji zmieniający art. 2 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym
- 3 art. 1 pkt 9 lit. a nowelizacji zmieniający art. 17 ust. 1 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym
- 4 art. 1 pkt 9 lit. b nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 17 ust. 1 pkt 3a Prawa o ruchu drogowym
- 5 art. 27 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym.
- 6 art. 1 pkt 9 lit. b nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 17 ust. 1 pkt 3a Prawa o ruchu drogowym
- 7 § 36 ust. 3 rozporządzenia Ministrów TiGM oraz SW z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- 8 art. 1 pkt 12 nowelizacji zmieniający art. 22 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym
- 9 art. 1 pkt 7 lit. a nowelizacji zmieniający art. 11 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 10 art. 1 pkt 7 lit. b nowelizacji zmieniający art. 11 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym
- 11 art. 1 pkt 8 nowelizacji zmieniający art. 16 ust. 6 Prawa o ruchu drogowym
- 12 art. 1 pkt 15 lit. a nowelizacji zmieniający art. 33 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 13 art. 52 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 14 art. 51 ust. 7 Prawa o ruchu drogowym
- 15 art. 1 pkt 21 nowelizacji zmieniający art. 52 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 16 art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty.
- 17 art. 1 pkt 1 lit. f nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 2 pkt 41a Prawa o ruchu drogowym
- 18 art. 1 pkt 25 wprowadzający nowy przepis art. 57a ust. 3 Prawa o ruchu drogowym
- 19 art. 57 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 20 art. 1 pkt 6 wprowadzający nowe przepisy art. 6 ust. 1 pkt 7 i art. 6 ust. 3 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym oraz art. 1 pkt 10 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 18a. ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym
- 21 § 109a rozporządzenia Ministrów TiGM oraz SW z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- 22 art. 1 pkt 10 nowelizacji wprowadzający nowe przepisy art. 18a. ust. 1 pkt 2 i ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 23 art. 1 pkt 25 nowelizacji wprowadzający nowe przepisy art. 57a ust. 1 i 2 Prawa o ruchu drogowym
- 24 art. 1 pkt 16 lit. b nowelizacji zmieniający art. 39 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym
- 25 Dyrektywa Rady 91/671/EWG
- 26 § 10 ust. 1 rozporządzenia MTiGM z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
- 27 art. 1 pkt 18 lit. b nowelizacji zmieniający art. 45 ust. 2 pkt 5 Prawa o ruchu drogowym
- 28 art. 1 pkt 16 lit. a nowelizacji zmieniający art. 39 ust. 2 pkt 1 i pkt 5 Prawa o ruchu drogowym
- 29 art. 39 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 30 art. 1 pkt 17 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 40 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 31 art. 1 pkt 18 lit. a nowelizacji zmieniający art. 45 ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym
- 32 art. 1 pkt 27 lit. b wprowadzający nowy przepis art. 62 ust. 4b Prawa o ruchu drogowym
- 33 § 2 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia MTiGM z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
- 34 art. 1 pkt 27 dotyczący przepisów art. 62 ust. 4, 4a i 5 Prawa o ruchu drogowym
- 35 art. 1 pkt 13 nowelizacji dotyczący art. 27 ust. Prawa o ruchu drogowym
- 36 art. 1 pkt 9 nowelizacji dotyczący art. 17 ust. 1 pkt 3 i 3a Prawa o ruchu drogowym
- 37 art. 1 pkt 9 lit. b nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 17 ust. 3a Prawa o ruchu drogowym
- 38 art. 1 pkt 15 lit. a nowelizacji zmieniający art. 33 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 39 § 37 ust. 1 rozporządzenia Ministrów TiGM oraz SW z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- 40 § 18 ust. 10 rozporządzenia Ministrów TiGM oraz SW z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- 41 art. 1 pkt 15 lit. a nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 33 ust. 1a Prawa o ruchu drogowym
- 42 art. 16 ust. 5 Prawa o Ruchu Drogowym
- 43 art. 1 pkt 15 lit. c nowelizacji zmieniający art. 33 ust. 5 Prawa o ruchu drogowym
- 44 art. 1 pkt 15 lit. d nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 33 ust. 7 Prawa o ruchu drogowym

- 45 art. 11 ust. 1-3 Prawa o ruchu drogowym
- 46 art. 1 pkt 15 lit. c nowelizacji zmieniającej art. 33 ust. 5 Prawa o ruchu drogowym
- 47 art. 1 pkt 15 lit. d nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 33 ust. 6 Prawa o ruchu drogowym
- 48 art. 1 pkt 1 lit. b nowelizacji zmieniającej art. 2 ust. 5 Prawa o ruchu drogowym
- 49 art. 2 pkt 9 nowelizacji
- 50 art. 1 pkt 1 lit. d nowelizacji zmieniającej art. 2 pkt 11 Prawa o ruchu drogowym
- 51 § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów TiGM oraz SW z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- 52 art. 1 pkt 8 nowelizacji zmieniającej art. 16 ust. 5 Prawa o ruchu drogowym
- 53 art. 1 pkt 22 lit. a nowelizacji zmieniającej art. 53 ust. 1 pkt 7 Prawa o ruchu drogowym
- 54 art. 1 pkt 22 lit. b nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 53 ust. 1a Prawa o ruchu drogowym
- 55 art. 1 pkt 22 lit. b nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 53 ust. 2 lit. c Prawa o ruchu drogowym
- 56 art. 2 pkt 3 i 4 Prawa o ruchu drogowym
- 57 art. 1 pkt 23 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 54 ust. 2a Prawa o ruchu drogowym
- 58 art. 1 pkt 4 nowelizacji zmieniającej art. 8 Prawa o ruchu drogowym i art. 1 pkt 5 skreślającej art. 8a
- 59 art. 6 ustawy z dnia 27 sierpnia o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych
- 60 § 33 ust. 2 rozporządzenia Ministrów TiGM oraz SW z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- 61 § 52 ust. 6 rozporządzenia Ministrów TiGM oraz SW z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- 62 § 92 rozporządzenia Ministrów TiGM oraz SW z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- 63 § 36 ust. 2 rozporządzenia MTiGM z dnia 19 czerwca 1999 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów
- 64 art. 1 pkt 7 lit. a nowelizacji zmieniającej art. 11 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym. Patrz także ustępowanie miejsca.
- 65 art. 2 pkt 8 nowelizacji
- 66 § 109a rozporządzenia Ministrów TiGM oraz SW z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- 67 art. 1 pkt 2 lit. a nowelizacji zmieniającej art. 6 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 68 art. 1 pkt 2 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 6 ust. 3 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym
- 69 art. 1 pkt 20 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 50a Prawa o ruchu drogowym
- 70 art. 180 Kodeksu Cywilnego
- 71 art. 1 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 72 ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach
- 73 art. 1 pkt 86 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 130 a ust. 1 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym
- 74 art. 1 pkt 86 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 130 a ust. 2 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym
- 75 art. 1 pkt 86 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 130 a ust. 4 Prawa o ruchu drogowym
- 76 art. 1 pkt 86 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 130 a ust. 6 Prawa o ruchu drogowym
- 77 art. 1 pkt 86 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 130 a ust. 9 Prawa o ruchu drogowym
- 78 art. 1 pkt 86 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 130 a ust. 10 Prawa o ruchu drogowym (patrz także usuwanie pojazdów porzuconych)
- 79 art. 1 pkt 84 lit. a nowelizacji zmieniającej art. 129 ust. 2 pkt 8 i 10 Prawa o ruchu drogowym
- 80 art. 1 pkt 84 lit. a nowelizacji zmieniającej art. 129 ust. 2 pkt 4 Prawa o ruchu drogowym
- 81 art. 1 pkt 84 lit. a nowelizacji dotyczącej art. 129 ust. 2 pkt 14 Prawa o ruchu drogowym
- 82 art. 1 pkt 84 lit. b nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 129 ust. 4a Prawa o ruchu drogowym
- 83 art. 1 pkt 84 lit. b nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 129 ust. 4b Prawa o ruchu drogowym
- 84 art. 129a Prawa o ruchu drogowym
- 85 art. 1 pkt 28 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 64 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 86 art. 1 pkt 28 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 64 ust. 3, 4 i 6 Prawa o ruchu drogowym
- 87 art. 1 pkt 28 nowelizacji wprowadzającej nowy przepis art. 64 ust. 5 Prawa o ruchu drogowym
- 88 uchwała NSA z dnia 23 października 2000 r. Sygn. Akt OPK 17/00
- 89 art. 1 pkt 31 nowelizacji zmieniającej art. 68 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym

- 90 art. 81 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 91 art. 1 pkt 31 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 68 ust. 11 pkt 4
- 92 § 7 rozporządzenia MTiGM z dnia 7 października 1999 r. w sprawie homologacji pojazdów
- 93 art. 68 ust. 13 Prawa o ruchu drogowym
- 94 § 11 rozporządzenia MTiGM z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
- 95 art. 1 pkt 29 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 66 ust. 3a Prawa o ruchu drogowym
- 96 art. 1 pkt 30 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 66a ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 97 art. 1 pkt 30 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 66a ust. 5 Prawa o ruchu drogowym
- 98 art. 1 pkt 30 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 66a ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 99 § 28 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia MTiGM z dnia 19 czerwca 1999 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów
- 100 art. 1 pkt 30 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 66a ust. 4 Prawa o ruchu drogowym
- 101 § 8 rozporządzenia MTiGM z dnia 19 czerwca 1999 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów
- 102 art. 1 pkt 33 nowelizacji zmieniający art. 71 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym oraz art. 4 ust. 9 nowelizacji
- 103 art. 1 pkt 38 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 75b Prawa o ruchu drogowym
- 104 art. 1 pkt 37 nowelizacji zmieniający art. 75 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 105 art. 1 pkt 30 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 66 ust. 4 pkt 5 Prawa o ruchu drogowym
- 106 uchwała NSA ...
- 107 art. 1 pkt 30 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 66 ust. 4 pkt 6 Prawa o ruchu drogowym
- 108 art. 1 pkt 46 nowelizacji zmieniający art. 81 ust. 8 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym
- 109 art. 78 ust. 2 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym
- 110 art. 1 pkt 34 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 72 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym
- 111 art. 1 pkt 35 lit. c nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 73 ust. 3a Prawa o ruchu drogowym
- 112 art. 1 pkt 36 nowelizacji zmieniający art. 74 ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym
- 113 art. 1 pkt 36 nowelizacji zmieniający art. 74 ust. 2 pkt 3 i ust. 4 Prawa o ruchu drogowym
- 114 art. 1 pkt 36 nowelizacji zmieniający art. 74 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 115 art. 1 pkt 41 nowelizacji zmieniający art. 79 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym
- 116 art. 1 pkt 41 nowelizacji dotyczący art. 79 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 117 art. 1 pkt 40 nowelizacji zmieniający art. 77 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym
- 118 art. 1 pkt 47 nowelizacji zmieniający art. 83 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 119 Dyrektywy Rady 77/143/EWG, 91/222/EWG oraz 91/328/EWG
- 120 art. 1 pkt 46 lit. a nowelizacji zmieniający art. 81 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym
- 121 art. 1 pkt 46 lit. b nowelizacji zmieniający art. 81 ust. 7 Prawa o ruchu drogowym
- 122 art. 1 pkt 46 lit. c nowelizacji zmieniający art. 81 ust. 8 pkt 2 i 3 Prawa o ruchu drogowym
- 123 art. 1 pkt 46 lit. c nowelizacji zmieniający art. 81 ust. 8 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym
- 124 art. 4 ust. 11 nowelizacji
- 125 art. 2 pkt 45 Prawa o ruchu drogowym
- 126 art. 2 pkt 46 Prawa o ruchu drogowym
- 127 art. 4 ust. 10 nowelizacji
- 128 Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 3820/85
- 129 art. 1 pkt 75 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 115a ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym
- 130 art. 1 pkt 75 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 115a ust. 2 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym
- 131 art. 1 pkt 75 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 115e Prawa o ruchu drogowym
- 132 art. 1 pkt 75 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 115a ust. 3 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym
- 133 art. 4 ust. 4 nowelizacji
- 134 art. 4 ust. 12 nowelizacji
- 135 art. 1 pkt 54 lit. b i c nowelizacji zmieniający art. 90 ust. 2 pkt 2 i 3 Prawa o ruchu drogowym
- 36 Dyrektywa Rady 91/439/EWG
- 137 art. 6 nowelizacji
- 138 art. 1 pkt 68 nowelizacji zmieniający art. 109 ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym
- 139 art. 1 pkt 54 lit. a nowelizacji zmieniający art. 90 ust. 1 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym
- 140 art. 124 ust. 1 pkt 6 Prawa o ruchu drogowym w brzmieniu ustalonym art. 1 pkt 80 nowelizacji
- 141 art. 124 ust. 1 pkt 5 Prawa o ruchu drogowym w brzmieniu ustalonym art. 1 pkt 80 nowelizacji
- 142 art. 1 pkt 52 lit. a nowelizacji skreślający art. 88 ust. 4 i 5 Prawa o ruchu drogowym

- 143 art. 1 pkt 54 lit. e nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 90 ust. 5 Prawa o ruchu drogowym
- 144 art. 1 pkt 55 lit. d nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 97 ust. 3a Prawa o ruchu drogowym
- 145 art. 1 pkt 55 lit. d nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 97 ust. 3b Prawa o ruchu drogowym
- 146 art. 1 pkt 55 lit. a i b nowelizacji zmieniający art. 97 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 147 art. 1 pkt 68 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 109 ust. 4 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym
- 148 art. 1 pkt 78 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 122 ust. 1 pkt 3 lit. b Prawa o ruchu drogowym
- 149 art. 1 pkt 78 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 122 ust. 1 pkt 5 Prawa o ruchu drogowym
- 150 art. 91 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym
- 151 art. 1 pkt 80 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 124 ust. 1 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym
- 152 art. 1 pkt 56 nowelizacji zmieniający art. 98 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 153 art. 1 pkt 56 nowelizacji dotyczący art. 98 ust. 2 pkt 2 i 3 Prawa o ruchu drogowym
- 154 art. 1 pkt 89 lit. a nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 140 ust. 1 pkt 1a Prawa o ruchu drogowym
- 155 art. 122 ust. 1 pkt 4 Prawa o ruchu drogowym
- 156 art. 140 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym
- 157 art. 1 pkt 73 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 114 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym oraz art. 1 pkt 88 zmieniający art. 138 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 158 art. 1 pkt 30 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 66a ust. 2 pkt 6 i ust. 3 Prawa o ruchu drogowym
- 159 art. 1 pkt 41 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 79 ust. 4 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym
- 160 art. 1 pkt 46 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 81 ust. 9a Prawa o ruchu drogowym
- 161 art. 1 pkt 42 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 79a ust. 1 i 2 Prawa o ruchu drogowym
- 162 art. 1 pkt 42 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 79a ust. 3 i 7 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym
- 163 art. 4 ust. 2 nowelizacji
- 164 art. 1 pkt 48 nowelizacji dotyczący art. 84 ust. 4
- 165 art. 1 pkt 66 nowelizacji zmieniający art. 106 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 166 art. 1 pkt 66 nowelizacji zmieniający art. 106 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 167 art. 1 pkt 70 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 110a ust. 1 Prawa o ruchu drogowym
- 168 art. 1 pkt 70 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 110a ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 169 art. 1 pkt 70 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 110a ust. 3 Prawa o ruchu drogowym
- 170 rozdział XXIX „Przestępstwa przeciwko działalności instytucji państwowych oraz samorządu terytorialnego” Kodeksu Karnego
- 171 art. 1 pkt 66 nowelizacji zmieniający art. 109 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym
- 172 art. 1 pkt 71 nowelizacji zmieniający art. 111 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym
- 173 art. 1 pkt 71 wprowadzający nowy przepis art. 111 ust. 5 Prawa o ruchu drogowym
- 174 art. 1 pkt 71 nowelizacji zmieniający art. 111 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym
- 175 art. 1 pkt 68 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 109 ust. 4 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym
- 176 § 14 rozporządzenia MTiGM z dnia 14 kwietnia 2000 r. w sprawie badań psychologicznych kierujących pojazdami oraz kandydatów na instruktorów i egzaminatorów
- 177 art. 1 pkt 80 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 124a ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym oraz wskazane w tym przepisie art. 7, 8 i 15 ustawy o zawodzie psychologa i samorządzie zawodowym psychologów
- 178 art. 1 pkt 80 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 124a ust. 2 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym
- 179 art. 98 ust. 2 Prawa działalności gospodarczej
- 180 art. 1 pkt 61, 62, 63 i 64 nowelizacji dotyczące odpowiednio przepisów art. 102, 103, 103a i 104 Prawa o ruchu drogowym
- 181 art. 1 pkt 38 nowelizacji wprowadzający nowe przepisy art. 75a, 75b, 75c i 75d Prawa o ruchu drogowym
- 182 art. 1 pkt 47 nowelizacji zmieniający przepis art. 83 Prawa o ruchu drogowym
- 183 art. 1 pkt 81 nowelizacji wprowadzający nowe przepisy art. 124a i 124b Prawa o ruchu drogowym
- 184 art. 4 ust. 6 nowelizacji
- 185 art. 1 pkt 45 nowelizacji wprowadzający nowy przepis art. 80g, 80h i 80i Prawa o ruchu drogowym
- 186 art. 1 pkt 90 nowelizacji wprowadzający nowy Dział Va „Działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego” Prawa o ruchu drogowym