

Marcin Niemiec

Historia przepisów regulujących ruch drogowy oraz bezpieczeństwo w komunikacji

Streszczenie

Opracowanie ma umożliwić prześledzenie drogi, która po 100 latach doprowadziła do aktualnie obowiązujących przepisów i rozwiązań chroniących bezpieczeństwo w komunikacji. Dzięki szczegółowemu omówieniu treści przepisów, Czytelnik będzie mógł odnaleźć podstawowe informacje i poznać ciekawostki, dotyczące obowiązujących przed laty rozwiązań, regulujących ruch samochodowy i związane z nimi delikty, poczynając od uregulowań zaborców z początku XX w., dotyczących ruchu drogowego i odpowiedzialności sprawców wypadków na terytorium II Rzeczypospolitej. To m.in. niżej opisane akty prawne oraz zastosowane w nich rozwiązania stanowiły fundament, na którym opierają się dziś obowiązujące przepisy – m.in. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o *kierujących pojazdami* oraz ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – *Kodeks karny*, w której znajdują się przepisy penalizujące zachowania godzące w bezpieczeństwo w komunikacji.

Słowa kluczowe

Historia, ruch drogowy, przepisy, penalizacja, wypadek.

* * *

1. Wstęp

Pojawienie się na ulicach miast pojazdów napędzanych silnikami było prawdziwym przełomem, o znaczeniu którego nie trzeba nikogo przekonywać. Od tej chwili doszło do zasadniczych zmian w możliwościach przemieszczania się osób, czy też transportu towarów. Z biegiem lat samochody stawały się coraz bardziej powszechne (w 1926 r. w Polsce zarejestrowanych było 14 670 pojazdów, a w 1939 r. już 41 948¹). Oprócz wielu nowych możliwości związanych z rozwojem szeroko pojętej techniki samochodowej, pojawienie się coraz szybciej poruszających się pojazdów skutkowało rosnącą liczbą wypadków drogowych, w wyniku których dochodziło do strat materialnych oraz powstawania obrażeń u uczestników ruchu.

Mgr Marcin Niemiec, prokurator w stanie spoczynku, Warszawa.

¹ <https://tomaszkubicki.wordpress.com/2016/05/24/ceny-samochodow-w-1938-roku-rynek-motoryzacyjny-ii-iii-rp/> (dostęp w dniu 3 września 2018 r.).

2. Okres zaborów – do 1918 r.

Bezpośrednio przed datą odzyskania niepodległości, na terenach polskich zajętych przez zaborców obowiązywały wydane przez nich akty prawne z dziedziny prawa karnego materialnego, które umożliwiały karanie kierowców powodujących wypadki. Były to:

- 1) rosyjski *Kodeks karny* (Tagancewa) z 1903 r., który zastąpił Kodeks karny z 1866 r.,
- 2) austriacka *Powszechna ustawa karna o zbrodniach, występkach i przekroczeniach* z 1852 r.,
- 3) *Kodeks Karny Rzeszy Niemieckiej* z 1871 r.

Wymienione unormowania nie zawierały odrębnych przepisów karnych, w rozumieniu obecnie obowiązujących przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (rozdział XXI obowiązującego *Kodeksu karnego*). Penalizacja zachowań w ruchu drogowym następowała na podstawie ogólnych przepisów przewidujących karalność spowodowania obrażeń ciała².

I tak – jeśli chodzi o *Powszechną ustawę karną austriacką z 1852 r.* – wskazać należy przytoczoną poniżej treść paragrafu 335, znajdującego się w rozdziale 8 „O występkach i przekroczeniach przeciwnych bezpieczeństwu życia”³ (pisownia cytowanych aktów prawnych pozostała oryginalna):

„Każdy czyn lub każde opuszczenie, co do którego winowajca może dorozumieć się już wedle koniecznych i dla każdego łatwych do rozpoznania skutków tego czynu lub opuszczenia, albo wedle obwieszczonych w tej mierze przepisów szczegółowych, lub też wedle stanu, urzędu, powołania, rzemiosła, zatrudnienia swego lub w ogólności wedle właściwych stosunków swych, iż mogłoby to naruszyć bezpieczeństwo życia, zdrowia lub ciała ludzkiego, albo iż może przyczynić się do powiększenia niebezpieczeństwa w tym względzie, będzie karaniem^{*)}, jeżeli stąd wynikło ciężkie uszkodzenie człowieka na ciele (§ 152), jako przekroczenie aresztem od jednego do miesiący sześciu; wtedy zaś, jeżeliby z niego śmierć człowieka wynikła, jako występki ścisłym aresztem od sześciu miesięcy do jednego roku”.

Jeżeli do czynu doszło z powodu „wynikającego z zawinienia pod okolicznościami szczególnie niebezpiecznymi”, powinien on zostać zakwalifikowany z paragrafu 337 wymienionej ustawy, którego brzmienie było następujące:

„Jeżeli dopuszczono się czynności lub opuszczenia, wedle §. 335. stanowiącego zawinienie na przedmiotach, wskazanych §§. 85 lit. c), 87 i 89, lub też pod okolicznościami, tamże wspomnianymi a bardzo niebezpiecznymi; czynność lub

² M. Niemiec, *Przestępstwo wypadku drogowego w pytaniach i odpowiedziach*, Warszawa 2019, s. 16.

³ *Powszechna ustawa karna austriacka (Kodeks karny) z dnia 27 maja 1852 r. Część druga.*

^{*)} Przywołując teksty dawnych aktów prawnych autor zachowuje ich oryginalną pisownię (*przyp. red.*).

opuszczenie takie nawet wtedy, gdyby z niego tylko ciężkie uszkodzenie ciała wyniknęło, karaniem być winno jako występek ścisłym aresztem od sześciu miesięcy do lat dwóch, a w razie wyrządzonego przez to zabicia człowieka aż do lat trzech”.

Analiza treści obu artykułów wskazuje, że kwalifikacja prawna wypadku samochodowego z § 335 miała miejsce – biorąc pod uwagę współczesne realia – w przypadku stwierdzenia winy nieumyślnej. Jeżeli okoliczności zdarzenia wskazywałyby na istnienie winy umyślnej w zamiarze ewentualnym, sprawca odpowiadałby za popełnienie czynu z § 337. Taki pogląd potwierdza treść dwóch orzeczeń Sądu Najwyższego, w których zawarto opis czynów osób skazanych za spowodowanie zdarzeń drogowych⁴. Oba rozstrzygnięcia wydane zostały w sprawach z powództwa cywilnego, wytoczonych przez osoby poszkodowane w wyniku wypadków drogowych. Warto przy tej okazji nadmienić, że wobec ówczesnych uregulowań (brak obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego) powództwa cywilne były jedyną możliwością uzyskania świadczeń przez osoby pokrzywdzone.

2.1. Rosyjski Kodeks karny z 1903 r.:

Wypadek drogowy, mający miejsce na terenach zaboru rosyjskiego, byłby kwalifikowany z przytoczonych poniżej artykułów 464 i 474 *rosyjskiego Kodeksu karnego z 1903 r.*, penalizujących nieumyślne spowodowanie obrażeń ciała o różnym stopniu (w tym śmierci)⁵.

2.2. Art. 464 rosyjskiego Kodeksu karnego z 1903 r.:

„Winny nieostrożnego spowodowania śmierci, będzie karany zamknięciem w więzieniu. Jeśli spowodowanie śmierci było następstwem niezachowania przez winowajcę przepisów, postanowionych przez ustawę lub rozporządzenie obowiązujące gwoździ zapewnieniu bezpieczeństwa osobistego przy działalności tego rodzaju, co działalność winowajcy, to winowajca będzie karany zamknięciem w domu poprawy na czas do lat trzech lub zamknięciem w twierdzy na czas do lat trzech. Nadto, sąd mocen jest zabronić winowajcy działalności tego rodzaju, przy której wykonywaniu winowajca śmierć spowodował, na czas od miesiący sześciu do lat trzech i obwieścić wyrok”.

⁴ Pierwsze z dnia 29 kwietnia 1931 r., o sygn. III Rw 200/31 (LEX nr 1632284), drugie – z dnia 5 sierpnia 1930 r., o sygn. III Rw 2697/29 (Zb. Orz. 1930/II, poz. 148).

⁵ *Kodeks karny z 1903 r.* (przekład z rosyjskiego) z uwzględnieniem zmian i uzupełnień obowiązujących w Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 1 maja 1921 r.), Warszawa 1922, s. 155 i 159, <http://www.bibliotekacyfrowa.pl/dlibra/publication/50138/edition/50650/content?ref=desc> (dostęp w dniu 5 maja 2018 r.).

2.3. Art. 474 rosyjskiego Kodeksu karnego z 1903 r.:

„Winny nieostrożnego spowodowania uszkodzenia ciała będzie karany: aresztem, jeśli uszkodzenie jest bardzo ciężkie lub ciężkie; aresztem na czas do tygodnia jednego, lub grzywną do rubli dwudziestu pięciu, jeśli uszkodzenie jest lekkie. Jeśli takie uszkodzenie było następstwem niezachowania przez winowajcę przepisów, postanowionych przez ustawę lub rozporządzenie obowiązujące gwoli zapewnieniu bezpieczeństwa osobistego przy działalności tego rodzaju, co działalność winowajcy, to winowajca będzie karany: zamknięciem w więzieniu na czas do miesięcy sześciu, jeśli uszkodzenie jest bardzo ciężkie lub ciężkie; aresztem, jeśli uszkodzenie jest lekkie.

Nadto sąd mocen jest zabronić winowajcy działalności tego rodzaju, przy której wykonywaniu winowajca spowodował uszkodzenie ciała, na czas od miesięcy sześciu do lat dwóch i obwieścić wyrok”.

2.4. Art. 231 rosyjskiego Kodeksu karnego:

Zauważyć należy, że treść niżej wymienionego art. 231 rosyjskiego *Kodeksu karnego* nie odnosiła się i nie miała zastosowania do pojazdów mechanicznych, lecz tylko do ruchu pojazdów zaprzęgowych w mieście lub na wsi (tak: Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 23 kwietnia 1930 r., sygn. II K 200/30, OSN(K) 1931/2, poz. 34).

„Winny:

- 1) jazdy nieogłędnej lub niepomiernej szybkiej w mieście lub wsi;
 - 2) zlecenia powożenia koniem osobie do tego niezdolnej lub pijanej, o czym winowajca wiedział,
- będzie karany: aresztem na czas do tygodni dwóch lub grzywną do rubli pięćdziesięciu”.

2.5. § 222 i 230 Kodeksu karnego Rzeszy Niemieckiej z 1871 r.:

W *Kodeksie karnym Rzeszy Niemieckiej z 1871 r.* sprawca wypadku odpowiadał (w zależności od skutków zdarzenia) na podstawie § 222 i § 230, w brzmieniu: § 222 „Ktoby wskutek niedbalstwa spowodował śmierć człowieka, ulegnie karze więzienia do lat trzech”.

§ 230 „Kto przez niedbalstwo wyrządza innej osobie uraz cielesny, skazany być ma na. grzywnę do dziewięciuset marek albo więzienie do lat dwóch. Jeżeli sprawca, z tytułu swego urzędu, zawodu lub zarobkowania miał szczególny obowiązek baczenia i obowiązek ten zaniedbał, można karę więzienia podwyższyć do lat trzech”.

2.6. § 231 Kodeksu karnego Rzeszy Niemieckiej z 1871 r.:

Warto też odnotować przytoczoną poniżej treść § 231 tego kodeksu, odnoszącego się do możliwości orzeczenia nawiązki na rzecz pokrzywdzonego⁶.

„We wszystkich wypadkach urazu cielesnego można orzec, na żądanie pokrzywdzonego, obok kary, zapłaty na jego rzecz nawiązki do wysokości sześciu tysięcy marek. Orzeczona nawiązka wyłącza dochodzenie dalszych roszczeń o odszkodowanie. Za nawiązkę tę odpowiadają skazani na nią solidarnie”.

3. Okres tuż porozbiorowy

Gwałtowny rozwój motoryzacji sprawił, że rozwiązania prawne przełomu XIX i XX w. szybko stały się niewystarczające. Nie chodzi tylko o przepisy karne (nowe przestępstwa i wykroczenia), pozwalające na karanie sprawców wypadków drogowych. Konieczne stało się bowiem uregulowanie bardzo obszernego *spektrum* zagadnień i kwestii związanych z ruchem pojazdów. Wymienić można choćby problematykę związaną z budową dróg, uregulowaniem materii związanej z ruchem pojazdów (przepisy ruchu), kwestiami techniczno-administracyjnymi (wymogi techniczne, wyposażenie, dopuszczenie do ruchu, uzyskiwanie pozwoleń na prowadzenie samochodów). Ustawodawcy musieli pilnie dostosować przepisy do nowej sytuacji i przygotować stosowne akty prawne. Część regulacji bazowała na rozwiązaniach już wcześniej obowiązujących, a odnoszących się do ruchu pieszych i pojazdów nienapędzanych silnikiem, tj. do rowerów i pojazdów zaprzęgowych.

Nastąpiła zatem swego rodzaju „erupcja prawodawcza”, której skutkiem było wejście w życie na terenach polskich pod zaborami wielu przepisów, z których nieco szerzej przedstawić należy niektóre z nich.

W Warszawie, w dniu 11 kwietnia 1900 r., zatwierdzono wydane przez generała-gubernatora przepisy *o porządku przewożenia w mieście Warszawie pasażerów i ciężarów samochodami*⁷.

Zgodnie z nimi, samochody mogły poruszać się po mieście prawą stroną jezdni, po otrzymaniu stosownego pozwolenia, ustalono wymogi techniczne i wyposażenie samochodów, a maksymalna dopuszczalna prędkość została wyznaczona na niecałe 13 km/h. Dokument nakazywał uzyskanie pozwoleń dla kierujących. Ponadto przewidziane zostały kary administracyjne za niestosowanie się do postanowień tego aktu prawnego.

⁶ Ustawy byłej Dzielnicy Pruskiej, t. 1, Kodeks karny Rzeszy Niemieckiej z dnia 15 maja 1871 roku z późn. zm. i uzupełnieniami po rok 1918 wraz z *ustawą wprowadzącą do Kodeksu karnego dla Związku Północno-Niemieckiego* (Rzeszy Niemieckiej) z dnia 31 maja 1870 r., Poznań 1920, s. 91 i 94–95, <http://www.wbc.poznan.pl/dlibra/doccontent?id=71376> (dostęp w dniu 5 września 2018 r.).

⁷ S. Milewski, *Kształtowanie się przepisów o ruchu drogowym na przykładzie Warszawy (cz. 2)*, Pałestra 2011, nr 1–2, <http://palestra.pl/old/index.php?go=artykul&id=3728>.

Bardzo rozbudowanym aktem, zawierającym wiele niezbędnych uregulowań, było wydane przez władze monarchii Austro-Węgierskiej rozporządzenie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem Handlu, Ministerstwem Robót Publicznych i Ministerstwem Skarbu z dnia 28 kwietnia 1910 r., (...), wydające policyjne przepisy bezpieczeństwa dla ruchu wozów motorowych (automobilów, pociągów motorowych i kół motorowych)⁸.

Dokument częściowo zawierał rozwiązania zawarte we wcześniejszym rozporządzeniu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 27 września 1905 r., RGBI nr 156, implementując dodatkowo postanowienia *Konwencji o ruchu drogowym*, podpisanej w Paryżu w 1909 r. Taki kompletny akt prawny można uznać za kamień milowy w rozwoju motoryzacji i uregulowań dotyczących kwestii techniczno-administracyjnych oraz przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu. Znajomość tego dokumentu umożliwi lepsze zrozumienie rozwiązań istniejących obecnie w prawie polskim.

W rozdziale II wskazano warunki techniczne, jakie musiał spełniać „wóz motorowy”, by być dopuszczonym do ruchu i zapewnić jego bezpieczeństwo. Konieczne było m.in.:

- wyposażenie takiego pojazdu w dwa niezależnie działające hamulce (§ 4);
- zbiorniki na substancje niebezpieczne (nafta, benzyna) musiały być wykonane z materiału trwałego i ognioodpornego (§ 8);
- umieszczanie na przodzie pojazdu latarni (reflektorów), po zmroku i w razie wystąpienia mgły (§ 10).

Zapisy rozdziału III dotyczyły badań technicznych i dopuszczania wozów motorowych do ruchu. Na drogach publicznych mogły poruszać się – co do zasady – pojazdy, które „urzędownie zbadano i zatwierdzono” (§ 14). Zgodnie z § 15, wniosek o dopuszczenie pojazdu do ruchu składał producent, wraz z dokumentacją techniczną do „politycznej władzy krajowej”, właściwej dla siedziby producenta lub jego przedstawicielstwa (w przypadku wozów wyprodukowanych za granicą). Pozytywne przejście badań pozwalało na wydanie pojazdowi certyfikatu (§ 18).

Rozdział IV zawierał wymagania dla kierowców. Uzyskanie prawa jazdy („certyfikatu kierownika”) nie było wymagane dla jednośladów. Inne pojazdy można było prowadzić po ukończeniu 18. roku życia i wykazaniu „uzdolnienia fachowego” – tj. po zdaniu egzaminu. Wydania zezwolenia można było odmówić w przypadku istnienia okoliczności uzasadniających przypuszczenie, że kandydat jest „niezdolny do kierowania automobilami” – np. w przypadku jego wad fizycznych, pijaństwa, popełnienia ciężkich wykroczeń przeciw bezpieczeństwu cielesnemu i bezpieczeństwu własności (§ 22). Egzamin składał się (jak obecnie) z czę-

⁸ A. Bielecki, J. Rapaport, *Ustawa automobilowa austriacka z dnia 9 sierpnia 1908 r., Nr 162, Dz. U. p. z komentarzem*, s. 82–102, zob. <https://www.sbc.org.pl/dlibra/publication/117811/edition/112860/content?ref=desc> (dostęp w dniu 5 września 2018 r.).

ści teoretycznej i praktycznej. Co ciekawe, to egzaminowany miał dostarczyć pojazd służący do jazd egzaminacyjnych (o ile władze krajowe nie postanowiły inaczej). Jeżeli posiadacz prawa jazdy dopuściłby się czynów „osłabiających zaufanie do niego jako kierownika” (tj. kierowcy), to władze mogły udzielić mu pisemnego ostrzeżenia. Wydany certyfikat kierownika można było odebrać czasowo bądź na zawsze, po kilkukrotnych bezskutecznych ostrzeżeniach bądź po stwierdzeniu okoliczności, że kierujący jest „niezdalny do kierowania samochodami” (§ 26).

Rozdział V poświęcono oznakowaniu pojazdów znamionami rozpoznania (był to odpowiednik dzisiejszych tablic rejestracyjnych).

W rozdziale VI umieszczono m.in. regulacje dotyczące procedur umożliwiających wyjazdy zagraniczne. Dla potrzeb niniejszej publikacji szersze omawianie zapisów obu rozdziałów jest zbędne.

Bardzo istotne uregulowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu znalazły się w **rozdziale VII**. W § 45 uregulowano zasadę prędkości bezpiecznej (*pokr. red.*) – kierowca musiał poruszać się z prędkością umożliwiającą „panowanie nad chyżością, a bezpieczeństwo osób i mienia nie było na szwank narażone”. Prędkość pojazdu powinna zostać zmniejszona (w razie potrzeby wóz powinien nawet zostać zatrzymany, a silnik wyłączony), jeżeli mógłby spowodować wypadek bądź „przeszkody w ruchu”. Prędkość należało dostosowywać w szczególności „przy zbliżaniu się zwierząt wierzchowych i pociągowych albo trzód bydła”. Zgodnie z § 46, w terenie zabudowanym (miejscowościach zamkniętych) dopuszczalną prędkość ustalono na 15 km/h, a poza nim na 45 km/h. Ograniczenie do 6 km/h obowiązywało w sytuacji występowania mgły ograniczającej widoczność, w miejscach, gdzie „nie można objąć drogi wzrokiem” (np. skrzyżowania, ostre zakręty, wyjazdy z domów, mosty), na wąskich drogach, „pośród nadzwyczaj ożywionego ruchu i większych zbiegowisk”.

Kierowcy nie wolno było opuścić wozu bez wyłączenia silnika, zaciągnięcia hamulca i zabezpieczenia pojazdu przed uruchomieniem przez osobę niepowołaną (§ 51).

Kierowca miał obowiązek posiadania przy sobie dokumentów własnych oraz wozu, a jeżeli spowoduje wypadek – zatrzymać się i postarać o pomoc dla osób rannych (§ 52).

W § 53 opisano zasadę sprawności technicznej pojazdów – „na kierowcy spoczywał obowiązek dbania o stan techniczny części wozu, ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa. Dodatkowo kierowcy odpowiadali za dopuszczenie do kierowania osób nieupoważnionych.

Zgodnie z § 55, złamanie przepisów rozporządzenia było karane grzywną od 1 do 100 zł reńskich (o ile nie wypełniono znamion czynu opisanego w powszechnej ustawie karnej).

* * *

W Warszawie, w dniu 11 kwietnia 1900 r., zatwierdzono wydane przez generała-gubernatora przepisy *o porządku przewożenia w mieście Warszawie pasażerów i ciężarów samochodami*⁹. Zgodnie z nimi:

- samochody mogły poruszać się po mieście prawą stroną jezdni, po otrzymaniu stosownego pozwolenia,
- ustalono wymogi techniczne i wyposażenie aut, zaś
- maksymalna dopuszczalna prędkość została wyznaczona na niecałe 13 km/h.

Dokument nakazywał uzyskanie pozwoleń dla kierujących. Ponadto przewidziane zostały kary administracyjne za niestosowanie się do postanowień tego aktu prawnego.

* * *

Poza wymienionymi przepisami uregulowane były również zasady odpowiedzialności cywilnej za szkody na osobie i mieniu, powstałe w związku z zaistnieniem wypadku. Do najważniejszych aktów prawnych w tej materii należy zaliczyć¹⁰:

- w zaborze rosyjskim – *Kodeks Napoleona* z 1804 r.,
- w zaborze pruskim – ustawa z dnia 3 maja 1909 r. *o ruchu pojazdów napędzanych siłą mechaniczną*,
- zabór austriacki – ustawa z dnia 9 sierpnia 1908 r. *o odpowiedzialności za szkody wynikłe z ruchu samochodowego*.

4. Lata 1918–1945

Od chwili odzyskania przez Polskę niepodległości podejmowane były działania mające na celu umożliwienie stanowienia prawa przez nowe, polskie podmioty, niezależne od niedawnych zaborców. Po utworzeniu tych podmiotów, wydawały one akty prawne, niezbędne do funkcjonowania państwa. Działalność ta nie mogła ominąć (rzecz jasna) kwestii porządku na drogach publicznych.

Pierwszą i jednocześnie najważniejszą ustawą wymagającą omówienia była, obowiązująca od dnia 11 lutego 1922 r. aż do 1962 r., ustawa z dnia 7 października 1921 r. *o przepisach porządkowych na drogach publicznych* (Dz. U. Nr 89, poz. 656). Uchylała ona wszelkie ustawy i rozporządzenia obowiązujące dotychczas w poszczególnych dzielnicach, które dotyczyły przepisów porządkowych o używaniu, ochronie i utrzymaniu dróg.

Artykuł 1 tej ustawy stanowił, że używanie dróg publicznych dozwolone jest przy zachowaniu przepisów tej ustawy oraz wydanych na jej podstawie rozporządzeń. Zgodnie z art. 19, do czuwania nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych powołano służbę drogową, policję państwową oraz urzędy gminne.

⁹ S. Milewski, *Kształtowanie się...*, *op. cit.*

¹⁰ M. Niemiec, *Przestępstwo wypadku drogowego...*, *op. cit.*, s. 16.

Za przekroczenie przepisów porządkowych na drogach publicznych groziła grzywna w wysokości do 100 000 marek niemieckich lub kara do dwóch miesięcy aresztu (o ile czyn nie podlegał surowszemu ustawodawstwu karnemu). W art. 22 opisano procedurę postępowania w sprawach o wykroczenia dla obszarów byłych zaborów.

Jako ciekawostkę należy podać zapis art. 25, dotyczącego odpowiedzialności cywilnej, zgodnie z którym „w razie niewykrycia sprawcy szkód, wyrządzonych na drogach publicznych, odpowiedzialność ponosi wieś, osada lub miasto, na których terenie szkody dokonano, o ile znamiona szkody wskazują, że wyrządziła je ludność miejscowa”.

Na podstawie tej ustawy wydanych zostało wiele niezmiernie istotnych (również z punktu widzenia aktualnych rozwiązań) aktów wykonawczych:

1. W dniu 22 czerwca 1922 r. weszło w życie **rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 3 czerwca 1922 r. o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych** (Dz. U. Nr 46, poz. 407). W tym krótkim akcie prawnym (zawierającym 5 paragrafów) opisano obowiązki kierowców podczas wymienionych manewrów. Przykładowo: podczas wymijania oraz będąc wyprzedzonym należało zboczyć w prawo, wyprzedzać można było wtedy, kiedy droga była odpowiednio szeroka, gdy przed wyprzedzonym znajdowała się dostateczna przestrzeń wolna, i gdy żaden pojazd (lub zwierzę) nie zbliżał się z przeciwnej strony. Wyprzedzający był zobowiązany do nadania sygnału dźwiękowego i zjechania w lewą stronę, zaś wyprzedzany musiał usunąć się w prawo. Wyprzedzanie było zabronione, gdy droga nie była widoczna na dostateczną odległość, oraz na mostach, zakrętach, skrzyżowaniach i znacznych spadkach.

Zgodnie z § 5, przekraczający przepisy rozporządzenia odpowiadali na podstawie ustawy z dnia 7 października 1921 r. *o przepisach porządkowych na drogach publicznych*.

2. Wymienione w punkcie 1 rozporządzenie zostało z dniem 11 czerwca 1930 r. uchylone, wobec wejścia w życie nowego rozporządzenia tychże ministrów z dnia 12 maja 1930 r. *o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych* (Dz. U. Nr 43, poz. 373). Treść dokumentu była dostosowana do zmian w ustawie z dnia 7 października 1921 r. *o przepisach porządkowych na drogach publicznych*. Rozporządzenie obowiązywało do dnia 1 kwietnia 1963 r.

3. W dniu 16 sierpnia 1922 r. zaczęło obowiązywać **rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych** (Dz. U. Nr 65, poz. 587). Struktura dokumentu i jego zakres przedmiotowy są zbliżone (a w pewnych przypadkach nawet zbieżne) do opisanego wcześniej austriackiego rozporządzenia z dnia 28 kwietnia 1910 r. Rozporządzenie z 1922 r.

zawierało zapisy częściowo odpowiadające treści obecnie obowiązującej ustawy o *kierujących pojazdami* oraz ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

W rozdziale B wskazano warunki techniczne, jakie musiał spełniać pojazd mechaniczny, by być dopuszczonym do ruchu i zapewnić jego bezpieczeństwo. Konieczne było m.in.:

- wyposażenie pojazdu w dwa niezależnie działające hamulce oraz odpowiednik dzisiejszego hamulca ręcznego (§ 6 b i c), a także w bieg wsteczny (§ 6d),
- umieszczanie na przodzie pojazdu dwóch latarni (reflektorów) o bezbarwnych szklach, a z tyłu pojazdu – jednej latarki z czerwonym światłem, bez względu na porę dnia i warunki atmosferyczne (§ 6g). Szybsze pojazdy musiały być dodatkowo wyposażone w jeszcze jeden przedni reflektor.

Zapisy rozdziału C i D dotyczyły *badań technicznych, rejestracji i dopuszczania wozów motorowych do ruchu*. Na drogach publicznych mogły poruszać się – co do zasady – pojazdy, które zostały zbadane, zarejestrowane oraz zaopatrzone w odpowiednie świadectwo, numer i znak rejestracyjny (§ 7). Zgodnie z § 8, wniosek o zbadanie i dopuszczenie pojazdu do ruchu wraz z dokumentacją techniczną składał producent, do urzędu wojewódzkiego, właściwego dla siedziby producenta lub jego przedstawicielstwa (w przypadku wozów wyprodukowanych za granicą). Pozytywne przejście badań pozwalało na wydanie pojazdowi zaświadczenia o dopuszczalności (§ 9).

Rozdział E zawierał wymagania dla kierowców. Kierować pojazdem mogły osoby po uzyskaniu pozwolenia na samodzielne kierowanie pojazdami mechanicznymi, które było wydawane przez Urząd Wojewódzki (Okręgową Dyрекcję Robót Publicznych) po zdaniu egzaminu. W § 24 wskazano warunki dla kandydatów na kierowców. Otóż powinni oni byli m.in.:

- a) mieć ukończone 18 lat,
- b) umieć biegle czytać i pisać po polsku,
- c) nie podlegać nałogom, obniżającym ich wartość fizyczną i moralną.

Egzamin składał się (jak obecnie) z części teoretycznej i praktycznej. Egzaminowany miał dostarczyć pojazd służący do jazd egzaminacyjnych. Prawo jazdy było ważne jedynie do końca roku, w którym zostało wydane. Corocznie kierowca musiał starać się o prolongowanie pozwolenia. W przypadku niezdania egzaminu można było ponownie przystąpić do niego tylko raz (!), i to w terminie nie krótszym niż 6 miesięcy po pierwszym egzaminie (§ 26). Uprawnienia mogły zostać cofnięte na stałe bądź na pewien czas, w przypadku nieodpowiadania przez kierowcę warunkom opisanym w § 24, bądź jeżeli stał się on w inny sposób niezdolny do prowadzenia pojazdów (§ 27). Kierowca miał obowiązek posiadania przy sobie dokumentów własnych oraz wozu (§ 29).

Kierowcy nie wolno było opuścić wozu bez wyłączenia silnika, zaciągnięcia hamulca i zabezpieczenia pojazdu przed uruchomieniem przez osobę niepowołaną (§ 30). W tym paragrafie opisano również zasadę sprawności technicznej

pojazdów – na kierowcy spoczywał obowiązek upewnienia się, czy pojazd znajduje się w porządku. Kierowca odpowiadał za zachowanie należytej ostrożności i „ogłędności” w czasie ruchu; miał obowiązek załączania świateł po zmroku bądź we mgle.

W rozdziale F umieszczono liczne przepisy dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W § 31 umieszczono zapis definiujący *szybkość bezpieczną* – kierowca musiał prowadzić pojazd z taką szybkością, aby „w każdej chwili i przy wszelkich okolicznościach mógł dostosować się do wymagań bezpieczeństwa ruchu publicznego, oraz ochrony dróg i mostów”.

W § 32 podane zostały dozwolone prędkości obowiązujące w terenie zabudowanym (ściślej mówiąc – w miejscowościach zabudowanych). I tak, samochody osobowe mogły poruszać się z prędkością nie większą niż 25 km/h, a samochody ciężarowe z prędkością nie większą niż 15 km/h. Dodatkowe ograniczenie prędkości do maksymalnie 10 km/h wprowadzono „na skrzyżowaniach dróg, ostrych skrętach i podczas mgły, gołoledzi, „na wszystkich miejscach drogi niebezpiecznych, spadzistych lub śliskich”.

W § 33 szczegółowo opisano manewry wyprzedzania i wymijania. Ten pierwszy można było wykonać w przypadku, kiedy droga była odpowiednio szeroka, gdy przed wyprzedzonym znajdowała się dostateczna przestrzeń wolna i gdy żaden pojazd lub zwierzę nie zbliżały się z przeciwnej strony. Wyprzedzający był zobowiązany do nadania sygnału dźwiękowego i zjechania w lewą stronę, wyprzedzany musiał usunąć się w prawo. Wyprzedzanie było zabronione, gdy droga nie była widoczna na dostateczną odległość oraz na mostach, zakrętach, skrzyżowaniach i znacznych spadkach.

Zgodnie z § 45, przekraczający przepisy rozporządzenia odpowiadali na podstawie ustawy z dnia 7 października 1921 r. o *przepisach porządkowych na drogach publicznych*.

W celu jednolitej interpretacji i usunięcia pojawiających się wątpliwości, wydany został okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 11 listopada 1922 r. No XI-2442. Zawierał on ogólne wyjaśnienia do przedmiotowego rozporządzenia¹¹.

4. Rozporządzenie opisane w punkcie 3 zostało z dniem 29 kwietnia 1928 r., uchylone, wobec wejścia w życie nowego rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 r. o *ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. Nr 41, poz. 396). Jego zawartość rozrosła się do 123 paragrafów (rozporządzenie z dnia 6 lipca 1922 r. zawierało jedynie 47 paragrafów). Dokument wydano m.in. wobec ratyfikacji przystąpienia Polski do *Międzynarodowej konwencji dotyczącej ruchu automobilowego*, zawartej w Paryżu w dniu

¹¹ M. Nestorowicz, *Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych wydanych do dnia 1 stycznia 1923 r.*, <http://www.wbc.poznan.pl/dlibra/doccontent?id=192284> (dostęp w dniu 12.09.2018 r.).

11 października 1909 r. (Dz. U. z 1923 r., Nr 86, poz. 668). W stosunku do poprzedniego aktu wprowadzono pewne zmiany lub uzupełnienia, z których najważniejsze to:

- a) wprowadzenie obowiązku wyposażenia pojazdu ważącego ponad 3,5 t w boczne lusterko, umożliwiające obserwację drogi za pojazdem (§ 5 ust. 1 lit. k);
- b) wprowadzenie dowodów rejestracyjnych dla pojazdów (§ 11 i 19);
- c) zwiększenie dopuszczalnej prędkości m.in. w terenie zabudowanym: dla pojazdów ciężarowych na metalowych obręczach do 10 km/h, ciężarowych na pełnych obręczach gumowych do 15 km/h, ciężarowych na drążonych obręczach gumowych do 20 km/h i osobowych – do 40 km/h (§ 38 i 39);
- d) dodanie i opisanie nowych obowiązków kierowcy: na skrzyżowaniach dróg miał zmniejszyć prędkość i w przypadku braku innych znaków – ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony (§ 40); jeżeli chciał zatrzymać pojazd, cofnąć lub skręcić, miał dać znak o swoim zamiarze sygnałem dźwiękowym oraz ruchem ręki lub za pomocą specjalnego przyrządu (§ 43); nie można było prowadzić w stanie nietrzeźwości (§ 51 lit. a);
- e) uczynienie właściciela pojazdu, jego pełnomocnika lub kierowcy odpowiedzialnymi za rozmyślne albo nieostrożne dopuszczenie do samodzielnego prowadzenia pojazdu osoby niemającej pozwolenia na prowadzenie takiego pojazdu (§ 52 ust. 3);
- f) uzyskanie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych nieprzeznaczonych do użytku publicznego było możliwe dla osób, które (§ 58):
 - ukończyły 18. rok życia,
 - nie miały wad organicznych lub psychicznych, uniemożliwiających lub utrudniających prowadzenie pojazdu, albo nałogów, utrudniających prawidłowe prowadzenie pojazdów,
 - rozumiały język polski i miały umiejętności czytania po polsku w takim stopniu, aby mogły orientować się w przepisach ruchu drogowego,
 - w razie niepowodzenia na egzaminie na prawo jazdy można było go powtórzyć dwa razy, a nie raz (§ 64),
 - uprawnienie do kierowania pojazdami cofano (§ 79), gdy kierowca spowodował wypadek będąc w stanie nietrzeźwym, jeżeli nie zatrzymał się w razie spowodowanego wypadku i nie przyszedł z pomocą ofiarom wypadku lub gdy stwierdzono jego stałą niezdolność do prowadzenia pojazdów,
 - formalnie powstała ewidencja pojazdów i kierowców, prowadzona przez władze wojewódzkie (§ 113).

Zgodnie z § 112, przekraczający przepisy rozporządzenia odpowiadali na podstawie ustawy z dnia 7 października 1921 r. o *przepisach porządkowych na drogach publicznych*.

5. Wymienione rozporządzenie zostało uchylone z dniem 17 marca 1933 r., wobec wejścia w życie nowego rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra

Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o *ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. Nr 9, poz. 55). Dokument zawierał 95 paragrafów. Wydano go m.in. wobec ratyfikacji *Konwencji międzynarodowej dotyczącej ruchu samochodowego*, zawartej w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. (Dz. U. z 1930 r., Nr 21, poz. 179). W stosunku do poprzedniego aktu nie wprowadzono zmian wymagających wzmianki i dodatkowego opisu.

6. Rozporządzenie z 1933 r. zostało z dniem 1 stycznia 1938 r. uchylone, wobec wejścia w życie nowego rozporządzenia Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r., wydanego w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej, o *ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. Nr 85, poz. 616). Ten akt prawny miał 85 paragrafów. W stosunku do poprzedniego aktu wprowadzono pewne zmiany lub uzupełnienia, z których najważniejsze to:

- a) obowiązek wyposażenia każdego pojazdu w kierunkowskazy, a oprócz motocykla – w boczne lusterko, umożliwiające obserwację drogi za pojazdem (§ 9 ust. 1 lit. k, l);
- b) obowiązek utrzymywania ogumienia „w takim stanie, aby nie zagrażało bezpieczeństwu ruchu, nie niszczyło drogi oraz, aby zabezpieczało pojazd przed nadmiernym poślizgiem” (§ 9 ust. 3);
- c) uprawnienie do kierowania pojazdami cofano na okres co najmniej roku (§ 49), gdy kierowca spowodował wypadek, będąc w stanie nietrzeźwym, jeżeli nie zatrzymał się w razie spowodowanego wypadku i nie przyszedł z pomocą ofiarom wypadku lub gdy stwierdzono stałą jego niezdolność do prowadzenia pojazdów;
- d) w razie stwierdzenia stałego przekraczania przepisów o ruchu, nadużywania alkoholu, powtarzania się nieszczęśliwych wypadków itp., można było odebrać pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, po uprzednim dwukrotnym pisemnym uprzedzeniu;
- e) wprowadzenie obowiązku zmniejszenia prędkości i zachowania szczególnej ostrożności (§ 55):
 - na skrzyżowaniach dróg oraz w tych miejscach, gdzie droga nie jest widoczna na dostateczną odległość,
 - na odcinkach drogi, gdzie znajdują się wyznaczone za pomocą tablic lub znaków na jezdni przejścia przez jezdnię,
 - w razie przejeżdżania przez chodnik,
 - przed przystankami tramwajów i innych kolei na drogach, gdy na przystanku stoją lub do niego zbliżają się tramwaje lub pociągi,
 - przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowego w poziomie szyn,
 - przy mijaniu lub wyprzedzaniu pochodów, oddziałów wojskowych itp.,
 - w innych przypadkach, gdy bezpieczeństwo ruchu tego wymaga,

- f) opisanie obowiązków kierowcy podczas zbliżania się do przejazdów kolejowych,
- g) uczynienie właściciela pojazdu, jego pełnomocnika lub kierowcy odpowiedzialnymi za rozmyślne albo nieostrożne dopuszczenie do samodzielnego prowadzenia pojazdu osoby w stanie nietrzeźwości (§ 67 ust. 4).

Rozporządzenie obowiązywało aż do dnia 1 kwietnia 1963 r., tj. do daty wejścia w życie **rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 1 października 1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych** (Dz. U. Nr 61, poz. 295).

7. W dniu 18 lipca 1924 r. weszło w życie **rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r.**, regulujące używanie i ochronę dróg (Dz. U. Nr 61, poz. 611). W tym akcie prawnym:
- opisano istotne obowiązki uczestników ruchu (głównie woźniców i pieszych),
 - opisano wymagane wyposażenie rowerów,
 - nałożono na pieszych obowiązek poruszania się po chodnikach, ewentualnie po specjalnych ścieżkach bądź poboczach drogi,
 - unormowano również kwestie związane z umieszczaniem znaków drogowych.

Zgodnie z § 57, przekraczający przepisy rozporządzenia odpowiadali na podstawie ustawy z dnia 7 października 1921 r. *o przepisach porządkowych na drogach publicznych*.

8. **Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych**, w § 2 i 3 przewidywało możliwość wydawania przez wojewodów (Komisarza Rządu na m. st. Warszawę) szczegółowych przepisów dla ruchu pojazdów mechanicznych, „o ile miejscowe warunki tego wymagają”. Z tej możliwości skorzystał Komisarz Rządu na m. st. Warszawę, wydając **w dniu 25 lipca 1924 r. rozporządzenie o uregulowaniu ruchu kołowego w niektórych punktach m. Warszawy** (Dz. Urz. Kom. Rz. na m. st. Warszawę z dnia 30 lipca 1924 r., Nr 64; nowelizacja z dnia 15 maja 1925 r. – Dz. Urz. z dnia 27 maja 1925 r., Nr 36). Akt prawny zawierał zasady bezpiecznego korzystania z dróg publicznych w stolicy przez kierujących różnymi pojazdami (nie tylko mechanicznymi) oraz przez pieszych¹². Dozwoloną dla samochodów osobowych prędkością było 25 km/h.
9. Od dnia 1 czerwca 1936 r. obowiązywało na terytorium Rzeczypospolitej **rozporządzenie Ministrów: Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 22 maja 1936 r. o używaniu rowerów na drogach publicznych** (Dz. U. Nr 42, poz. 312). Na jego mocy każdy rower musiał zostać zarejestrowany i posiadać z tyłu,

¹² J. Paciorkowski, *Ruch kołowy cd. – O regulowaniu ruchu w stolicy*, Miesięcznik „Policja 997” 2015, nr 5, na stronie gazeta.policja.pl/997/.../112724,O-regulowaniu-ruchu-w-stolicy-nr-122052015.pdf (dostęp w dniu 12 września 2018 r.).

pod siodełkiem, tablicę rejestracyjną (§ 1–3). Użytkownikiem roweru na drodze publicznej nie mogła być osoba poniżej 12. roku życia (§ 4).

10. Wymienione w punkcie 9 rozporządzenie zostało z dniem 31 lipca 1937 r. uchylone, wobec wejścia w życie nowego **rozporządzenia Ministrów: Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 15 lipca 1937 r. o ruchu rowerów na drogach publicznych** (Dz. U. Nr 58, poz. 458). Poza zapisami znanymi z poprzedniego uregulowania, rozporządzenie wymieniało konieczne wyposażenie jednoślada (m.in. hamulec, dzwonek, oświetlenie) oraz zakazy obowiązujące rowerzystów (§ 6 i 7 – m.in. zakaz jazdy środkiem jezdni, czepiania się innych pojazdów, jazdy bez trzymania rąk na kierownicy). Jeżeli obok jezdni była droga dla rowerów – rowerzyści musieli z niej korzystać.

* * *

W dniu 1 września 1932 r. zaczął obowiązywać nowy **Kodeks karny z dnia 11 lipca 1932 r.** W przedmiocie penalizacji zdarzeń drogowych nie zawierał rozwiązań stosowanych obecnie. Nie powstał oddzielny rozdział ani odrębne przepisy, dotyczące przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Nie wychodząc poza rozwiązania funkcjonujące w wymienionych wcześniej Kodeksach karnych państw zaborczych, Kodeks karny z 1932 r. przyjął, że skutki nieprzestrzegania przez sprawcę przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego będą penalizowane na mocy przepisów wymienionych w rozdziale XXXV, tj. w rozdziale zawierającym przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu¹³. Wyjątkiem było umieszczenie w rozdziale XXXIII, dotyczącym sprowadzenia niebezpieczeństwa powszechnego, przepisu art. 215, w brzmieniu:

„§ 1. Kto sprowadza niebezpieczeństwo pożaru, zalewu, zawalenia się budowli albo katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej, podlega karze więzienia.

§ 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze aresztu do roku lub grzywny”.

Przy przestępstwach drogowych stosowano ponadto przepisy art. 230 § 1, art. 235 § 2, art. 236 § 2, oraz art. 242 § 1 i 3 *Kodeksu karnego* z 1932 r. Brzmienie tych przepisów było następujące:

Art. 230 § 1. „Kto nieumyślnie powoduje śmierć człowieka, podlega karze więzienia do lat 5”.

Art. 235 § 1. „Kto: a) pozbawia człowieka wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, albo b) powoduje inne trwałe kalectwo, ciężką chorobę nieuleczalną, chorobę zagrażającą życiu, albo trwałą chorobę psychiczną lub trwałą niezdolność do pracy zawodowej, podlega karze więzienia do lat 10.

§ 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze więzienia do lat 3”.

¹³ M. Niemiec, *Przestępstwo wypadku drogowego...*, *op. cit.*, s. 17.

Art. 236 § 1. „Kto powoduje: a) uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia, które nie zagrażają życiu lub zagrażają mu tylko chwilowo, a naruszają czynność narządu ciała co najmniej na przeciąg dni 20, albo b) trwale zeszpecenie lub trwale zniekształcenie ciała, podlega karze więzienia do lat 5”.

§ 2. „Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze więzienia do roku lub aresztu do roku”.

Art. 242 § 1. „Kto naraża życie człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo, podlega karze więzienia do lat 3”.

§ 2. „Jeżeli sprawca ma obowiązek troszczenia się lub nadzoru w stosunku do narażonego na niebezpieczeństwo, podlega karze więzienia do lat 5”.

§ 3. „Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze aresztu do roku lub grzywny”.

5. Okupacja niemiecka

W czasie II wojny światowej, na terenach okupowanych przez Niemcy, na mocy dekretu Adolfa Hitlera z dnia 12 października 1939 r. i rozporządzeń generalnego gubernatora Hansa Franka z dnia 24 lutego 1940 r., utrzymano polski porządek prawny (z wyłączeniem przepisów sprzecznych z ustawodawstwem niemieckim)¹⁴. Jeśli chodzi o sądownictwo, na terytorium Generalnego Gubernatorstwa funkcjonowały sądy niemieckie i polskie (te drugie o ograniczonych kompetencjach, orzekające w pomniejszych sprawach). Głównym podmiotem ustawodawczym był generalny gubernator¹⁵, który wydawał rozporządzenia, proklamacje i dekryty.

Prawodawstwo okupanta nie ominęło sfery ruchu drogowego. Na mocy **rozporządzenia Generalnego Gubernatora z dnia 17 maja 1941 r.** (Dz. Rozp. GG Nr 56), na terytorium Generalnej Guberni zaczęły obowiązywać niemieckie przepisy ruchu oraz znaki drogowe. Rozporządzenie zawierało część rozwiązań funkcjonujących na terytorium II Rzeczypospolitej na mocy wyżej opisanych polskich ustaw i rozporządzeń w przedmiocie ruchu drogowego.

W celu prowadzenia pojazdów należało uzyskać prawo jazdy – jego klasa (kategoria) zależała od rodzaju pojazdu. Wydawane było, co do zasady, po ukończeniu 18. roku życia. Popełnianie wykroczeń drogowych, pijaństwo i grubiaństwo skutkowało odbieraniem prawa jazdy.

Dopuszczalna prędkość w terenie zabudowanym wynosiła 40 km/h, bez względu na rodzaj pojazdu, a poza terenem zabudowanym – 80 km/h (samochody

¹⁴ M. Łabuz, *Porządek prawny i sądowy na okupowanych ziemiach. Okupacja niemiecka na ziemiach polskich*, portal II wojna światowa http://www.sww.w.szu.pl/index.php?idprawo_porzadek_prawny_i_sadowy_na_okupowanych_ziemiach (dostęp w dniu 13 września 2018 r.).

¹⁵ A. Wrzyszczyk, *Hierarchia aktów prawnych wprowadzonych przez okupanta niemieckiego w Generalnym Gubernatorstwie w latach 1939–1945*, „*Studia Iuridica Lublinensia*” 2014, nr 22, s. 697 i 698, <https://journals.umcs.pl/sil/article/viewFile/63/60> (dostęp w dniu 13 września 2018 r.).

osobowe i motocykle) lub 60 km/h (pozostałe pojazdy). W rozporządzeniu opisano ponadto sposób wykonywania niektórych manewrów (m.in. wymijania i wyprzedzania) oraz zasad bezpieczeństwa (m.in. zasada prędkości bezpiecznej, uregulowanie pierwszeństwa przejazdu, bezpieczeństwo podczas wjazdów i wyjazdów z nieruchomości, kwestie załadunku, bezpiecznego wysiadania z pojazdu itp.).

Zgodnie z § 44 cyt. rozporządzenia, przekraczający przepisy rozporządzenia odpowiadali na podstawie rozporządzenia o postępowaniu karno-administracyjnym w Generalnym Gubernatorstwie z dnia 13 września 1940 r. (Dz. Rozp. GG I, s. 300). Orzeczenie karne wydawał starosta powiatowy (miejski). Jeżeli ukaranie w postępowaniu karno-administracyjnym było niewystarczające, to starosta powiatowy (miejski) przekazywał sprawę właściwemu sądowi. Sąd mógł orzec karę więzienia lub grzywnę¹⁶.

6. Okres po 1945 r.

Najważniejszymi aktami prawnymi dotyczącymi omawianej materii, które nadal obowiązywały w Polsce po zakończeniu II wojny światowej, były:

- ustawa z dnia 7 października 1921 r. *o przepisach porządkowych na drogach publicznych* (Dz. U. Nr 89, poz. 656);
- rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 12 maja 1930 r. *o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych* (Dz. U. Nr 43, poz. 373);
- rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej, *o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. Nr 85 poz. 616);
- *Kodeks karny* z dnia 11 lipca 1932 r.

Za ważny akt prawny, uchwalony już w okresie istnienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, wymienić należy ustawę z dnia 10 grudnia 1959 r. *o zwalczaniu alkoholizmu* (Dz. U. Nr 69, poz. 434), obowiązującą od dnia 19 grudnia 1959 r. do dnia 13 maja 1983 r. W poniżej przytoczonych artykułach 28–30 penalizowano następujące zachowania osób nietrzeźwych:

Art. 28:

- § 1. „Kto w stanie nietrzeźwości prowadzi pojazd mechaniczny, służący do komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej, podlega karze aresztu do lat 2 lub karze grzywny do 5000 zł albo obu tym karom łącznie”.
- § 2. „Kto w stanie nietrzeźwości prowadzi na drodze publicznej inny pojazd niż określony w § 1, podlega karze aresztu do roku lub karze grzywny do 5000 zł”.

¹⁶ R. Gawęł, *Przepisy o zachowaniu się w ruchu drogowym dla kierowców pojazdów mechanicznych*, Kraków, 1941, <https://www.sbc.org.pl/dlibra/publication/256104/edition/242237/content?ref=desc> (dostęp w dniu 13 września 2018 r.).

Art. 29:

„Kto w stanie nietrzeźwości podejmuje czynności, których spełnianie w takim stanie może narażać na niebezpieczeństwo życie lub zdrowie ludzkie albo mienie w znaczniejszych rozmiarach, podlega karze aresztu do roku lub karze grzywny do 5000 zł”.

Art. 30:

„Kto, prowadząc pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości, spowoduje nieumyślnie niebezpieczeństwo katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej, podlega karze więzienia do lat 5 lub karze aresztu”.

Pamiętać należy, że:

- art. 28 został uchylony z dniem 1 stycznia 1972 r. przez art. VI pkt 10 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – *Przepisy wprowadzające Kodeks wykroczeń* (Dz. U. Nr 12, poz. 115), zaś
- art. 30 został uchylony z dniem 1 stycznia 1970 r. przez art. VII pkt 16 ustawy z dnia 19 kwietnia 1969 r. – *Przepisy wprowadzające Kodeks karny* (Dz. U. Nr 13, poz. 95).

Na przestrzeni lat wielokrotnie dokonywano zmian w przepisach dotyczących karania nietrzeźwych kierowców (dotyczyły one głównie prawa karnego materialnego oraz wykroczeń). Szczegółowa ich analiza jest tu zbędna, wystarczy jedynie stwierdzić, że obecnie kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości stanowi przestępstwo z art. 178a § 1 k.k.

W dniu 2 grudnia 1961 r. weszła w życie **ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych** (Dz. U. Nr 53, poz. 295). W rozdziale 2 wskazano ogóle zasady ruchu, bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach. Uczestnicy ruchu zostali zobowiązani do zachowywania należytej ostrożności, aby nie zagrażać bezpieczeństwu i porządkowi ruchu, nie powodować wypadków, nie utrudniać ruchu innym użytkownikom drogi, nie zakłócać spokoju i porządku publicznego oraz nie narażać kogokolwiek na poniesienie szkody (art. 11 ust. 1). Dodatkowo, kierujący musiał przestrzegać szeregu wymienionych zasad – m.in. zasady pierwszeństwa przechodzenia przez jezdnię osób pieszych w miejscach oznaczonych (art. 11 ust. 2 pkt 1a). W rozdziale 3 wskazano, że po drogach mogą poruszać się tylko pojazdy dopuszczone do ruchu, w dobrym stanie technicznym, muszą być wyposażone m.in. w światła używane od zmierzchu do świtu i w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (art. 15–17). Kierowcy – jak opisano w rozdziale 4 ustawy – powinni legitymować się prawem jazdy, które, zgodnie z art. 20, mogło być cofnięte czasowo (np. w wyniku uporczywego naruszania przepisów ruchu drogowego), bądź na stałe (np. jeżeli kierowca naruszył przepisy o obowiązku udzielenia pomocy ofiarom wypadku drogowego, w razie uczestniczenia w tym wypadku).

W rozdziale 6 znajdowały się przepisy karne, według których można było zostać skazanym na karę grzywny za niestosowanie się do zapisów ustawy, a w stosunku do właścicieli pojazdów (kierowców) za dopuszczenie do kierowania pojazdem osób nieuprawnionych oraz za niewskazanie osoby, której przekazał pojazd.

Ustawa obowiązywała do dnia 1 stycznia 1984 r., kiedy to w życie weszła **ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym** (Dz. U. Nr 6, poz. 35). Ten akt prawny składał się z dziewięciu działów, z których najważniejsze wydają się być zapisy działu I – *Ruch drogowy*, w którym znalazły się m.in. ogólne zasady regulujące ruch drogowy, przepisy dotyczące ruchu pieszych i pojazdów (w tym obowiązki kierowców podczas wykonywania poszczególnych manewrów). Pozostała treść ustawy nie odbiegała od tej, znanej z wcześniejszych podobnych aktów prawnych, i zawierała kwestie dotyczące m.in. warunków technicznych pojazdów oraz procedur związanych z uzyskaniem i cofaniem uprawnień do kierowania różnego rodzaju pojazdami.

* * *

W międzyczasie doszło do kluczowej zmiany w sposobie kwalifikacji prawnej zdarzeń mających miejsce w komunikacji lądowej. W życie weszły dwa akty prawne, a mianowicie:

- z dniem 1 stycznia 1970 r. ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. – *Kodeks karny* (Dz. U. Nr 13, poz. 94), oraz
- z dniem 1 stycznia 1972 r. ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – *Kodeks wykroczeń* (Dz. U. Nr 12, poz. 114 – obecnie Dz. U. z 2018 r., poz. 618 ze zm.), zastępując odpowiednio: *Kodeks karny* z 1932 r. oraz *Prawo o wykroczeniach* z 1932 r.

W *Kodeksie karnym* najistotniejszym, penalizującym przestępstwo wypadku drogowego, był art. 145 d. k.k. w brzmieniu:

- § 1. „Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby albo poważną szkodę w mieniu, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3”.
- § 2. „Jeżeli następstwem naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu jest śmierć, ciężkie uszkodzenie ciała lub ciężki rozstrój zdrowia innej osoby, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8”.
- § 3. „Jeżeli sprawca w stanie nietrzeźwości prowadząc pojazd mechaniczny dopuszcza się przestępstwa określonego w § 1 lub 2, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10”.

Wprowadzenie tego aktu prawnego było „próbą odpowiedzi na potrzeby praktyki orzeczniczej, wypracowanej na gruncie art. 215 k.k. z 1932 r., wskazującej na potrzebę istnienia w ustawodawstwie karnym szczególnego typu przestępstwa, nastawionego na karalność skutkowych zdarzeń w komunikacji, poddającego surowszej sankcji sprawców tych zdarzeń, które nie przybrały postaci katastrofy, ale wywoływały skutki dotyczące z reguły więcej niż jednej osoby lub mienia o poważnej

wartości” (tak: postanowienie SN z dnia 27 marca 2014 r., sygn. I KZP 1/14, OSNKW 2014, nr 7, poz. 54)¹⁷.

Akty prawne wymienione w tym rozdziale obecnie nie obowiązują (poza Kodeksem wykroczeń) i zostały zmienione przez obecnie obowiązujące przepisy.

* * *

Przedstawione w niniejszej publikacji akty prawne dotyczące ruchu drogowego i bezpieczeństwa w komunikacji nie są – rzecz jasna – wszystkimi, które powstały w tej materii w Polsce przez okres ponad 100 lat. Prezentowane normy wskazują, jak trudnym i odpowiedzialnym zadaniem było i jest prawne regulowanie szeroko rozumianej kwestii ruchu drogowego i odpowiedzialności (głównie karnej) za spowodowanie zdarzeń drogowych. Postęp technologiczny i nowe, zmieniające się przez lata warunki społeczno-polityczne powodowały i powodują konieczność dokonywania przez ustawodawcę ciągłych zmian w przepisach.

Bibliografia

1. Bielecki, A., Rapaport J. (1911). *Ustawa automobilowa austriacka z dnia 9 sierpnia 1908 r., Nr 162 Dz. U. p.* z komentarzem zeskanowany tekst na stronie <https://www.sbc.org.pl/dlibra/publication/117811/edition/112860/content?ref=desc>.
2. Gawęł, R. (1941). *Przepisy o zachowaniu się w ruchu drogowym dla kierowców pojazdów mechanicznych*, Kraków, zeskanowany tekst na stronie <https://www.sbc.org.pl/dlibra/publication/256104/edition/242237/content?ref=desc>.
3. Łabuz, M., *Porządek prawny i sądowy na okupowanych ziemiach. Okupacja niemiecka na ziemiach polskich*; Portal II wojna światowa; na stronie: http://www.sww.w.szu.pl/index.php?id=prawo_porzadek_prawny_i_sadowy_na_okupowanych_ziemiach.
4. Milewski, S. (2011). *Kształtowanie się przepisów o ruchu drogowym na przykładzie Warszawy (cz. 2)*, Palestra, nr 1–2, s. 174–182, <http://palestra.pl/old/index.php?go=artykul&id=3728>.
5. Niemiec, M., (2019). *Przestępstwo wypadku drogowego w pytaniach i odpowiedziach*, Warszawa.
6. Nestorowicz, M. (1930). *Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych wydanych do dnia 1 stycznia 1923 r.*, Warszawa, zeskanowany tekst na stronie <http://www.wbc.poznan.pl/dlibra/doccontent?id=192284>.
7. Paciorkowski, J. (2015). *Ruch kołowy cd – O regulowaniu ruchu w stolicy*; miesięcznik Policja 997, 2015, nr 5, na stronie gazeta.policja.pl/997/.../112724,O-regulowaniu-ruchu-w-stolicy-nr-122052015.pdf.
8. Wrzyszczyński, A. (2014). *Hierarchia aktów prawnych wprowadzonych przez okupanta niemieckiego w Generalnym Gubernatorstwie w latach 1939–1945*, „Studia Iuridica Lublinensia” 2014, nr 22, <https://journals.umcs.pl/sil/article/viewFile/63/60>.

¹⁷ M. Niemiec, *Przestępstwo wypadku drogowego...*, *op. cit.*, s. 18 i 19.

Akty prawne związane

1. *Kodeks karny z r. 1903 (przekład z j. rosyjskiego) z uwzględnieniem zmian i uzupełnień obowiązujących w Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 1 maja 1921 r.*, Warszawa 1922, zeskanowany tekst ustawy na stronie <http://www.bibliotekacyfrowa.pl/dlibra/publication/50138/edition/50650/content?ref=desc>.
2. *Powszechna ustawa karna austriacka (Kodeks karny) z dnia 27 maja 1852 r.*, Część druga, *O występkach i przekroczeniach §§ 233–533*, Kraków 1880, zeskanowany tekst na stronie <http://dlibra.umcs.lublin.pl/dlibra/docmetadata?id=22880>.
3. *Ustawy byłej Dzielnicy Pruskiej, t. 1, Kodeks karny Rzeszy Niemieckiej z dnia 15 maja 1871 r. z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami po rok 1918 wraz z ustawą wprowadzającą do Kodeksu karnego dla Związku Północno-Niemieckiego (Rzeszy Niemieckiej) z dnia 31 maja 1870 r.*, Poznań 1920, zeskanowany tekst na stronie <http://www.wbc.poznan.pl/dlibra/doccontent?id=71376>.

* * *

The history of legislation on road traffic and transport safety

Abstract

The aim of the paper is to help the reader trace the way which after a hundred years has led to the current regulations and solutions protecting transport safety. The regulations are presented at length, including both the basic information and interesting details concerning the vehicle traffic rules valid years ago as well as related offences. This history goes back to the legislation introduced by the Partitioning Powers in the early 20th c. on vehicle traffic, and the liability of accidents' perpetrators on the territory of the Second Republic of Poland. It is, *inter alia*, the legal acts the provisions thereof described in the paper that provided the foundation for the current regulations – including the act of 20 June 1997 – *The Law on road traffic*, the act of 5 January 2011 *on vehicle drivers* and the act of 6 June 1997 – *The Penal Code*, with the provisions penalising the behaviours that are a threat to transport safety.

Key words

History, road traffic, regulations, penalisation, accident.

