

HISTORIA PRAWA JAZDY W POLSCE 1918-1989



Waldemar Marek Więclawski

Waldemar Więclawski

HISTORIA PRAWA JAZDY W POLSCE

1918-1989

**WYDANIE I
Gdańsk 2013**

© Copyright by Zielony Listek Nauka Jazdy Gdańsk

Wszelkie prawa zastrzeżone. Nieautoryzowane rozpowszechnianie całości lub fragmentów niniejszej publikacji w jakiegokolwiek postaci jest zabronione. Wykonywanie kopii metodą kserograficzną, a także kopiowanie na nośnik filmowy, magnetyczny lub inny powoduje naruszenie praw autorskich niniejszej publikacji.

Autor dołożył wszelkich starań aby informacje zawarte w niniejszej publikacji były rzetelne i kompletne. Jednakże nie ponosi żadnej odpowiedzialności za ewentualne szkody wynikłe z ich wykorzystania.

**Aby pomóc udoskonalić niniejszą publikację, prosimy o przesłanie uwag, sugestii i komentarzy dotyczące obecnego wydania na adres:
biuro@zielonylistek.eu**

SPIS TREŚCI

<i>Wprowadzenie</i>	<i>6</i>
<i>1. Rys historyczny</i>	<i>7</i>
<i>2. Terytorium Polski przed 1918 rokiem</i>	<i>10</i>
<i>3. Okres 1918-1939</i>	<i>12</i>
<i>4. Okres okupacji hitlerowskiej 1939-1945</i>	<i>35</i>
<i>5. Okres po 1945 roku</i>	<i>37</i>
<i>6. Definicja „Kodeks ruchu drogowego”</i>	<i>57</i>
<i>7. Ostatnie zmiany 2013 rok</i>	<i>59</i>

WPROWADZENIE

„Nie jestem doskonały, ale stale będę się doskonalić”

Układając w życiu małe cegiełki ładu i porządku w naszym świecie, razem możemy zbudować budowlę bardziej okazałą niż autostrada. Jako uczestnik ruchu drogowego masz realny wpływ na to, co dzieje się w obrębie drogi. Każdy dobrze wyszkolony kierowca, umiejący w sposób bezpieczny poruszać się po drodze, to powód do satysfakcji i uzasadnienie pracy instruktora nauki jazdy. To także poczucie dobrze wykonanej pracy, wykładowców, instruktorów i egzaminatorów.

Prawidłowe zachowanie użytkowników drogi decyduje o ludzkim życiu i oscyluje w obrębie prawa. Prawo jest nieodłącznym elementem oaz obejmuje w swej doskonałości i niedoskonałości wszystkie aspekty i sfery życia. Prawo ruchu drogowego, choć to obszerny dział, stanowi jednak tylko jego wycinek, jeden z działów tego prawa. Tym niemniej, stosując przepisy prawa o ruchu drogowym podczas korzystania z drogi, każdy w odpowiednim stopniu ma wpływ na jego kształt, jakość i bezpieczeństwo.

Jak każde z działów prawa, prawo o ruchu drogowym w sposób szczególny zawarte jest w sztywnych ramach, ale podatne jest elastycznym interpretacjom i do czego należy się przyzwyczaić, podlega permanentnym zmianom.

Rozwijając zagadnienie podjąłem próbę zatrzymania czasu, a nawet jego cofnięcia, w tym celu zapraszam do przeniesienia się w czasy formowania się nowych aspektów życia, czasów, w których woźnica mógł zostać kierowcą. Zapraszam do lektury.

1. Rys historyczny

Wszystko zaczęło się pod koniec XIX wieku, gdy rozwój techniki doprowadził do powstania pierwszych konstrukcji samochodów. Pionierzy motoryzacji, tacy jak: Siegfried Marcus (1870), Karl Friedrich Benz (1885), Gottlieb Daimler (1886), Armand Peugeot (1889), bracia Renault (1898) i inni prekursorzy mototechniki, konstruowali prototypy pojazdów mechanicznych uznawanych dziś jako samochodowe. Pierwsze konstrukcje były stosunkowo toporne, bardzo drogie i mocno zawodne. Na zakup automobilów mogli pozwolić sobie tylko najbogatsi pasjonaci nowinek technicznych w dziedzinie motoryzacji. Prawdziwy przełom nastąpił dopiero w 1907 roku i wiązał się bezwzględnie z nazwiskiem Henry'ego Forda. Ten amerykański przemysłowiec zrewolucjonizował system produkcji aut, wprowadzając ruchomą taśmę produkcyjną i trzymianowy dzień pracy. Wprowadził na rynek Forda T ograniczając produkcję do jednego modelu i tylko w kolorze czarnym. Dzięki innowacjom zdominował rynek i pokonał konkurencję. Kolejne lata to istny boom na rynku motoryzacji. Auto pomimo swoich mankamentów było tanie i łatwe w naprawie. Na zakup mogli sobie pozwolić robotnicy amerykańscy. Do zakończenia produkcji wyprodukowano ponad 15 mln egzemplarzy Forda T. W kolejnych latach autor projektu Henry Ford uruchomił fabrykę ciężarówek w Niemczech dzięki czemu auta tej marki docierały już bezpośrednio na terytorium Polski. Powszechna dostępność modeli Forda zrewolucjonizowała układy społeczno-gospodarcze w USA oraz przyczyniła się do rozwoju motoryzacji w świecie i w oparciu o nowe systemy produkcji także w Europie.

Pierwsze pojazdy - dla porównania, jak w XX wieku w latach 70. komputery czy w latach 80. telefony GSM - były traktowane jak wynalazki stanowiące nowinki techniczne, do których dostęp miało ograniczone grono potencjalnych użytkowników. Dopiero kiedy stały

się użyteczne, powszechne, i co w związku z tym - cenowo dostępne, nastąpił ich rozwój. Można przyjąć założenie, że skala tego zjawiska - rozwój motoryzacji postępował wprost proporcjonalnie do rozwoju gospodarczego na danym terytorium państwa. Stąd jego rozkwit w krajach wysoce uprzemysłowionych.

Wraz z wzrostem postępu technicznego, zaprzęgowe wozy konne wypierane zostawały przez automobile, a kartę woźnicy zastępował dokument uprawniający do kierowania pojazdami mechanicznymi. Pierwsze odpowiedniki współczesnego prawa jazdy pojawiły się we Francji. Od 1893 zaczęły obowiązywać w Paryżu, a od 1899 roku musiał je posiadać każdy kierowca w kraju. Podobne dokumenty stopniowo wprowadzali zaborcy na terytoriach Polski. Pierwsze uprawnienia zaczęły obowiązywać w biurokratycznych Prusach od 1903 roku. Stamtąd szybko przeniknęły do Austrii i Rosji, w której wydano pierwsze uprawnienia i certyfikaty ok. 1909 roku. Wymóg posiadania odpowiednich uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi eksportował wkrótce na kontynent amerykański, od 1910 wymagany był w stanie Nowy York, a obowiązek jego posiadania stosunkowo szybko rozprzestrzenił się, wraz z rozwojem motoryzacji po całym USA.

Rządy poszczególnych krajów europejskich w trosce o swój ład społeczno-gospodarczy, bezpieczeństwo i porządek publiczny na drogach stosunkowo szybko wprowadzały wymóg posiadania odpowiednich uprawnień na swoich terytoriach. Za sprawą krajów kolonialnych i ich metropolii, obowiązek posiadania uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi rozprzestrzenił się równolegle na inne kontynenty. Dynamicznemu rozwojowi motoryzacji towarzyszyła kodyfikacja prawa dotycząca porządku i bezpieczeństwa ruchu na drogach. Pierwsze kanony stanowiły kopie i modyfikacje praw odnoszących się do ruchu wozów zaprzęgowych, aby z czasem

ewoluować, doprowadzając do ich stopniowego wypierania przez pojazdy mechaniczne.



Fot. 1. Dorożki w Guben. Zdjęcie z 1909 roku.

2. Terytorium Polski przed 1918 rokiem

Na terytoriach Polski, do czasu odzyskania niepodległości w 1918 roku, obowiązujące normy prawne funkcjonowały w uzależnieniu od warunków geopolitycznych, i wynikały z trójpodziału prawa obowiązującego na terytorium poszczególnych zaborów. Przykładowo w Austrii obowiązywał ruch lewostronny. Po wyzwoleniu się spod jarzma zaborców Polska będąca stosunkowo ubogim gospodarczo krajem, uwikłanym w wojnę z Rosją i zaognionym konfliktem granicznym m.in. z Litwą i Niemcami starała się sprostać nowym wyzwaniom jaki przyniósł jej nowy ład powojennej Europy. Po 121 latach niewoli następował powolny ale stopniowy rozwój gospodarczy kraju. Postępował także rozwój w dziedzinie motoryzacji. Rodzime konstrukcje automobili między innymi takich marek jak: S.K.A.F., Polonia, Ralf-Stetysz¹ nie zostały docenione i z różnych przyczyn w różnym okresie zaniechano ich produkcji. Większego znaczenia nabrał natomiast import aut zagranicznych, a następnie produkcja niektórych modeli w kraju. Sektor motoryzacji stopniowo rozrastał się i wywierał coraz większy wpływ na gospodarkę kraju oraz inne dziedziny życia. Dowodem olbrzymiego potencjału tkwiącego w motoryzacji jest fakt, że stanowi on jeden z najważniejszych czynników rozwoju gospodarczego niezahamowany do dzisiaj.

Wraz z rozwojem motoryzacji rozkwitały inne dziedziny gospodarcze, zmieniało się prawo, zmieniało się życie. Zaczęła się rozwijać komunikacja autobusowa. Wzrostowi liczby pojazdów nierozłącznie towarzyszył wzrost liczby kierowców. Dużym zainteresowaniem zaczęli się cieszyć fachowcy, na początku inżynierowie, konstruktorzy, technicy, rzemieślnicy, a nawet kowale, fachowcy od różnych napraw. Później dużym zainteresowaniem cieszyli się szkoleniowcy i nauczyciele od obsługi oraz prowadzenia

¹ Zob. Samochody PRL-u

pojazdów mechanicznych. Samochód² stał się szczytem marzeń dla każdego mężczyzny. Sympatia i zainteresowanie motoryzacją, a w szczególności kierowaniem pojazdów mechanicznymi przejawiały również panie, zwłaszcza gdy weźmiemy pod uwagę, iż okres rozwoju motoryzacji, to także okres emancypacji kobiet. Jak grzyby po deszczu organizowały się kluby automobilistów. Ich członkami pierwotnie zostawali, co bogatsi zapaleńcy motoryzacji: arystokraci, przemysłowcy, inżynierowie, nobilitowane mieszczaństwo, w ich gronie wyróżnić można było pierwsze panie. Za początek działalności pierwszego polskiego automobilklubu uznawana jest data 7 grudnia 1909 roku. W tym dniu w Hotelu Bristol w Warszawie odbyło się pierwsze zebranie organizacyjne miłośników i pionierów motoryzacji z terenu "Kongresówki". Pierwszym prezesem zawiązanego - pod nazwą: Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego został wybrany, jak przystało na czasy: Władysław książę Drucki-Lubecki, zaś sekretarzem generalnym Stanisław Grodzki - uważani dziś za pionierów polskiego automobilizmu.

Automobilkluby początkowym okresie propagowały działalność, głównie sportową i turystyczną przyczyniając się do popularyzacji automobilizmu. Organizowały różnego rodzaju imprezy, w tym między innymi: wyścigi sportowe i rajdy samochodowe oraz wystawy, które cieszyły się ogromnym zainteresowaniem. Rozwój automobilklubów nabiera tempa wraz z uzyskaniem przez Polskę niepodległości. W miastach na terytorium całego kraju zaczęły powstawać i rozwijać się nowe kluby poszerzające grono swych sympatyków. Przed wybuchem I wojny światowej liczba aut w Warszawie szacowana była na ok. 400 pojazdów, w okresie międzywojennym przyjmuje się, że na terytorium Polski liczba

² Etymologia słowa samochód, wywodzi się z rozpisanego przed wojną konkursu, w którym szukano odpowiednika słowa automobil. Jak nietrudno zauważyć samochód, pochodzi od słów sam i chodzić, czyli określa pojazd z własnym napędem. Nazwa samojedź, mimo że bardziej odpowiada działaniu samochodu, nie została wybrana, bo w dawnej polszczyźnie oznaczała ludożercę.

samochodów wynosiła ok. 40.000. W szybkim tempie powiększało się stałe grono użytkowników oraz właścicieli pojazdów i to pomimo kryzysu gospodarczego, który nawiedził Polskę w latach 1929-1935 przynosząc jej regres. Dalszy dynamiczny rozwój wszystkich gałęzi przemysłu motoryzacyjnego gwałtownie zahamował wybuch II wojny światowej.

urodzony w Głocin w gub. Kaliskiej w pow. Plesk.
 dnia 18 października 1890 poddał się w Krakowie
 dnia 15 grudnia 1912 egzaminowi połączonemu
 z jazdą próbną wozem motorowym z motorem wybuchowym
~~motocyklem z wozkiem~~
cyklowo - cylindrowym, systemu "Peutz"
 o sprawności 35. - sił koni i wobec korzystnego wyniku
 tego egzaminu został w myśl rozporządzenia ministeryalnego
 z 28. kwietnia 1910, Dz.u.p. Nr. 81, uznany za uzdolnionego
do kierowania wozem motorowym z motorem wybuchowym
~~motocyklem z wozkiem~~

..... dnia 15 grudnia 1912

Kraków

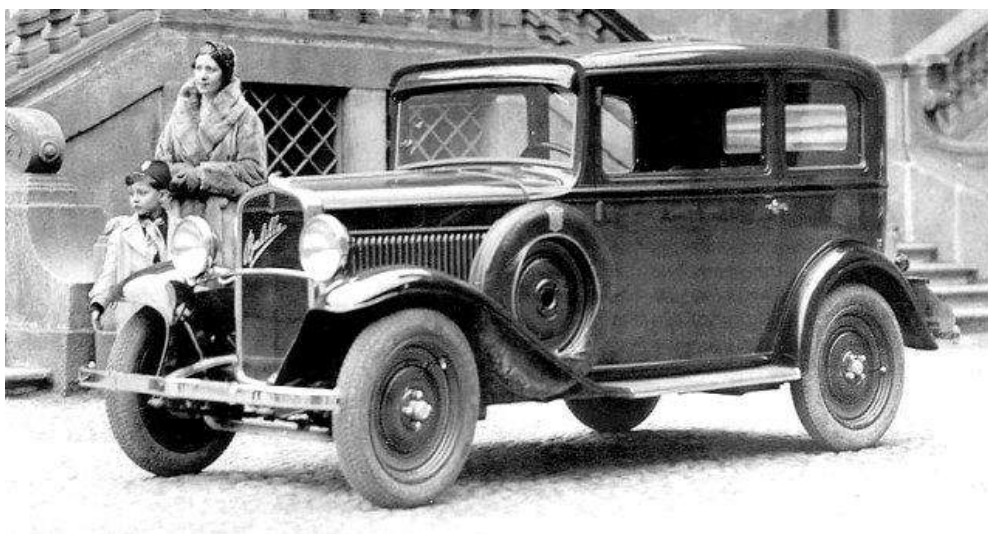
doradca fachowy  M. J. Gopijewski
 c.k. komisarz egzaminac.
 kierowników samochodów.

Fot. 2. Świadectwo uzdolnienia. Data i miejsce wydania 15 grudnia 1912 r. Kraków. Uprawnienie do kierowania wozem motorowym z silnikiem wybuchowym. Druk o wymiarach 21 x 34 cm. Prawdopodobnie są to najstarsze uprawnienia zachowane i wydane na ziemiach polskich.³

³ Fot. ze zbiorów K. Kuligowskiej.

3. Okres 1918-1939

Wraz z uzyskaniem niepodległości w 1918 roku, w toku organizowania się państwowości polskiej nieodłącznym elementem był proces kodyfikacji prawa. To właśnie prawo w pojęciu ogólnym jako zespół norm postępowania ustanowionych przez Państwo i pod przymusem państwowym, zabezpieczone literą prawa, spaja wszystkie jego struktury w całość.



Fot. 3. Pierwszy polski samochód CWS T-1 z 1926 r. produkowany w Centralnych Warsztatach Samochodowych w Warszawie.

Pierwszy nadrzędny akt prawny, czyli Konstytucja jako ustawa zasadnicza została zatwierdzona przez Sejm w 1919 roku⁴, następnie została zastąpiona bardziej nowoczesną w 1921 roku⁵. Zgodne z konstytucją i jej podporządkowane, są ustawy uchwalane przez parlament. Ustawom zaś i zgodne z nimi, są rozporządzenia jako akt niższej wagi, wydawane przez Prezydenta lub któregoś z ministrów. Pierwszymi aktami prawnymi traktującymi o ruchu na drogach publicznych były: ustawa z dnia 7 października 1921 r. o przepisach

⁴ Mała Konstytucja z 20 lutego 1919 roku.

⁵ Konstytucja marcowa z 17 marca 1921 roku.

porządkowych na drogach publicznych⁶ paraflowany m.in. przez ówczesnego Ministra Robót Publicznych, i późniejszego pierwszego Prezydenta II Rzeczypospolitej Polskiej Gabriela Narutowicza. oraz rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z 1922 roku⁷ podpisany między innymi przez gen. Kazimierza Sosnkowskiego późniejszego Wodza Naczelnego. Pierwszy akt prawny stanowił ogólne normy korzystania z dróg publicznych przez wszystkich uczestników ruchu drogowego. Zapoznając się z jego treścią z dzisiejszej perspektywy niektóre regulacje prawne mogą uchodzić za kuriozalne, dla przykładu można przytoczyć art. 18, „Wzdłuż wszystkich dróg publicznych, państwowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, wszędzie gdzie tylko warunki miejscowe na to pozwalają, należy posadzić i utrzymywać rzędy drzew, o ile można, owocowych lub żywopłoty”.

Natomiast rozporządzenie z 1922 r. rozwijało treść ustawy w oparciu o przepisy szczegółowe i dotyczyło głównie zagadnień związanych z ruchem samochodów i pojazdów mechanicznych. Normowało takie kwestie jak:

- A. Przepisy ogólne.
- B. Przepisy dotyczące budowy i urządzenia pojazdów mechanicznych. W tym jego niezbędne wyposażenie.
- C. Przepisy dotyczące udzielania pozwoleń na ruch pojazdów mechanicznych. W tym kontrola, badanie i dopuszczenie do ruchu pojazdów mechanicznych po drogach publicznych.
- D. Przepisy dotyczące rejestracji i znaków pojazdów mechanicznych.

⁶ Dz.U. 1921 nr 89 poz. 656 Ustawa z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

⁷ Dz.U. 1922 nr 65 poz. 587. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych

- E. Przepisy dotyczące kierowców pojazdów mechanicznych.
- F. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu.
- G. Przepisy dotyczące ruchu zagranicznego.
- H. Przepisy końcowe.

Jako interesujący, wybrano przykład z art. 6: „Każdy pojazd mechaniczny powinien być zaopatrzony w następujące przyrządy i urządzenia:

- a) w silny i niezawodnie działający kierownik, umożliwiający pewne i łatwe mijanie oraz skręcanie pod kątem możliwie największym;
- b) w dwa, niezależne od siebie, dobrze działające hamulce, z których jeden musi działać bezpośrednio i równomiernie na koła pędowe lub części składowe pojazdu, stale z kołami połączone. Obydwa hamulce muszą działać zarówno przy jeździe naprzód, jak i wstecz. Każdy hamulec użyty oddzielnie powinien natychmiast zatrzymać bieg kół pojazdu, idącego z góry lub pod górę;
- c) w pewnie działający przyrząd zapobiegający przy jeździe pod górę niespodziewanemu stoczeniu się w tył, o ile jeden z hamulców nie spełnia tego zadania (...).

Z powyższej treści można wysnuć przypuszczenie odnośnie problemów technicznych, z jakimi borykali się ówcześni pionierzy motoryzacji oraz analogii w kwestii zakresu norm, które bardziej czy mniej zmienione są nadal aktualne.

W odniesieniu do przedmiotowego zagadnienia związanego z zawodem instruktora nauki jazdy, szczególną uwagę należy zwrócić na artykuły regulujące kwestie związane z egzaminem państwowym i wydawaniem uprawnień do samodzielnego kierowania pojazdami mechanicznymi (art. 24÷30). Jak się okazuje dzisiejsze narzekanie kursantów na zbyt wysoki poziom przeprowadzania egzaminów i niski procent zdawalności może być problemem starym jak świat

motoryzacji. W latach dwudziestych, aby ubiegać się o dokument uprawniający do samodzielnego kierowania pojazdem mechanicznym należało spełnić konkretne warunki: należało być właścicielem pojazdu, albo ukończyć odpowiednią szkołę lub wykazać się stosunkowo długą praktyką w warsztatach mechanicznych. Posługując się analogią, dawny problem uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi można przyrównać do współczesnego problemu uzyskania licencji pilota. Otóż przepisy dotyczące kierowców pojazdów mechanicznych dopuszczały możliwość samodzielnego prowadzenia pojazdów mechanicznych tylko przez te osoby, które uzyskały pozwolenie Urzędu wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji robót publicznych). Aby je otrzymać kandydat musiał wykazać się na egzaminie nie tylko zdolnościami prowadzenia pojazdu, ale także cechami natury moralnej i fizycznej. Kandydaci winni byli odpowiadać następującym warunkom:

- a) mieć skończonych 18 lat życia
- b) umieć biegle czytać i pisać po polsku
- c) nie podlegać nałogom obniżającym ich wartość fizyczną i moralną
- d) nie posiadać wad organicznych lub chorób utrudniających prowadzenie pojazdu
- e) odbyć przynajmniej sześciomiesięczną praktykę w warsztatach pojazdów mechanicznych jako wyzwolony czeladnik, oraz uczyć się prowadzenia pojazdów w ciągu trzech miesięcy, albo ukończyć specjalną szkołę szoferską z programem zatwierdzonym przez Ministerstwo Robót Publicznych, lub jakąkolwiek szkołę średnią techniczną albo mechaniczną, lub też szkołę inżynierską.

Od zadośćuczynienia punktu e) mogli być zwolnieni kandydaci będący właścicielami pojazdów, względnie osoby będące niezawodowymi sportowcami, nie uprawiającymi kierowania zarobkowo, o zdolnościach i kwalifikacjach, których decyduje komisja

egzaminacyjna. Przy czym, na pozwoleniach, wydanych takim kierowcom winno być umieszczone specjalne zastrzeżenie.

Podania o pozwolenie na prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych należało wносить do właściwego wojewody za pośrednictwem miejscowego starostwa. Do podania winny być dołączone:

- a) wyciąg ze świadectwa urodzenia,
- b) dwie fotografie nie naklejone,
- c) świadectwo lekarza urzędowego stwierdzające, że kandydat nie posiada wad organicznych lub chorób, utrudniających prowadzenie pojazdu,
- d) świadectwo stwierdzające, że kandydat posiada potrzebne wykształcenie fachowe i praktyczne, z podaniem czasu nauki,
- e) dowód wpłacenia do kasy skarbowej kwoty 3.000 marek na koszt egzaminacyjne.

Starostwo kompletowało potrzebne informacje o kandydacie na kierowcę w celu ustalenia jego kompetencji i kwalifikacji moralnych, zwracając szczególnie uwagę, czy przyszły kandydat był uprzednio karany, jeśli tak, to za jakie przestępstwa, czy nie oddaje się pijaństwu i jakiego jest prowadzenia. Dopiero po zebraniu wszystkich potrzebnych danych przesyłano podanie wraz ze swą opinią do Urzędu Wojewódzkiego⁸.

Egzamin odbywał się w określonym miejscu i zgodnie z ustalonym terminem przed komisją egzaminacyjną, wyznaczoną przez wojewodę, w skład której wchodził:

- 1) przedstawiciel Okręgowej Dyrekcji robót publicznych
- 2) urzędnik wydziału administracyjnego województwa i
- 3) jeden rzeczoznawca.

Ponadto udział w komisjach mógł brać delegat Klubu automobilistów.

Przy egzaminie kandydat musi wykazać:

⁸ Ibidem, art. 25.

- 1) znajomość ustawowych przepisów porządkowych na drogach publicznych, oraz rozporządzeń policyjnych ważnych dla kierowców pojazdów mechanicznych;
- 2) znajomość sposobów przechowywania i obchodzenia się z benzyną i innymi materiałami spalinowymi⁹;
- 3) znajomość konstrukcji maszynowej pojazdów obranego rodzaju i
- 4) praktyczne wyrobienie do kierowania pojazdami przy jeździe próbnej.

W razie pomyślnego wyniku egzaminu, wojewoda wydawał kandydatowi, na zasadzie świadectwa komisji egzaminacyjnej pozwolenie na prawo kierowania określonym rodzajem pojazdów mechanicznych na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej. Pozwolenie zachowywało swoją ważność tylko do końca roku, w którym zostało wydane. Następnie corocznie, najdalej do pierwszego kwietnia, kierowca winien postarać się o prolongowanie pozwolenia.

Godne uwagi są przepisy traktujące kwestię niezdanego egzaminu: „Kierowca, pragnący otrzymać pozwolenie na prowadzenie innych pojazdów mechanicznych, nie wyszczególnionych w pozwoleniu, winien zależnie od uznania komisji egzaminacyjnej poddać się ponownemu egzaminowi. W razie niepomyślnego wyniku egzaminu, może kandydat poddać się powtórnemu, tylko raz i w terminie nie krótszym, niż 6 miesięcy po pierwszym egzaminie. Do egzaminu winien kandydat dostarczyć pojazd tego rodzaju, jakiego kierowcą chce zostać”. Z powyższego zapisu ustawy wynika, że kwestia niezdanego egzaminu była traktowana w sposób surowy i restrykcyjny. Wynik egzaminu mógł być tylko raz negatywny i tylko raz powtórzony, a kandydat na drugie podejście musiał sporo poczekać. Jeżeli się nieudało po raz wtóry - klamka się zapadała.

⁹ Zachowano oryginalną pisownię.

W razie stwierdzenia po wydaniu pozwolenia, że kierowca nie odpowiada warunkom, lub że w inny sposób stał się niezdolny do prowadzenia pojazdu, wojewoda mógł zarządzić cofnięcie pozwolenia na stałe lub na pewien okres czasu. W tym ostatnim wypadku ponowne wydanie pozwolenia mogło być uzależnione od powtórnego złożenia egzaminu lub wypełnienia innych warunków, wskazanych przez wojewodę¹⁰.

Interesujące są także inne przepisy regulujące choćby zagadnienia związane z ograniczeniem prędkości, na które dzisiaj można spoglądać z lekkim uśmiechem: „Pojazdom mechanicznym, których waga wraz z ładunkiem przekracza 3.000 kg., zabrania się poruszać z szybkością większą niż 25 km na godzinę. W miejscowościach zabudowanych wolno jechać osobowym pojazdom nie większą niż 25 km na godzinę, a ciężarowym z szybkością nie większą niż 15 km na godzinę. Na skrzyżowaniach dróg, ostrych skrętach i podczas mgły, gołoledzi, na wszystkich miejscach drogi niebezpiecznych, spadzistych, śliskich wolno jest jechać z szybkością nie większą niż 10 km na godzinę. Przez wszystkie mosty drewniane o długości ponad 20 metrów zabrania się przejeżdżać szybkością większą niż 6 km na godzinę”¹¹.

Zgodnie z powyższym, na uwagę zasługuje fakt, że już wtedy katalog obowiązujących dopuszczalnych prędkości był uzależniony między innymi od: masy pojazdu (wraz z ładunkiem), obszaru (miejscowość zabudowana i niezabudowana), rodzaju pojazdu (osobowy, ciężarowy), rodzaju drogi, budowli i infrastruktury drogowej (skrzyżowania dróg, ostre skręty, miejsca drogi niebezpieczne, odcinki spadziste lub śliskie, mosty drewniane o długości ponad 20 metrów) oraz warunków atmosferycznych (mgła, gołoledź). Stosunkowo zagadkowym może być postawienie pytania -

¹⁰ Ibidem, op. cit. art. 24-26.

¹¹ Ibidem, art. 32.

jak uzasadniano kierowcom i egzekwowano od nich fakt przekroczenia dopuszczalnych prędkości?

Oryginalnym z perspektywy czasu mogą wydawać się inne normy prawne, choćby nakazu używania dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych. Przy czym oczywistym jest, że poniższe teksty należy rozpatrywać w kontekście ówczesnych warunków społeczno-gospodarczych. Przykład: „Dźwiękowy sygnał ostrzegawczy należy dawać zawczasu szczególnie przed zakrętami i skrzyżowaniami dróg oraz w miejscach, gdzie droga nie jest widoczna na dłuższej przestrzeni, lub zbliżając się do oddzielnie stojących budynków”¹². „Pragnący wyprzedzić obowiązany jest dać sygnał dźwiękowy, a ostrzeżony winien usunąć się na prawo i przepuścić wyprzedzającego po swej lewej stronie”. Przy mijaniu winni kierowcy pojazdów mechanicznych zmniejszyć szybkość, aby mijanie mogło się odbyć bezpiecznie dla wymijanych; w razie grożącego niebezpieczeństwa winni wstrzymać nawet maszynę, aż wymijani się nie oddalą”. „Kierowcy obowiązani są w powyższych wypadkach dawać zawsze zawczasu ostrzegawczy sygnał dźwiękowy, a przed każdym skręceniem, ruszeniem z miejsca lub zatrzymaniem pojazdu - podnieść względnie wyciągnąć rękę”¹³. W odniesieniu do sygnału dźwiękowego, każdy pojazd mechaniczny powinien być wyposażony: „w dwa dźwiękowe sygnały ostrzegawcze, z których jeden o silnym i donośnym dźwięku dla użytku w miejscach otwartych, a drugi o słabym, niskim tonie dla miejscowości zabudowanych; wyjątek stanowią motocykle, które winny posiadać jeden sygnał dźwiękowy o tonie wysokim. Stosowanie dzwonków, jako dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych przy pojazdach mechanicznych, oraz stosowanie gwizdawek w miejscowościach zaludnionych jest zabronione”¹⁴.

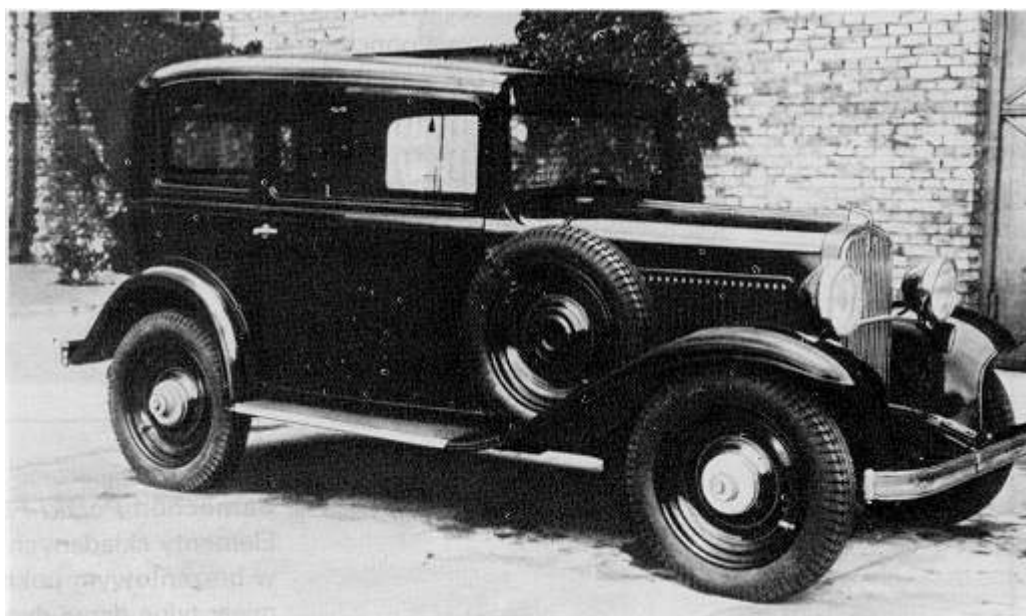
¹² Ibidem.

¹³ Ibidem art. 33.

¹⁴ Ibidem art. 6 f).

Na podstawie analizy powyższych tekstów można dokonać próby odtworzenia ówczesnych warunków ruchu drogowego. Hałas i harmider panujący w centrach miast musiał być powszechny i niesamowity, zgodny natomiast z przekazem jaki zachował się na pierwszych filmach dźwiękowych.

Stosunkowo interesującym zagadnieniem może być zagadnienie mające związek z zachowaniem się w tamtych czasów kierowców na drodze i stosowaniem się ich do obowiązujących przepisów. Postępowanie względem innych użytkowników drogi i zachowanie kierowców względem siebie musiało być powściągnięte skoro ustawodawca, prawie sto lat temu, wydał następujący przepis: „Wszelkie ściganie się samochodów, motocykli itd. na drogach publicznych podczas ruchu zwykłego jest bezwzględnie wzbronione”¹⁵.



Fot. 4. Fiat 508 I model z 1936 r. produkowany w Polsce.

W tamtych czasach sporym uznaniem cieszyły się kluby automobilistów, którym Ministerstwo Robót Publicznych lub

¹⁵ Ibidem art. 36.

województwie wystawiali odpowiednie certyfikaty. Ich członkowie na podstawie odpowiednich plenipotencji, czuwali nad przestrzeganiem przepisów prawa w zakresie ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, i to razem z organami policji oraz służby drogowej. Przedstawiciele tychże klubów byli także dopuszczani do komisji egzaminacyjnej weryfikującej kandydatów na przyszłych kierowców.

Kontrola w ruchu drogowym w myśl ustawy należała przede wszystkim do służby drogowej i policji państwowej, wobec których kierowca zobowiązany był na dany znak ręką niezwłocznie zatrzymać się. Dokumentami podlegającymi kontroli były: pozwolenie na prawo prowadzenia pojazdu oraz zaświadczenie o dopuszczalności pojazdu do ruchu.

Ważną kwestią były regulacje prawne dotyczące znaków i sygnałów drogowych. Pierwsze znaki drogowe miały przede wszystkim charakter informacyjny (wskazywanie kierunków i oznaczenia miejscowości) i ostrzegawczy. W 1924 roku wydane zostało rozporządzenie nakładające obowiązek stawiania i utrzymywania znaków drogowych na drogach publicznych. Ówczesny podział znaków obejmował:

A. Znaki drogowe informacyjne:

- 1) Znaki kilometrowe (ustawiane na drogach publicznych) i hektometrowe (setkowe, ustawiane na drogach publicznych o twardej nawierzchni - bitych i brukowanych)
- 2) Znaki mostowe
- 3) Drogowskazy

B. Znaki drogowe ostrzegawcze (ustawiane w celu uprzedzenia przejeżdżających o przeszkodach i o miejscach, wymagających zwolnienia lub wstrzymania ruchu - okrągłe o średnicy 50 cm na słupach wysokości 2,50 m pomalowane na kolor: czerwony, na

drogach publicznych wszelkiego rodzaju; ciemno niebieski na drogach publicznych o twardej nawierzchni)

1) zapory i rogatki

2) tarcze i tablice



Fot. 5. Przykładowe wzory znaków ostrzegawczych obowiązujących od 1924 roku. Od lewej: Skrzyżowanie i rozwidlenie drogi; Niewidoczne i ostre zakręty; Przerwa w komunikacji lub obowiązkowe wstrzymanie ruchu.¹⁶

W drugiej połowie lat dwudziestych w Warszawie wprowadzono pierwszy w kraju system sygnalizacji świetlnej, który podlegał regularnej rozbudowie.

Rozwój gospodarczy, budowa i modernizacja dróg oraz ekspansja młodej dziedziny - motoryzacji, zmieniały oblicze kraju. Przeobrażenia społeczno-gospodarcze wymogły nowe akty prawne. W 1928 roku wydano nowe rozporządzenie o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych¹⁷. Wprowadzając szereg zmian i innowacji. Wprowadzono nowe pojęcia i definicje. Przykładowo: „Pojazdem w rozumieniu niniejszego rozporządzenia jest pojazd mechaniczny, poruszany przez umieszczony na nim silnik i nie biegnący po szynach. (...) Pojazd z jednym lub kilkoma przyczepnymi wozami, dwu lub czterokołowymi, uważa się za pociąg

¹⁶ Dz.U. 1924 nr 61 poz. 611 Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. regulujące używanie i ochronę dróg.

¹⁷ 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. 1922 nr 65 poz. 587.

drogowy”¹⁸. Novum dotyczyło także kwestii wyposażenia pojazdów w odpowiednie przyrządy i urządzenia, między innymi: „obręcze kół pojazdów, które mogą rozwinać 15 km na godzinę powinny być gumowe lub tak urządzone, aby pod względem elastyczności odpowiadały gumowym”¹⁹; ponadto powinny posiadać urządzenie usuwające hałaśliwy wydmucha gazów; w urządzenie do cofania pojazdu w tył za pomocą silnika z siedzenia kierowcy, jeżeli ciężar własny pojazdu przekracza 350 kg; w boczne lustro, dające możliwość kierowcy widzenia drogi z tyłu za pojazdem, w razie gdy całkowita waga pojazdu złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego obciążenia, przekracza 3500 kilogramów²⁰. Dwa dźwiękowe sygnały ostrzegawcze zastąpiono jednotonowym przyrządem sygnałowym o donośnym, a nierzącym dźwięku. Innowacje dotyczą niemal wszystkich zespołów i mechanizmów pojazdu, między innymi: układu hamulcowego (dwa niezależne systemy hamulców), oświetlenia pojazdu (dwie latarnie o bezbarwnych szklach umieszczone z przodu, jedną latarkę z czerwonym światłem z tyłu, co najmniej jeden reflektor mogący oświetlić przestrzeń przynajmniej 100 m przed pojazdem), wymogu jednotonowego sygnału dźwiękowego, dodatkowego wyposażenia pojazdu w kierunkowskazy, dowody i numery rejestracyjne, itp. W okresie kilku zaledwie lat dokonano skoku w postępie technicznym, ale także w zakresie prawodawstwa.

¹⁸ Ibidem, art. 1.

¹⁹ Krótka historia opon: pierwszą oponę pneumatyczną dętkową wynalazł R.W. Thomson w 1846 r., a Irlandczyk J.B. Dunlop niezależnie oponę dętkową do roweru. W 1891 E. Michelin wynalazł rozbieralną oponę pneumatyczną z dętką. W 1922 r. wynaleziono opony wysokociśnieniowe a dwa lata później niskociśnieniowe. W 1935 Michelin opracował opony radialne, a w 1947 r. firma Goodrich Corporation zaprezentowała opony bezdętkowe.

²⁰ Dz.U. 1922 nr 65 poz. 587 op. cit.

Okaziciel zamieszkuje w _____
ul. _____ Nr. _____
(podpis) _____

Okaziciel zamieszkuje w _____
ul. _____ Nr. _____
(podpis) _____

Okaziciel zamieszkuje w _____
ul. _____ Nr. _____
(podpis) _____

Okaziciel zamieszkuje w _____
ul. _____ Nr. _____
(podpis) _____

KOMISARJAT RZĄDU m. stoł. WARSZAWY.

POZWOLENIE
№ 754

Pan Weber Henryk
zamieszkały w Warszawie
ul. Leśna Nr. 23
PATRZ STRONĄ
uprawniony jest do prowadzenia na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej
wszelkich pojazdów mechanicznych
z wyjątkiem pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego.

Drukarnia Państwowa Nr. 53 751, 13.III.33, 15 000.

Warszawa, dnia 23 sierpnia 1935 r.

Za Komisarza Rządu
Henryk Weber
(własnoręczny podpis posiadacza pozwolenia)

Okaziciel zamieszkuje w Warszawa
ul. Smolna Nr. 25
29 SRP. 1935
(podpis) _____

Okaziciel zamieszkuje w _____
ul. _____ Nr. _____
(podpis) _____

Okaziciel zamieszkuje w _____
ul. _____ Nr. _____
(podpis) _____

Okaziciel zamieszkuje w _____
ul. _____ Nr. _____
(podpis) _____


Opłata skarbową za 5 zł składowaną na pedale.

KOMISARJAT RZĄDU MIASTA WARSZAWY

Fot. 6 i 7 prezentuje uprawnienia z 1935 r. do prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych z wyjątkiem pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego.

W rozporządzeniu został wprowadzony między innymi katalog czynów zakazanych, który zabraniał kierowcy:

- a) prowadzić pojazd będąc w stanie nietrzeźwym
- b) oddalać się od pojazdu przy pracującym silniku lub bez sprowadzenia pojazdu na prawą stronę jezdni jak najdalej od środka drogi, albo wreszcie bez zaciśnięcia hamulca i bez zastosowania urządzenia, uniemożliwiającego wprowadzenie pojazdu w ruch przez osoby niepowołane,
- c) dopuszczać do dymienia pojazdu z wyjątkiem chwili ruszania z miejsca i zmiany szybkości,
- d) dopuszczać do hałaśliwego wydmuchu gazów spalinowych w zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli oraz przy wymijaniu ludzi i zwierząt,
- e) ładować pojazd w ten sposób, aby szerokość naładowanego pojazdu przekraczała 2,5 metra, a ogólna wysokość nad poziom drogi 4 metry.

Jeden rozdziałów - Dział piąty dotyczył kwestii związanych z uprawnieniami (pozwoleniami) do kierowania (prowadzenia) pojazdów, m.in. czytamy: „Do prowadzenia samodzielnych pojazdów upoważnione są osoby, które posiadają:

- a) pozwolenie na prowadzenie pojazdów nieprzeznaczonych do użytku publicznego,
- b) pozwolenie na prowadzenie pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego,
- c) pozwolenie na prowadzenie pojazdów wojskowych,
- d) międzynarodowe świadectwo drogowe”.

„Pozwolenie na prowadzenie pojazdów nie mogły być udzielane osobom, które:

- a) nie ukończyły 16 lat życia, o ile chodzi o prowadzenie motocykli bez wózków doczepnych, a 18 lat, gdy chodzi o prowadzenie wszelkich innych pojazdów;

- b) posiadają wady organiczne lub psychiczne uniemożliwiające lub utrudniające prowadzenie pojazdu, albo podlegające nałogom, utrudniającym prawidłowe prowadzenie pojazdów;
- c) nie rozumieją języka polskiego i nie umieją czytać po polsku w takim stopniu, aby mogły się orientować w warunkach ruchu drogowego”²¹.

Aby uzyskać pozwolenie na prowadzenie pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego mogły po zdanym egzaminie uzyskać osoby, które ukończyły 21 lat i posiadały co najmniej od roku pozwolenie na prowadzenie pojazdów nieprzeznaczonych do użytku publicznego. Osoby, które odbywały obowiązkową czynną służbę wojskową i służące w wojsku o charakterze wojskowych zawodowych nie mogli otrzymać pozwolenia na prowadzenie pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego. Termin ważności uzyskanego pozwolenia na prowadzenie pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego wynosił 3 lata, a jego przedłużenie uzależnione było od wniesienia podania przed upływem terminu jego ważności. Po upływie tego terminu udzielenie przedłużenia mogło być uzależnione od badań lekarskich i ponownego egzaminu. Przed komisją egzaminacyjną osoba zdająca musiała wykazać się:

- a) praktyczną umiejętnością prowadzenie pojazdu,
- b) znajomością porządkowych przepisów drogowych, tak ogólnych jak i szczegółowych, obowiązujących na obszarze danego województwa,
- c) podstawowymi wiadomościami technicznymi o ogólnej konstrukcji pojazdu i o działaniu głównych części,
- d) umiejętnością obchodzenia się z benzyną i innymi materiałami spalinowymi.

²¹ Ibidem, art. 58.

W przypadku pomyślnego wyniku egzaminu, wojewódzka władza administracji ogólnej wydawała pozwolenie wg czterech kategorii:

- a) wszelkich pojazdów mechanicznych;
- b) wszelkich pojazdów mechanicznych z wyjątkiem motocykli;
- c) motocykli z wózkami doczepnymi, lub
- d) motocykli bez wózków doczepnych.

„W razie niepomyślnego wyniku egzaminu zainteresowany miał prawo zdawać egzamin jeszcze dwukrotnie, przy czym mógł być zwolniony od zdawania egzaminu z tej części, w której wykazał dostateczne wiadomości przy poprzednim egzaminie. Termin ponownego egzaminu nie mógł być wyznaczany wcześniej niż po upływie 30 dni od pierwszego i 60 dni od drugiego egzaminu. Nowe prawo, w stosunku do poprzedniego było stosunkowo łagodne, działało na zasadzie do trzech razy sztuka. Przyjęto za dopuszczalny - wariant częściowego zaliczenia egzaminu. Można doszukać się pierwszych analogii w stosunku do współcześnie obowiązujących kryteriów. Opłata za egzamin przed komisją egzaminacyjną wynosiła 20 złotych.

Powyższe rozporządzenie regulowało wiele zasadniczych kwestii związanych między innymi z obowiązkowymi przeglądami technicznymi, wprowadzono także nowe wzory dokumentów: dowodów rejestracyjnych, pozwoleń na prowadzenie pojazdów i tzw. świadectw lekarskich.

Urząd Wojewódzki _____ Ważne do dnia _____
(Okr. Dyr. Rob. Publ.)

P O Z W O L E N I E

Nr. _____

na prowadzenie na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej _____
(wyszczególnienie rodzaju pojazdów mechanicznych) _____, z wyjątkiem pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego, wydane
Panu _____ zamieszkałemu w _____ ul. _____ Nr. _____

Strona 2.

Fotografia

Własnoręczny podpis posiadacza pozwolenia _____ M. P. _____

Strona 3.

Ważność pozwolenia przedłużono do dnia _____

Strona 4.

Zmiany adresu.

Fot. 8. Wzór pozwolenia na prowadzenie na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej pojazdów mechanicznych, z wyjątkiem pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego. Pozwolenie było wydawane na twardym papierze koloru zielonego o wymiarach 12x8 cm.

Urząd Wojewódzki _____ Ważne do dnia _____
(Okr. Dyr. Rob. Publ.)

P O Z W O L E N I E

Nr. _____

na prowadzenie na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej _____
(wyszczególnienie rodzaju pojazdów mechanicznych) _____ nie wyłączając pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego, wydane
Panu _____ zamieszkałemu w _____ ul. _____ Nr. _____

Strona 2.

Fotografia

Własnoręczny podpis posiadacza pozwolenia _____ M. P. _____

Strona 3.

Ważność pozwolenia przedłużono do dnia _____

Strona 4.

Zmiany adresu.

Fot. 9. Wzór pozwolenia na prowadzenie na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej pojazdów mechanicznych, nie wyłączając pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego. Pozwolenie było wydawane na twardym papierze koloru zielonego o wymiarach 12x8 cm.

W kolejnych latach wprowadzano szereg innowacji prawnych. W marcu 1929 roku Polska ratyfikowała konwencję międzynarodową, dotyczącą ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu 24 kwietnia

1926 roku. W maju 1932 roku zniesiono urząd Ministra Robót Publicznych. Kolejne rozporządzenia w omawianych kwestiach wydawały: Ministerstwo Komunikacji wraz z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

W 1933 roku wydano nowe rozporządzenie,²² które aktualizowało przepisy dostosowując je między innymi do nowych technologii. Przepisy podwyższały największą ówczśnie dopuszczalną prędkość dla pojazdów na tzw. *pneumatykach* do 60 km na godzinę. Była to największa prędkość z jaką pojazdy mogły poruszać się po polskich drogach. Inne pojazdy wyposażone w obręcze gumowe, masywy i *półpneumatyki* drążone mogły poruszać się z dopuszczalną prędkością do 40 km na godzinę, natomiast dla pojazdów na obręczach metalowych nadal obowiązywała prędkość tylko 10 km na godzinę. Dokonano pierwszego rozdzielenia prędkości. W zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli przepisy zabraniały prowadzenia pojazdów z szybkością przekraczającą 40 km na godzinę. Podczas kontroli drogowej kierowca pojazdu mechanicznego oprócz pozwolenia na prowadzenie pojazdu, dowodu rejestracyjnego pojazd powinien posiadać przy sobie kartę kontroli opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego.

W rozporządzeniu z 1933 roku spotykamy pierwszy ślad w kwestii związanej z pojazdami szkoleniowymi.

²² Dz.U. 1933 nr 9 poz. 55 Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

§ 21. (1) Pojazdy mechaniczne prowadzone przez uczących się jazdy powinny być w czasie jazdy zaopatrzone z przodu i z tyłu w okrągłe tarcze, nie zasłaniające znaków rejestracyjnych, o średnicy 30 cm z wypisanymi słowami „NAUKA JAZDY” na ciemno-błękitnym tle, białymi literami, w dwa rzędy, w prostych liniach. Litery powinny być drukowane, nie fantazyjne, o szerokości 35 mm, wysokości 50 mm, grubości kreski 8 mm, odległość między rzędami powinna wynosić 40 mm. Jeżeli konstrukcja pojazdu utrudnia umieszczenie dwóch takich tarcz, można umieszczać jedną tarczę z napisami widocznymi z przodu i z tyłu. Również może być w tych przypadkach zmniejszona średnica tarcz, nie więcej jednak niż do 20 cm z odpowiednim zmniejszeniem napisu.

(2) Z tyłu pojazdów mechanicznych, używanych tylko do nauki, umieszczanie tablic z napisem „NAUKA JAZDY”, może być zastąpione przez odpowiednie namalowanie.

Fot. 10. art. 21 pkt 1 i 2.

W 1935 roku sanacyjny rząd II RP wprowadził konstytucję kwietniową²³, a na dwa lata przed wybuchem II wojny światowej weszło w życie jeszcze jedno rozporządzenie w kontekście przepisów prawa o ruchu drogowym²⁴. Zmodernizowano i wprowadzono kolejne definicje, przykładowo: za autobus uważało się pojazd mechaniczny przeznaczony do przewozu siedmiu lub więcej podróżnych (wcześniej ośmiu). W wyposażeniu pojazdów mechanicznych warto wymienić obowiązek posiadania dwóch kierunkowskazów ze światłem czerwonym lub pomarańczowym, wprawianym w ruch przez kierowcę, wystające w chwili działania z dwóch boków na zewnątrz nadwozia tak, aby były widoczne z przodu lub tyłu pojazdu i zmieniały obrys pojazdu; przepis nie dotyczył motocykli oraz samochodów o nadwoziu otwartym typu torpeda²⁵.

²³ Konstytucja kwietniowa z 23 kwietnia 1935 roku podpisana przez prezydenta Ignacego Mościckiego.

²⁴ Dz.U. 1937 nr 85 poz. 616. 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.

²⁵ Torpedo – najpopularniejszy typ nadwozia produkowanego w latach 1910-1930. Dach kabiny składany, boki otwarte bez żadnych osłon.



Fot. 11. Przykład nadwozia typu torpedo Ford Model T z 1911 roku.

Autobus powinien być wyposażony dodatkowo w szyby ze szkła nie rozpryskującego się, w samoczynnie działająca wycieraczkę, dwie gaśnice, dwa zapasowe koła lub obręcze ogumione, komplet narzędzi oraz części zamiennych koniecznych do przeprowadzenia doraźnych napraw w drodze, urządzenie ogrzewające wnętrze pojazdu, w apteczkę doraźnej pomocy, typu zatwierdzonego przez Ministra Opieki Społecznej itp. W okresie przedwojennym od lat funkcjonowały taksówki, które w rozporządzeniu definiowane były jako dorożki samochodowe. Taksówkarze (dorożkarze) zobowiązani byli wyposażyć swój pojazd. Jako ich dodatkowe wyposażenie powinny mieć między innymi rozrusznik elektryczny i licznik samoczynnie wskazujący wysokość opłat za przejazd (taksomierz) umieszczony w miejscu łatwo widocznym dla podróżnego.

W kontekście oznakowania pojazdów szkoleniowych wprowadzono niewielkie zmiany.

(6) Pojazdy mechaniczne, prowadzone przez uczących się jazdy, powinny być w czasie jazdy zaopatrzone z przodu i z tyłu w okrągłe tarcze, nie zasłaniające tablic rejestracyjnych, o średnicy 30 cm z wypisanymi wyrazami „NAUKA JAZDY” na ciemnoniebieskim tle białymi literami w dwa rzędy w prostych liniach. Litery powinny być drukowane, o szerokości 35 mm, wysokości 50 mm, grubości kreski 8 mm; odległość między rzędami powinna wynosić 40 mm. Na motocyklach można umieszczać jedną taką tarczę o średnicy zmniejszonej do 20 cm, z napisami odpowiednio zmniejszonymi, a widocznymi z przodu i z tyłu. Z tyłu pojazdów mechanicznych tarcza z napisem „NAUKA JAZDY” może być zastąpiona przez odpowiedni napis.

Fot. 12. art. 33 pkt 6.

Prawo dopuszczało do ruchu na drogach publicznych pojazdy mechaniczne zarejestrowane i zaopatrzone w dowód rejestracyjny, zawierający kartę kontroli opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, albo w czasowe pozwolenie na kursowanie i w tablice rejestracyjne.

Jeśli chodzi o pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych dokonano podziału na kierowców: niezawodowych (amatorów) i zawodowych. Pozwolenie mogło być udzielone amatorom - na prowadzenie pojazdów mechanicznych nie przeznaczonych do zarobkowych przewozów, natomiast kierowcy zawodowemu - na prowadzenie wszelkich pojazdów mechanicznych. Kierowcą zawodowym mogła zostać osoba, która ukończyła 21 lat i potrafiła wykazać się „fachowością”. Sprawdzenie tzw. kwalifikacji fachowych polegało na stwierdzeniu, że ubiegający się posiada:

- a) praktyczną umiejętność prowadzenia pojazdu mechanicznego;
- b) dokładną znajomość ogólnych porządkowych przepisów drogowych i przepisów szczegółowych, obowiązujących na obszarze danego województwa (m. st. Warszawy);
- c) dokładną znajomość budowy pojazdu i działania jego części;
- d) umiejętność przeprowadzania doraźnych napraw pojazdu w zakresie potrzebnym do utrzymania pojazdu w ruchu;

- e) umiejętność obchodzenia się z benzyną i innymi materiałami pędnymi;
- f) umiejętność czytania map samochodowych.

Jeżeli kierowca spowodował wypadek będąc w stanie nietrzeźwości władza administracji ogólnej mogła odebrać pozwolenie na okres czasu nie krótszy niż 1 rok, a w razie stwierdzenia stałego przekraczania przepisów o ruchu, nadużywania alkoholu, powtarzania się nieszczęśliwych wypadków itp., powiatowa władza administracji ogólnej mogła odebrać pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, po uprzednim dwukrotnym pisemnym uprzedzeniu.

Można zauważyć, że ewolucja przepisów ruchu drogowego - trwająca permanentnie do dziś - odzwierciedla postęp techniki oraz zmiany społeczno-gospodarcze jakie zachodzą w kraju i na świecie. Następstwem zmian były choćby nałożone przez Państwo dodatkowe ciężary w formie opłat na tzw. Państwowy Fundusz Drogowy. Rozwojowi przepisów szczegółowych towarzyszą nowe (uwspółcześnione) pojęcia i definicje, m.in.: szczególnej ostrożności, zatrzymania pojazdu, obszaru zabudowanego, szczegółowemu rozróżnieniu poddawane są ograniczenia prędkości, zachowanie kierowcy wobec pojazdów uprzywilejowanych itp.

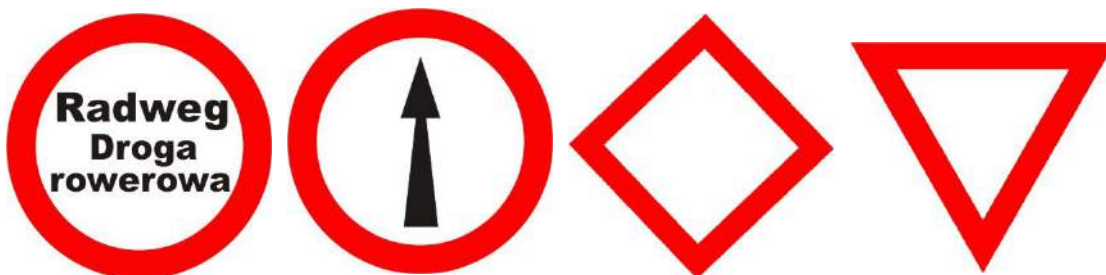
4. Okres okupacji hitlerowskiej 1939-1945

Proces ekspansji gospodarczej w kraju, w tym rozwój motoryzacji brutalnie został przerwany wybuchem II wojny światowej. Polska została podzielona wzdłuż i w szerz. Wzdłuż rozebrana przez hitlerowskie Niemcy i Stalinowski Związek Radziecki. Wszerz dokonano podziału, wcielając część ziem Polski do III Rzeszy, a z pozostałej reszty wydzielono tzw. Generalną Gubernię. Na zajętych przez okupantów ziemiach polskich najeźdźcy rodzime przepisy ruchu drogowego zastępowali swoimi. Po ataku 22 czerwca 1941 roku wojsk hitlerowskich na ZSRR, wraz z ekspansją niemiecki system prawa przesunął się dalej na wschód ogarniając swoją pajęczyną całość ziem przedwojennej Polski. Wprowadzono nowy system znaków drogowych, z podziałem na:

1. znaki ostrzegawcze (tarcza w kształcie trójkąta z czerwonym obwodem i czarnym symbolem w środku znaku),
2. znaki nakazujące i zakazujące (w kształcie okrągłej tarczy, czerwony obwód z czarnym symbolem w środku),
3. znaki wskazujące (różnorodny kształt i barwa oraz znaczenie),
4. inne znaki.



Fot. 13. Przykład znaków ostrzegawczych, od lewej: Zakręt i Skrzyżowanie.



Fot. 14. Przykład znaków nakazujących i zakazujących. Od lewej: Droga dla rowerzystów, zakazana dla innych; Obowiązujący kierunek jazdy; Znak głównej drogi komunikacyjnej; Znak zobowiązujący przestrzeganie pierwszeństwa przejazdu na drodze głównej.



Fot. 15. Przykład znaków wskazujących. Od lewej: Znak zalecający ostrożność; Miejsce postoju.

Stosunkowo w szerokiej mierze wzory poszczególnych znaków, ich figury geometryczne i barwa, w mniej lub bardziej zmodyfikowanej formie przetrwały w Niemczech do chwili obecnej. W odróżnieniu państwo polskie w okresie po II wojnie światowej wykształciło swoje własne wzory i symbole, choć ewidentne jest naśladownictwo wzorów znaków stosowanych w Europie.

5. Okres po 1945 roku

Koniec wojny w 1945 roku nie oznaczał końca działań zbrojnych w Polsce, i jak wiadomo nie przyniósł też narodowi zapowiadanej niepodległości. Narzucona siłą społeczeństwu polskiemu komunistyczna władza stosunkowo sprawnie wydała szereg regulacji pranych. Za pierwszy dokument w odniesieniu do sektora motoryzacji, będącego próbą regulującą ład w duchu nowych idei, można przyjąć dekret z 1946 roku o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej.²⁶ Ten okrojony, ledwie dwustronicowy dokument miał być jedynie punktem wyjścia dla kolejnych, późniejszych 51 aktów wykonawczych. Dekret paraflowany został między innymi przez Prezydenta Krajowej Rady Narodowej Bolesława Bieruta. W połowie 1947 roku wprowadzono między innymi powszechny obowiązek zgłoszenia pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych oraz obowiązek powtórnej rejestracji pojazdów mechanicznych²⁷. Powojenna zawierucha związana między innymi z pacyfikacją podziemia przez komunistyczne władze oraz regularne czystki w szeregach nowego tworu monopartii jakim było PZPR, doprowadziło do opóźnień i wydania nowego rozporządzenia dopiero w 1948 roku²⁸. Nowy akt prawny wprowadził szereg innowacji, dokonywał między innymi

²⁶ Dz.U. 1946 nr 7 poz. 58. Dekret z dnia 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej.

²⁷ Dz.U. 1947 nr 38 poz. 190. Rozporządzenie Ministrów: Komunikacji, Administracji Publicznej, Ziem Odzyskanych i Bezpieczeństwa Publicznego z dnia 14 maja 1947 r. o obowiązku powtórnej rejestracji pojazdów mechanicznych.

Dz.U. 1947 nr 38 poz. 191. Rozporządzenie Ministrów: Komunikacji, Administracji Publicznej, Ziem Odzyskanych i Bezpieczeństwa Publicznego z dnia 14 maja 1947 r. o obowiązku zgłoszenia pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

²⁸ Dz.U. 1948 nr 27 poz. 186. Rozporządzenie Ministrów: Komunikacji, Administracji Publicznej, Ziem Odzyskanych i Obrony Narodowej z dnia 15 kwietnia 1948 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Bezpieczeństwa Publicznego, Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia - w sprawie zmiany rozporządzenia Ministrów: Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

rozróżnienia na cztery rodzaje pozwoleń, zależnie od rodzaju i przeznaczenia pojazdów:

- 1) Kategoria IV - uprawniała do prowadzenia motocykli
- 2) Kategoria III-a - uprawniała do prowadzenia samochodów oraz ciągników najwyżej z jedną przyczepką o łącznej nośności 1,5 tony włącznie, nie przeznaczonych do przewozów zarobkowych.
- 3) Kategoria III-b - uprawniała do prowadzenie pojazdów mechanicznych przeznaczonych do robót rolnych, korzystających z dróg publicznych tylko okolicznościowo.
- 4) Kategoria II - uprawniała do prowadzenia samochodów oraz ciągników najwyżej z jedną przyczepką o łącznej nośności do 4 ton włącznie, z wyjątkiem autobusów i pociągów drogowych.
- 5) Kategoria I - uprawniała do prowadzenia wszelkich samochodów i pociągów drogowych.

Przy czym ubiegający się o pozwolenie kategorii II-ej powinien odbyć praktykę trzyletnią w prowadzeniu i obsłudze pojazdów mechanicznych jak kierowca posiadający pozwolenie kategorii III-ej. Ubiegający się o pozwolenie kategorii I-ej powinien odbyć praktykę dwuletnią w prowadzeniu i obsłudze pojazdów mechanicznych jako kierowca posiadający pozwolenie kategorii II-ej.

Kwalifikacje fachowe niezbędne do otrzymania pozwolenia kategorii II-ej obejmowały: dokładną znajomość budowy i działania poszczególnych części zespołów, umiejętność ustalania uszkodzeń i dokonywania drobnych napraw w zakresie potrzebnym do utrzymania pojazdów w ruchu, znajomość zasad obsługi samochodów z silnikami gaźnikowymi i wysokoprężnymi, jak również z silnikami na gaz generatorowy, oraz umiejętność obchodzenia się z materiałami pędnymi. Dodatkowo znajomość przepisów o ruchu drogowym, przepisów o przewozie zarobkowym, instrukcji dla kierowców, jak również umiejętność czytania map samochodowych, praktyczną

umiejętność prowadzenie samochodów osobowych i ciężarowych we wszelkich warunkach ruchu drogowego oraz jazdy w terenie.

Kwalifikacje fachowe niezbędne do otrzymania pozwolenia kategorii I-ej obejmowały wszystkie powyższe dotyczące kategorii II-ej oraz umiejętności dokonywania napraw oraz wymiany części i zespołów nie wymagającej użycia maszyn i przyrządów warsztatowych, dokładną znajomość przepisów o ruchu drogowym ze szczególnym uwzględnieniem ruchu autobusowego i pociągów drogowych, praktyczną umiejętność prowadzenia autobusów i pociągów drogowych we wszelkich warunkach ruchu drogowego.

Sprawdzenie kwalifikacji fachowych do otrzymania pozwolenia, dokonywały się na podstawie egzaminu teoretycznego i praktycznego przed komisją egzaminacyjną, które działały przy wojewódzkich władzach administracji ogólnej. Skład komisji składał się z przedstawicieli: wojewódzkiej władzy administracyjnej jako przewodniczącego, przedstawiciela Związku Zawodowego Transportowców i jednego przedstawiciela Automobilklubu Polski.

W odniesieniu do powojennych realiów władza stosunkowo łagodnie obchodziła się z kierowcami nadużywającymi alkoholu. Jeżeli kierowca w czasie prowadzenia pojazdu mechanicznego lub w czasie okolicznościowego postoju używał bądź znajdował się w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub innego podobnie działającego środka, choćby wypadek nie nastąpił władza administracji ogólnej, która pozwolenie wydała, w razie gdy stało się to po raz pierwszy cofnie kierowcy pozwolenie na okres od 2 do 4 tygodni, w razie gdy stanie się to po raz drugi na okres od 2 do 6 miesięcy, a za trzecim razem na okres nieoznaczony. W przypadku, gdy doszło już do wypadku, czasokres ten nie mógł być krótszy aniżeli 3 lata.

Nowela z 1949 roku wprowadziła okresowe badania techniczne w terminach ustalonych przez wojewódzkie władze administracji ogólnej w zależności od stanu, w jakim znajduje się pojazd mechaniczny. Terminy tych badań były uwidaczniane w dowodach rejestracyjnych.

Komunistyczne władze dążyły do permanentnej kontroli społeczeństwa infiltrując przy tym wszystkie organizacje, związki i stowarzyszenia. W 1950 roku został zlikwidowany Automobilklub Polski. Na jego miejsce powstał powołany, na tzw. zjeździe „zjednoczeniowym” (Automobilklubu Polskiego i Polskiego Związku Motocyklowego) Polski Związek Motorowy, który pod niezmienioną nazwą przetrwał do dziś.



Fot. 16. Polski samochód małolitrażowy: Syrena 101, model z 1960 roku. Produkcja 1957-1972 przez FSO w Warszawie i 1972-1983 przez FSM w Bielsku-Białej. Wyprodukowano 521 311 egzemplarzy.

Dwa lata po uchwaleniu konstytucji PRL i niecały rok po śmierci Stalina, w 1954 roku rząd wydał kolejne rozporządzenie²⁹ dostosowane do biurokratycznych ram tamtej epoki. Ustalono między innymi kolejne kategorie pozwoleń:

- 1) kategorii I,
- 2) kategorii II,
- 3) kategorii III,
- 4) kategorii amatorskiej,
- 5) kategorii motocyklowej,
- 6) kategorii ciągnikowej,
- 7) kategorii trolejbusowej.

Warunkiem otrzymania pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych było między innymi, dla kategorii I odbycie dwuletniej praktyki i przejechanie jako kierowca posiadający pozwolenie kategorii II 50.000 km oraz posiadanie wkładki kontrolnej A. Dla kategorii II, kolejno roczną praktykę i przejechanie jako kierowca posiadający pozwolenie kategorii III 25.000 km oraz posiadanie wkładki kontrolnej A.

Egzamin był przeprowadzony przed komisją egzaminacyjną składającą się z trzech fachowych przedstawicieli:

- 1) prezydium wojewódzkiej rady narodowej (Rady Narodowej w m. st. Warszawie i w m. Łodzi) - jako przewodniczącego,
- 2) Polskiego Związku Motorowego,
- 3) Związku Zawodowego Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego - jako członków komisji.

Przy egzaminach mogli być obecni przedstawiciele zainteresowanych związków zawodowych w charakterze obserwatorów.

²⁹ Dz.U. 1954 nr 3 poz. 6. Rozporządzenie Ministrów Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Obrony Narodowej z dnia 15 grudnia 1953 r. w sprawie zmiany rozporządzenia z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Mało kto jeszcze pamięta, że w tym samym roku weszło zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego³⁰ obowiązkowego rejestru rowerów. Każdy posiadacz roweru zobowiązany był do jego rejestracji i wystąpienia o kartę rowerową, której ważność trwała 3 lata. Potem należało wystąpić z pismem o jej przedłużenie. Rejestr rowerów obowiązywał do 1973 roku.

W 1959 Rada Państwa PRL ratyfikowała Konwencję o ruchu drogowym, Protokół w sprawie znaków i sygnałów drogowych³¹.

W 1960 roku wprowadzono ograniczenia prędkości na obszarze zabudowanym, gdzie zabronione było kierowcom przekraczać 50 km na godzinę i do 60 km na godzinę w stosunku do dróg (ulic) o dobrych warunkach bezpieczeństwa³².



Fot 17. Pierwszy polski samochód osobowy produkowany w latach 1951-1973 w FSO w Warszawie na Żeraniu na licencji radzieckiego samochodu Pobieda. Był to pierwszy w powojennej historii Polski samochód produkowany seryjnie. Wyprodukowano łącznie 254 471 egzemplarzy modelu

³⁰ M.P. 1954 nr 23 poz. 384. Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 25 lutego 1954 r. w sprawie prowadzenia rejestru rowerów i warunków sprawdzania znajomości przepisów o ruchu drogowym.

³¹ Dz.U. 1959 nr 54 poz. 321. Konwencja o ruchu drogowym, Protokół w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz Akt końcowy, podpisane w Genewie dnia 19 września 1949 r.

³² Dz.U. 1960 nr 55 poz. 319. Rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Obrony Narodowej z dnia 2 grudnia 1960 r. w sprawie zmiany rozporządzenia z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Ustawa z końca 1961 roku³³ wprowadziła zmiany w kwestii podstawowych definicji takich jak: droga, pojazd i kierujący. Ta triada pojęć do chwili obecnej porządkuje i reguluje cały zakres problematyki z zakresu prawa ruchu drogowego.

Natomiast rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z 1962 roku³⁴ było niewątpliwie kwintesencją prawa ruchu drogowego jakie do tej pory wyszły spod ręki organów władzy komunistycznej. O jego wartości może świadczyć fakt, że w swej zasadniczej formie i treści przetrwało czasy Gomułki, dekadę Gierka i stan wojenny. Przepisy wynikające z tamtejszej ustawy, ich charakter, sekwencja rozdziałów mimo przeobrażeń stanowi pewnego rodzaju wzorzec będący wypadkową współczesnego prawa o ruchu drogowym. Krótko mówiąc dzisiejsze prawo o ruchu drogowym to tylko rozbudowa tego z 1962 roku. Łatwo jest zauważyć, że układ a nawet kolejność rozdziałów współczesnych przepisów nie jest przypadkowa i ma swoje oparcie właśnie w tymże akcie prawnym. Rozporządzenie stanowiło rzeczowe kompendium wiedzy i składało się z części, działów, rozdziałów i paragrafów. Późniejsze akty prawne dokonywały mniejszych lub większych separacji niżej wymienionych części:

Część I Ruch drogowy

Część II Znaki i sygnały świetlne

Część III Ewidencja i dopuszczenie pojazdów do ruchu na drogach publicznych

Część IV Warunki techniczne dopuszczenia pojazdów do ruchu na drogach publicznych

Część V Kierujący

Część VI przepisy przejściowe i końcowe

³³ Dz.U. 1961 nr 53 poz. 295 1984.01.01. Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych.

³⁴ Dz.U. 1962 nr 61 poz. 295 Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 1 października 1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych.

Po raz pierwszy w historii przepisy szczegółowo regulowały kwestie szkolenia, pojazdów wykorzystywanych w celach szkoleniowych, ośrodków szkolenia kierowców, wydawania uprawnień i przeprowadzania egzaminów. Nauka jazdy pojazdami samochodowymi mogła odbywać się przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) pojazd samochodowy używany do nauki jazdy powinien być zaopatrzony z przodu i z tyłu w okrągłą niebieską tablicę „Nauka jazdy”. Tarcze powinny być tak umieszczone, aby nie wpływały ujemnie na czytelność tablic rejestracyjnych. Tarcze powinny posiadać średnicę 30 cm i dwurzędowy napis „Nauka jazdy”, wykonany białymi literami na ciemnoniebieskim tle. Litery powinny być drukowane, o szerokości 35 mm, wysokości 50 mm, grubości kreski 8 mm; odległość między rzędami powinna wynosić 40 mm. Na motocyklach można umieszczać tarcze o średnicy 20 cm, z napisem odpowiednio zmniejszonym. Z tyłu pojazdu tarcza z napisem „Nauka jazdy” może być zastąpiona przez odpowiedni napis na pojeździe.



Fot. 18. Niebieska tarcza z białym napisem „Nauka Jazdy”

- 2) instruktor obowiązany jest zajmować miejsce obok uczącego się, z wyjątkiem przypadków, gdy nauka jazdy odbywa się na motocyklu;
- 3) do nauki jazdy można korzystać z dróg publicznych dopiero po opanowaniu przez uczącego się na terenie zamkniętym zasad techniki kierowania pojazdem w stopniu nie zagrażającym bezpieczeństwu;
- 4) osoba pragnąca uczyć się jazdy powinna uprzednio zapoznać się z obowiązującymi przepisami o ruchu drogowym, a nauczający (instruktor) obowiązany jest do sprawdzenia znajomości tych przepisów;
- 5) do nauki jazdy pojazdami samochodowymi mogą być używane tylko pojazdy wymienione w zezwoleniu na prowadzenie nauczania lub zarejestrowane z zastrzeżeniem używania do celów szkoleniowych. Zezwolenie do nauczania w drodze wyjątku od przepisu mogło być udzielone zainteresowanej osobie przez organ do spraw komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej na nauczanie na drogach publicznych kierowania pojazdem samochodowym małżonka i dzieci, ubiegających się o prawo jazdy kategorii III, IV lub Vb. Zezwolenie mogło być udzielone osobie, która posiadała prawo jazdy co najmniej tej kategorii, o której uzyskanie ubiegał się uczący się kierowania pojazdem samochodowym.

Z powyższych zapisów wynikało, że „instruktorem” mogła być każda osoba, kto uzyskała stosowne zezwolenie do nauczania. Aby otrzymać zezwolenie prywatnie należało być posiadaczem odpowiedniej kategorii prawa jazdy, dysponować pojazdem a nauczać można było tylko małżonka lub własne dzieci. Zawodowym instruktorem, mógł zostać kierowca, któremu prezydium

wojewódzkiej rady narodowej wydało legitymacje. Powyższy dokument należało mieć przy sobie w trakcie nauczania i okazywać na każde żądanie organów kontroli ruchu drogowego. Jeżeli instruktor z jakichś przyczyn zaprzestał wykonywania zawodu musiał legitymację zwrócić.

Rozporządzenie z 1962 roku kodyfikowało następujące kategorie prawa jazdy:

L.p.	KATEGORIA PRAWA JAZDY	RODZAJ UPRAWNIENÍ
1.	I	Wszelkie pojazdy z wyjątkiem motocykli
2.	II	Samochody os., cięż. i poj. członowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 14 ton, sam. cięż. z przyczepą o łącznym d.c.c do 20 ton, ciągnikami z przyczepami o d.c.c. poj, ciągnącego i przyczep do 20 ton.
3.	III	Sam. os nie przeznaczonymi do publicznego transportu drogowego, sam, cięż i poj. członowymi o d.c.c. do 3,5 tony, (+ przyczepa o d.c.c. do 750 kg), poj, sam. trójkołowymi o ciężarze własnym powyżej 400 kg
4.	IV	Motocykle z bocznym wózkiem lub bez, motocykle o trzech kołach i podobnymi poj. sam. o c.w. do 400 kg.
5.	Va	Maszyny samobieżne, poj. sam. z konstr. ogr. pręđ. do 20 km/h
6.	Vb	Inwalidzkie samochody osobowe, motocykle i poj. sam. o trzech kołach.
7.	Kategoria ciągnikowa	Ciągniki z ogr. pręđ. do 30 km/h łącznie z przyczepami o d.c.c. poj. i przyczep do 10 ton, a przy wywozie drewna z lasu do 14 ton.

Przykładowo: najwyższe w hierarchii prawo jazdy kategorii I uprawniało do kierowania wszelkimi pojazdami samochodowymi, z wyjątkiem motocykli. Aby je otrzymać osoba (oprócz spełnienia innych warunków) musiała wykazać się 6 letnią praktyką zawodową, w tym co najmniej 3 lata praktyki jako kierowca posiadający prawo jazdy kategorii II. Jednocześnie z prawem jazdy wydawano kierowcy tzw. kartę ostrzeżeń A, służącą udzielaniu ostrzeżeń kierowcom na

drogach publicznych. Karta ostrzeżeń była niezależna od prawa jazdy i nie stanowiła warunku jego ważności. W przypadkach łamania przepisów ruchu drogowego delikwent otrzymywał kartę B lub nawet C. Powrót do karty A następował po upływie 6 lub 12 miesięcy nienagannego zachowania się.

Szkolenie kierowców pojazdów samochodowych mogło się odbywać wyłącznie:

- 1) w zasadniczych szkołach zawodowych kierowców samochodowych;
- 2) w ośrodkach szkolenia kierowców - w formie kursów stałych;
- 3) poza ośrodkami - w formie kursów jednorazowych.

Osoby nauczające kierowania pojazdami samochodowymi odpowiedzialne były za spowodowanie w czasie nauki pod ich nadzorem przez uczących się kierowania pojazdami wypadku oraz naruszenia przepisów o ruchu drogowym; odpowiedzialność ta rozciągała się także na czas trwania jazdy egzaminacyjnej.

Zezwolenie na utworzenie i prowadzenie ośrodka szkolenia kierowców wydawał właściwy do spraw komunikacji organ prezydium wojewódzkiej rady narodowej. Zezwolenia udzielano:

- 1) instytucjom i przedsiębiorstwom państwowym;
- 2) organizacjom wojskowym, naukowym i społecznym oraz stowarzyszeniom, w których statutach była przewidziana działalność w zakresie szkolenia kierowców lub przysposobienia do celów obrony Państwa;
- 3) spółdzielniom;
- 4) osobom fizycznym.

Warunkiem otrzymania zezwolenia było zapewnienie do celów szkolenia wykwalifikowanego personelu nauczającego, odpowiednich pomieszczeń, pojazdów i pomocy naukowych. Pomoce naukowe i pojazdy samochodowe powinny odpowiadać aktualnemu poziomowi techniki i zapewniać możliwość realizacji w pełni celów nauczania.

Pojazdy samochodowe powinny być ponadto technicznie tak przystosowane, aby zapewniały bezpieczne nauczanie kierowania tymi pojazdami, w szczególności dźwignia hamulcowa powinna być jednakowo dostępna dla uczącego się i instruktora.

Wniosek o zezwolenie na utworzenie i prowadzenie ośrodka szkolenia kierowców powinien zawierać uzasadnienie potrzeby utworzenia ośrodka, nazwiska i imiona kandydatów na kierownika, wykładowców i instruktorów oraz numery i daty ich zezwoleń na nauczanie. Do wniosku należało dołączyć:

- 1) plan sytuacyjny i plan wewnętrzny budynków;
- 2) wykaz posiadanego sprzętu i pomocy naukowych;
- 3) roczny plan i harmonogram pracy ośrodka;
- 4) plan finansowy.

Zgodnie z powyższymi zapisami wynikało, że nie było łatwo uzyskać pozwolenie na prowadzenie ośrodka szkolenia kierowców. Biurokratyczna machina ograniczała potencjalnych chętnych, a zwłaszcza osoby prywatne.

Kwestia egzaminów również została raz na zawsze usankcjonowana. Przy czym instruktorzy byli zobowiązani czynnie uczestniczyć podczas egzaminów w miejscu gdzie dziś zasiada egzaminator, czyli na przednim siedzeniu po prawej stronie kierowcy. Samochód musiał być odpowiednio oznakowany i wyposażony w dźwignię hamulca dostępną dla kierującego i instruktora. Odpowiedzialność za przestrzeganie prawa ruchu drogowego i bezpieczeństwo spoczywała głównie na instruktorsze. Egzamin odbywał się przed 3-osobową komisją egzaminacyjną powołaną przez prezydium wojewódzkiej rady narodowej. Żeby zostać egzaminatorem należało spełnić szereg warunków. Mogła nim zostać osoba, której poziom umysłowy i moralny zapewniał należyte wypełnianie obowiązków, zdała z wynikiem pozytywnym egzamin sprawdzający przed komisją kwalifikacyjną powołaną przez Ministra

Komunikacji, a ponadto musiała być obywatelem polskim i posiadać odpowiedniej kategorii prawo jazdy i wykształcenie:

- a) przy przeprowadzaniu egzaminu ze znajomości przepisów o ruchu na drogach publicznych - wyższe i co najmniej 3-letni staż pracy zawodowej z dziedziny samochodowej lub ruchu drogowego albo średnie i co najmniej 5-letni staż pracy zawodowej z dziedziny samochodowej lub ruchu drogowego,
- b) przy przeprowadzaniu egzaminu z wiadomości o budowie i eksploatacji pojazdów samochodowych - techniczne wyższe ze specjalnością w zakresie budowy, naprawy lub obsługi pojazdów samochodowych albo ekonomiki transportu samochodowego i co najmniej 3-letni staż pracy zawodowej lub średnie w zakresie tych specjalności i co najmniej 5-letni staż pracy zawodowej,
- c) przy przeprowadzeniu egzaminu z praktycznej umiejętności kierowania pojazdami samochodowymi - co najmniej średnie.



Fot. 19. Od lewej: Znak zatrzymanie się przed skrzyżowaniem (stop); Stacja benzynowa (paliwowa); Tablica miejscowości.

W kwestii znaczenia samych przepisów ruchu drogowego wiele istotnych treści przetrwało do dzisiaj lub zostało nieznacznie zmodyfikowana. Możemy także doszukać się elementów uznawanych dziś za oryginalne, czy wręcz anachroniczne. Przykładowym może być przepis dotyczący pchania pojazdu. „Pchanie pojazdu przez inny

pojazd może odbywać się w razie nagłej potrzeby przy zachowaniu szczególnej ostrożności i tylko wtedy, gdy żadne inne sposoby wprowadzenia w ruch pojazdu nie mogą być zastosowane. Pojazd pchający nie może rozwijać szybkości przekraczającej 15 km na godzinę. Pojazd pchany powinien być kierowany przez osobę posiadającą prawo jazdy odpowiedniej kategorii. Kierujący pojazdem pchającym powinien widzieć drogę przed pojazdem pchanym, lub otrzymywać wskazówki od osoby widzącej drogę”. No cóż, lakiery akrylowe, bądź typu metalik nie były powszechnie stosowane.

Powyższe rozporządzenie w formie ustawy stanowiło najbardziej złożony i niespotykany wcześniej w Polsce układ prawa, ujętego w ramy uwspółcześnionego pojęcia jakim jest - Kodeks drogowy.



Fot. 20. Polski Fiat 125p - samochód osobowy klasy średniej produkowany w FSO na Żeraniu w latach: 1967 - 1991 na podstawie umowy licencyjnej z włoską firmą FIAT z 1965 roku. Łącznie wyprodukowano 1 445 699 egzemplarzy.

W 1968 roku wprowadzone zostały kolejne zmiany³⁵, między innymi dotyczące oznaczeń poszczególnych kategorii prawa jazdy. Zmodyfikowano oznaczenia zmieniając je z rzymskich cyfr na oznaczenia literowe, w postaci której przetrwały do chwili obecnej:

- 1) kategoria A
- 2) kategoria B
- 3) kategoria C
- 4) kategoria D
- 5) kategoria E
- 6) kategoria M
- 7) kategoria T.

W 1973 roku zaczęło obowiązywać zarządzenie Ministra Komunikacji³⁶ w kwestii szkolenia kierowców. Określono kryteria zawodowe z dokonaniem podziału na: nauczyciela zajęć teoretycznych (wykładowcy) i nauczyciela umiejętności praktycznych (instruktora). Wprowadzono także wzór legitymacji instruktora.

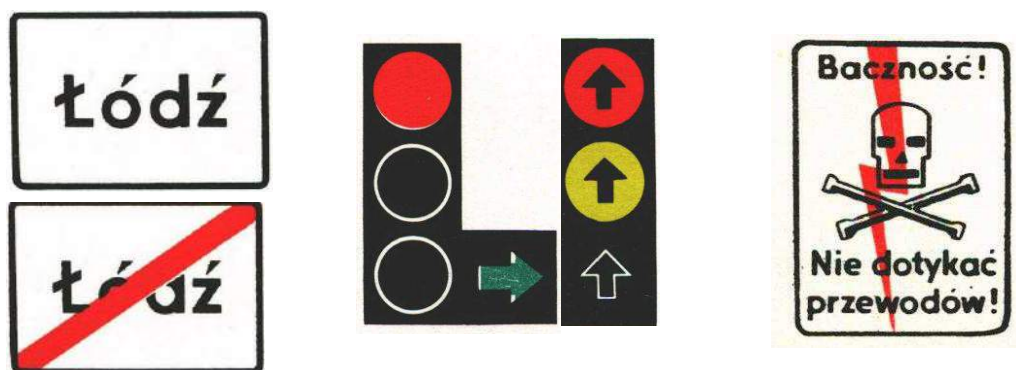
<p style="text-align: center;">mp. wydziału komunikacji</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 30%;"> Miejsce na fotografię 4,5 × 3,5 cm </div> <div style="width: 60%;"> <p>Legitymacja</p> <p>nr</p> <p>ważna na rok wystawienia</p> </div> </div> <div style="margin-top: 20px; text-align: center;"> <p>.....</p> <p>(własnoręczny podpis)</p> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>Ważność legitymacji przedłuża się na rok:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">mp.</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">mp.</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">mp.</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">mp.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">19 . . r.</td> <td style="text-align: center;">19 . . r.</td> <td style="text-align: center;">19 . . r.</td> <td style="text-align: center;">19 . . r.</td> </tr> </table> </div>	mp.	mp.	mp.	mp.	19 . . r.	19 . . r.	19 . . r.	19 . . r.	<p>Ob. (imię i nazwisko)</p> <p>..... (seria i nr dowodu osobistego)</p> <p>jest upoważniony do nauczania na kursach szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców pojazdów samochodowych:*)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przepisów o ruchu drogowym, 2) budowy obsługi i eksploatacji pojazdów samochodowych oraz techniki kierowania pojazdami samochodowymi, 3) zajęć praktycznych warsztatowych, 4) kierowania pojazdami samochodowymi na kursach kategorii <p>.....</p> <p>*) niepotrzebne skreślić</p> <p>..... dn. 19 . . r.</p> <p>mp. wydziału komunikacji</p> <p>.....</p> <p style="text-align: right;">..... (podpis) Kier. Wydz. Komunik.</p>
mp.	mp.	mp.	mp.						
19 . . r.	19 . . r.	19 . . r.	19 . . r.						

Fot. 21. Wzór legitymacji wykładowcy/instruktora. Format A-7, 105 mm x 74 mm.

³⁵ Dz.U. 1968 nr 27 poz. 183. Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych.

³⁶ M.P. 1973 nr 23 poz. 141. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 maja 1973 r. w sprawie kursowego szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców pojazdów samochodowych.

Po 22 latach od przełomu z punktu widzenia nowoczesnej kodyfikacji prawa o ruchu drogowym, zaledwie kilka miesięcy od zakończenia stanu wojennego, władze PRL opracowały i wprowadziły w życie w styczniu 1984 roku nowe syntetyczne - prawo o ruchu drogowym³⁷. Nowe prawo stanowiło pomost łączący wcześniej omawiane przepisy z 1962 roku ze współcześnie obowiązującym. Wiele spośród tamtych przepisów, norm i definicji funkcjonuje w niezmienionej formie zachowując swój sens i znaczenie do dzisiejszego dnia.



Fot. 22. Przykładowe znaki i sygnały, które zostały wprowadzone mocą rozporządzenia z 1984, które już nie obowiązują. Od lewej: Tablica miejscowości oznaczająca obszar zabudowany i jego koniec; Sygnalizatory S2 i S3; Znak „sieć pod napięciem” ustawiany, jeżeli nad przejazdem kolejowym zawieszona była sieć trakcyjna pod wysokim napięciem.

Sporej rewolucji dokonano zwłaszcza w przepisach odnoszących się do znaków i sygnałów drogowych, oznakowanie pojazdów i tablic rejestracyjnych. Znika między innymi okrągły znak STOP i zostaje zastąpiony indywidualną figurą geometryczną - oktagonem, czyli ośmiokątem foremnym. Z szerokiej gamy znaków drogowych, które wówczas wprowadzono, większość nadal obowiązuje.

³⁷ Dz.U. 1983 nr 6 poz. 35. Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. Prawo o ruchu drogowym.

W kwestii przedmiotowej, jeden z aktów wykonawczych niniejszej ustawy³⁸ po raz pierwszy szczegółowo wpisywał w ramy prawne zawód instruktora nauki jazdy. Wykładowcą lub instruktorem w ośrodku kursowego szkolenia kierowców mogła być osoba, która:

- 1) ukończyła 22 lat życia,
- 2) korzystała w pełni z praw publicznych,
- 3) nie była skazana za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym,
- 4) miała co najmniej wykształcenie średnie i 2 lata praktyki zawodowej w dziedzinie samochodowej, z tym zastrzeżeniem, że instruktor nauki jazdy powinien mieć 4 lata praktyki w kierowaniu pojazdem samochodowym,
- 5) ma prawo jazdy co najmniej kategorii B, z wyjątkiem instruktora nauki jazdy, który powinien mieć prawo jazdy co najmniej kategorii objętej zakresem szkolenia,
- 6) daje rękojmię należytego wykonywania swoich obowiązków,
- 7) ukończyła specjalistyczny kurs metodyczno-dydaktyczny według obowiązującego programu albo ma kwalifikacje pedagogiczne do nauczania kandydatów na kierowców w szkołach³⁹.

Wykładowcy i instruktorzy nauki jazdy mogli być okresowo poddawani sprawdzeniu kwalifikacji pedagogicznych i fachowych. Co ciekawe, osoby które nie posiadały wcześniej wykształcenia średniego musiały je uzupełnić w terminie do 31 grudnia 1986 roku, przy czym nie dotyczyło to tych instruktorów, którzy ukończyli 45 rok życia.

Na podstawie powyższych zapisów zawód instruktora nauki jazdy został skonfrontowany z pokaźnym katalogiem warunków niezbędnych

³⁸ Dz.U. 1983 nr 59 poz. 269. Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 13 października 1983 r. w sprawie kierowców pojazdów silnikowych.

³⁹ Wymagań określonych w pkt. 1, 4, i 7 nie stosowało się w jednostkach wojskowych i dot. resortu spraw wewnętrznych.

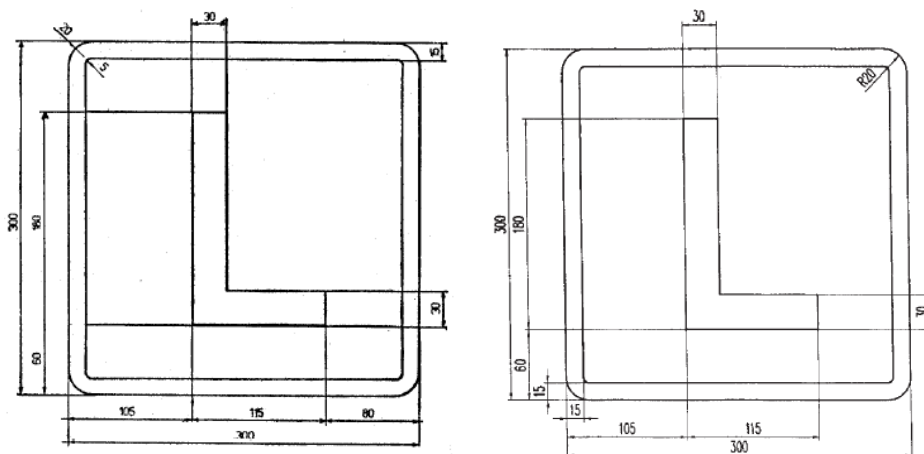
do wykonywania zawodu - analogicznym do obecnie obowiązującego, a którego zakres szerzej będziemy zgłębiać w kolejnych rozdziałach.



Fot. 23. Polski Fiat 126p, małolitrażowy samochód osobowy produkowany w latach 1973-2000 w FSM w Bielsku-Białej oraz w Tychach. łącznie wyprodukowano 3 318 674 egzemplarzy.

Istotną zmianą, która zasługuje na uwagę było zastąpienie okrągłej niebieskiej tarczy z napisem „NAUKA JAZDY” na kwadratową tablicą barwy niebieskiej z białą literą „L”. Przy czym ustawodawca wyznaczył termin obowiązkowej wymiany tarcz na tablice do dnia 31 grudnia 1985 roku. Szczegółowe warunki techniczne odnośnie wyposażenia pojazdów do nauki jazdy i egzaminowania zostały określone w obwieszczeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1996 roku⁴⁰.

⁴⁰ Dz.U. 1996 nr 155 poz. 772 1999.05.30. Obwieszczenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 grudnia 1996 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów. Dz.U. 2007 nr 186 poz. 1322. Obwieszczenie Ministra Transportu z dnia 7 września 2007 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów



Fot. 24 Wzory oznakowania pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy. Tablica kwadratowa, tło niebieskie, symbol biały, obrzeża białe. Po lewej stronie wzór tablicy z 1983 roku, po prawej aktualnie obowiązująca z 2007 roku.⁴¹

1989 rok to ważna cezura w historii naszego kraju. Przeobrażeniom uległy wszystkie dziedziny życia. Błyskawicznie zmienił się model ustrojowy Polski i społeczno-gospodarczy ład kraju. Jednak diametralne zmiany w przepisach prawa ruchu drogowego zaszły dopiero 20 czerwca 1997 roku. Wtenczas weszła w życie ustawa obowiązująca do chwili obecnej - Prawo o ruchu drogowym⁴². Za jedną z istotnych dat, którą z całą pewnością należałoby wymienić patrząc z perspektywy naszego kraju jest - 1 maja 2004 roku, moment przystąpienia Polski do Unii Europejskiej⁴³. Powyższa data ma istotny związek z uwzględnieniem poszczególnych dyrektyw Wspólnot Europejskich ratyfikowanych przez państwo polskie.

Z perspektywy niespełna stu lat dziejów motoryzacji polskiej łatwo zauważyć, jak częstym zmianom podlega prawo. Z całą pewnością jest to proces ustawiczny i dynamiczny. Analizując głębiej zagadnienie można postawić tezę, że w ujęciu historycznym, mniej

⁴¹ Dz.U. 1984 nr 1 poz. 2. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 grudnia 1983 r. w sprawie rejestracji, ewidencji i oznaczania pojazdów.

⁴² Dz. U. 1997, nr 98, poz. 602. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym.

⁴³ Przystąpienie Polski do UE nastąpiło na podstawie tzw. Traktatu akcesyjnego podpisanego 16 kwietnia 2003 roku w Atenach.

więcej co ćwierć wieku mamy do czynienia z diametralnym przełomem w kwestii zmian w przepisach prawa o ruchu drogowym.



Fot. 25. FSO Polonez produkowany przez FSO w Warszawie w latach: 1978-2002. Łącznie wyprodukowano 1 061 807 egzemplarzy.

6. Definicja „Kodeks ruchu drogowego”

Kodeks ruchu drogowego lub kodeks drogowy, to tylko potoczna nazwa ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym i aktów wykonawczych, które mają bezpośredni związek z przepisami i problematyką ruchu drogowego. Tak więc, „kodeks drogowy” to wspólna nazwa wszystkich aktów prawnych, regulujących zasady ruchu drogowego w Polsce. Stosunkowo często zdarza się, że ta potoczna nazwa odnosi się tylko do samej ustawy. Na kodeks drogowy składają się akty prawne w postaci: traktatów międzynarodowych, dyrektyw, ustaw i rozporządzeń.

- **Traktat** - jest to umowa międzynarodowa, najważniejszy instrument regulujący stosunki międzynarodowe (np. Konwencja wiedeńska o ruchu drogowym z dnia 24 lutego 1988 r.).
- **Dyrektywa** - stanowi akt prawny Unii Europejskiej, do którego wprowadzenia zobowiązani są jej członkowie (np. Dyrektywa 2002/24/WE z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych).
- **Ustawa** - akt prawny powszechnie obowiązujący, uchwalany przez parlament. W Polsce ustawa ma rangę niższą (tzw. moc prawną) od Konstytucji oraz umów międzynarodowych, ale wyższą od rozporządzeń (np. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 1997, nr 98, poz. 602).
- **Rozporządzenie** - akt normatywny niższego rzędu niż ustawa, wydawany przez naczelny organ władzy wykonawczej na podstawie upoważnienia zawartego w ustawie, w celu jej wykonania. W Polsce wydawane przez: prezydenta, premiera, ministrów (np. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów

oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia Dz. U. 2003, nr 32, poz. 262).

Kodeks drogowy jest zbiorem aktów prawnych, stanowiący zarazem elementarz i encyklopedię wiedzy z dziedziny przepisów ruchu drogowego dla szerokiego grona odbiorców, przede wszystkim użytkowników drogi (uczestników ruchu drogowego): pieszych, rowerzystów, poganiaczy, motorniczych, kierujących, kierowców, a także instruktorów, wykładowców, egzaminatorów etc. W sposób literalny przepisy ruchu drogowego są stosowane przez organy i instytucje oraz administrację państwową, w tym różnego rodzaju urzędy, wydziały ruchu drogowego, sądy oraz policję. Także praca wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego oraz ośrodków szkolenia kierowców oscyluje w obrębie tych przepisów.

7. Ostatnie zmiany 2013 rok

Obecnie wraz z postępem cywilizacji i rozwojem motoryzacji zauważyć można permanentne zmiany w przepisach o ruchu drogowym, zwłaszcza na płaszczyźnie szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Przykładowo w stosunkowo nowej ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. 2011 r., nr 30, poz. 151), do połowy 2013 roku wprowadzono kolejno 6 zmian i regulacji prawnych. W przypadku Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 r., nr 98, poz. 602) od początku obowiązywania ustawy wprowadzono 31 różnych zmian i regulacji prawnych.

Niemal zawsze, zachodzące zmiany spotykają się z falą krytyki, zwłaszcza ze strony ośrodków szkolenia kierowców, które w wielu przypadkach można uznać za uzasadnione. Nowe regulacje, zamiast porządkować, usprawniać nauczanie i ułatwiać pracę, komplikują ją i wprowadzają chaos, zwłaszcza w sferze informatycznej, związanej z tak zwanym „profilem kandydata na kierowcę”. Początki działania „Portal OSK” były żenujące. System był wadliwy i niedopracowany, często się zawieszał, nie można było także wygenerować profilu kandydata na kierowcę w poszczególnych starostwach. Kandydaci na kierowców miewają problemy z umówieniem się na egzamin. Innym zagadnieniem jest także brak współpracy pomiędzy starostwami. Kłopoty mają zwłaszcza osoby zameldowane w innych miejscowościach. Ponadto istnieją problemy z połączeniami Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego ze starostwami. Konflikt na linii Inspekcja Transportu Samochodowego a Wytwórnia Papierów Wartościowych jako autora oprogramowania dla starostw, dotyczy głównie odpłatności za dostęp do PKK. Także wprowadzenie nowych zasad, a przede wszystkim nowej niejawnej bazy pytań, w zakresie

egzaminów teoretycznych prawa jazdy, budzi wiele zastrzeżeń. Ponadto przeobrażenia w regulacjach prawnych, bezpośrednio uderzają w ośrodki szkolenia kierowców, które zamiast ułatwiać i usprawniać pracę wykładowców oraz instruktorów przede wszystkim kandydatów na kierowców, komplikują ją. Wszystko to stanowi o wielkim falstarcie projektu. Czy będzie miało to wpływ na bezpieczeństwo i jakość poruszania się po polskich drogach? Czas pokaże.