

Seweryn Jacek Bownik

Z rozważań nad nowym prawem drogowym

Palestra 28/1(313), 34-39

1984

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Stosownie do art. 1030 i 1036 k.p.c. umożliwi to pokrzywdzonemu jako wierzycielowi uczestnictwo w podziale sumy uzyskanej w egzekucji. Należności zabezpieczone będą wypłacone dopiero po uzyskaniu przez pokrzywdzonego tytułu wykonawczego, a do tego czasu zostaną umieszczone w depozycie sądowym (art. 1024 § 1 pkt 4 k.p.c.).¹¹

¹¹ E. Wengerek: Postępowanie zabezpieczające i egzekucyjne — Komentarz, Warszawa 1972, s. 594.

SEWERYN JACEK BOWNIK

Z ROZWAŻAŃ NAD NOWYM PRAWEM DROGOWYM

Autor z punktu widzenia niektórych zasad prawa karnego przeprowadza analizę wybranych zagadnień nowego prawa drogowego, w szczególności dotyczących wieku i kryteriów zdrowotnych niezbędnych do uzyskania prawa jazdy, pojęcia „kierującego” i niektórych zagadnień dotyczących pieszych.

Przepisy o ruchu drogowym, jako element ogólnej profilaktyki przestępczości w swej podstawowej i zasadniczej funkcji zapobiegania wypadkom drogowym, powinny tworzyć — przez odpowiednio skonstruowane instytucje prawne — taki system organizatorsko-techniczny, który stanowiłby optymalną płaszczyznę do realizacji powyższego celu.

Ustawa z 1 lutego 1983 r. Prawo o ruchu drogowym¹ zdążyła już wywołać głosy krytyczne przedstawicieli praktyki.² Wydaje się, że kompromisowe rozwiązania ustawodawcy w wielu miejscach istotnych dla ustalenia przyczyn powstawania wypadków drogowych (np. funkcjonowanie zasady ograniczonego zaufania, obowiązki kierowcy i pieszego na przejściu itd.) nie zmieniają w zasadzie istniejącego do 31.XII.1983 r. stanu rzeczy. Czy rzeczywiście tak jest? Spróbujmy odpowiedzieć na to pytanie.

Pewne, nieliczne zresztą zagadnienia z dziedziny ruchu drogowego, które dotychczas były odmiennie uregulowane, dostosowano obecnie do zasad i przepisów prawa karnego.

W kwestii np. wieku, stanowiącego jeden z warunków do uzyskania prawa jazdy, dostosowano ów wiek do granicy wieku będącego progiem odpowiedzialności karnej według k.k.

Artykuł 70 prawa o ruchu stanowi, że „prawo jazdy może uzyskać osoba, która ma wymaganą sprawność fizyczną i psychiczną, umie czytać i pisać, odbyła odpowiednie przeszkolenie i wykazała się niezbędnymi kwalifikacjami oraz osiągnęła wymagany dla danej kategorii wiek, a mianowicie:

- 1) kategorii A, B, M i T — 17 lat
- 2) kategorii C — 18 lat
- 3) kategorii D i trolejbusowej — 21 lat.”

¹ Dz. U. Nr 6, poz. 35 (ustawa, która weszła w życie z dniem 1.I.1984 r., zwana będzie w dalszej części artykułu „prawem o ruchu”).

² Mam tu na uwadze publikację K. J. Pawelca pt.: Wszystkie pojazdy małe i duże, zamieszczoną w numerach 11 i 12 „Prawa i Życia” z 1983 r.

Dotychczas — jak wiadomo — 16-letni sprawca występku drogowego z art. 145 k.k. mający prawo jazdy odpowiedzialności karnej na zasadach kodeksu karnego nie ponosił.

To zrównanie granicy wieku w zakresie warunków do uzyskania prawa jazdy nie dotyczy jednak innych kierujących, mianowicie rowerzystów i motorowerzystów, których limit wieku do uzyskania odpowiednich dokumentów wyznaczono na 10 i 15 lat. Sprawcy zatem ewentualnych występków z art. 145 § 1 lub § 2 k.k. mogą odpowiadać na zasadach ustalonych w ustawie o postępowaniu w sprawach nieletnich.³

Zlikwidowana została instytucja cofnięcia prawa jazdy na stałe przez organ administracji państwowej (Wydział Komunikacji odpowiedniego urzędu) wtedy, gdy kierowca naruszył przepisy o obowiązku udzielenia pomocy ofiarom wypadku drogowego w razie uczestniczenia w tym wypadku (art. 20 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych⁴). W konsekwencji usunięto paradoksalną sytuację panującą w aktualnym stanie prawnym a polegającą na tym, że organ administracji miał w zakresie uprawnień dotyczących prawa jazdy większe kompetencje niż organ sądowy uprawniony do orzekania kary dodatkowej w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Sąd bowiem mógł orzec — nawet w razie nieudzielenia pomocy ofierze wypadku i ucieczki z miejsca zdarzenia — wspomnianą karę zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych jedynie w rozmiarze do lat 10.

Na marginesie należy stwierdzić, że organ administracji na terenie miasta Lublina nie korzystał w praktyce z przysługującego mu uprawnienia, czekając na rozstrzygnięcie sądu w tej kwestii, a kiedy już otrzymał decyzję sądu, to z reguły nie wydawał własnej o cofnięciu prawa jazdy na stałe, lecz opierał się w tym względzie na wyroku sądowym. W rezultacie przepis art. 20 omawianej ustawy był przepisem w zasadzie martwym.

Prawo o ruchu utrzymało natomiast instytucję czasowego cofnięcia prawa jazdy, ograniczając ją jednak tylko do:

- utraty warunków zdrowia — na podstawie świadectwa o stanie zdrowia,
- utraty kwalifikacji — na podstawie wyniku egzaminu (art. 85).

Tej konsekwencji w przyjętej — jakby się zdawało — linii ujednoczenia przepisów prawa drogowego z obowiązującymi normami prawa karnego nie udało się jednak ustawodawcy utrzymać w innych zagadnieniach.

Jak już wyżej wspomniano, w kodeksie karnym użyto w art. 43 i art. 145 § 3 terminu „pojazd mechaniczny”, nie zdefiniowanego wówczas w przepisach prawa drogowego. W związku z tym w licznych orzeczeniach SN oraz w wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe⁵ wyjaśniono znaczenie tego terminu. Pojęcie to (znaczeniowo i merytorycznie wywodzące się wprost z dziedziny prawa drogowego, a nie prawa karnego) — w związku z ustanowieniem nowego prawa o ruchu — powinno się chyba znaleźć przede wszystkim w prawie o ruchu dla ujednoczenia stanowisk obu systemów. Tymczasem w art. 4 prawa o ruchu, w którym ustawodawca wyjaśnia znaczenie użytych w ustawie terminów, brak jest określenia terminu „pojazd mechaniczny” mimo wprowadzenia wielu nowych — w porównaniu z ustawą z 1961 r. — pojęć dotyczących pojazdów. Mamy więc w prawie o ruchu takie terminy, jak pojazd, pojazd

³ Dz. U. z 1982 r. Nr 35, poz. 228 (ustawa ta weszła w życie 13 maja 1983 r.).

⁴ Dz. U. z 1961 r. Nr 53, poz. 295 z późn. zm. (zwana w dalszej części artykułu „ustawą z 1961 r.”).

⁵ OSNKW 1975, nr 3—4, poz. 33.

silnikowy, pojazd samochodowy, pojazd specjalny, uprzywilejowany, wolnobieżny, członowy, motocykl, autobus, ciągnik rolniczy, trolejbus, tramwaj. Nie występuje teraz dawne pojęcie „maszyna samobieżna”, a „motorower” jest traktowany jako rower. Natomiast oba te pojazdy cyt. wyżej wyliczone zaliczają w tezie 5 do pojazdów mechanicznych. Nie tylko więc, jak widzimy, występuje brak jednolitości terminów, ale wydaje się, że nawet pogłębiono jeszcze istniejące rozbieżności. Orzecznictwu sądów oraz praktyce wymiaru sprawiedliwości pozostaje zatem — jak dotychczas — „stary” problem interpretacyjny terminów użytych w prawie o ruchu.

Przechodząc do zagadnień związanych z problematyką podmiotów prawa drogowego, chciałbym poruszyć najistotniejszy tutaj problem, tj. stan zdrowia, w którym to zagadnieniu prawo o ruchu również nie zachowuje konsekwentnej linii.

Artykuł 68 tego prawa stanowi, że kierującym może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz ma wymagane umiejętności do kierowania w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego i nie narażający kogokolwiek na szkodę. Artykuł zaś 4 wyjaśnia nam, że kierującym jest:

- osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a więc i rowerzystą, motorowerzystą oraz woźnicą,
- osoba, która prowadzi zorganizowaną grupę pieszych,
- osoba, która jedzie wierzchem,
- osoba, która pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie.

Z zestawienia treści tych dwóch przepisów wynika, że wszystkie wyliczone osoby — jako kierujący — powinny być sprawne pod względem fizycznym i psychicznym. Oczywiście sprawność ta powinna być stwierdzona stosownymi badaniami lekarskimi, o których mówi art. 80. Należy przypomnieć, że według art. 18 ustawy z 1961 r. warunki zdrowia psychicznego i sprawność fizyczną musieli posiadać tylko kierujący pojazdami. Mamy więc nowe rozwiązanie. Lecz czy przeprowadzono je konsekwentnie do końca? Przeanalizujmy tę sprawę.

Zgodnie z cyt. wyżej art. 80 prawa o ruchu badaniom sprawności fizycznej i psychicznej podlegają — przy ubieganiu się o otrzymanie dokumentu uprawniającego do kierowania pojazdem (art. 68 ust. 2) — jedynie osoby ubiegające się o prawo jazdy odpowiedniej kategorii, a więc A, B, C, D, M, T. Są to: motocykliści, kierowcy pojazdów samochodowych do 3,5 t, kierowcy pojazdów samochodowych powyżej 3,5 t, kierowcy autobusów, pojazdów wolnobieżnych, ciągników rolniczych i trolejbusów. Z treści art. 75 wynika, że do otrzymania karty rowerowej, motorowerowej i woźnicy nie są niezbędne badania stwierdzające sprawność fizyczną i psychiczną, mimo że osoby prowadzące te pojazdy to — w rozumieniu art. 4 i 68 — kierujący. Art. 75 głosi: „Karty rowerową, motorowerową i woźnicy może uzyskać osoba, która wykazała się niezbędnymi kwalifikacjami oraz osiągnęła wymagany wiek: 10, 15 i 17 lat.”

W wytworzonej w ten sposób sytuacji mogą być znowu dopuszczone do ruchu podmioty, które ze względu na stan zdrowia nie będą w stanie sprostać wymaganiom współczesnego ruchu. Wydaje się zatem w sposób dość oczywisty, że nowy stan prawny jest zbieżny ze stanem dawniej istniejącym w zakresie stanu zdrowia, tzn. że rowerzyści, motorowerzyści, woźnicy i inne osoby uznane przez prawo o ruchu za kierujących — przy ubieganiu się o odpowiedni dokument — nie podlegają badaniom sprawności fizycznej i psychicznej wbrew zasadzie ustalonej w art. 68. Jest to tym bardziej zaskakujące, że w art. 80 ust. 1 pkt 4 dopuszcza się badania sprawności fizycznej i psychicznej kierujących pojazdami (w tym także

rowerami, motorowerami i pojazdami zaprzęgowymi — *dop. S.B.*), ale tylko w wypadkach nasuwających zastrzeżenia co do stanu zdrowia.

Skoro zatem inni kierujący — poza kierowcą — mogą być poddani badaniom w ogóle, to czemu prawo o ruchu nie dopuszcza tych badań przy staraniu się o uzyskanie uprawnienia do kierowania wymienionymi wyżej pojazdami? I kolejne pytanie: w jakim czasie zastrzeżenia co do stanu zdrowia kierujących pojazdami mają się nasunąć? Na pewno nie przy ubieganiu się o uzyskanie dokumentu na prowadzenie pojazdu, a więc w najważniejszym momencie. Kiedy zatem?

Prawo o ruchu tego nie wyjaśnia. Może wyjaśni to praktyka.

Natomiast osoby, które prowadzą zorganizowaną grupę pieszych, jadą wierzchem, jak również te, które pędzą zwierzęta pojedyncze lub w stadzie, mimo że są kierującymi, badaniom sprawności fizycznej i psychicznej nie podlegają. Zagadnienie uzasadnienia potrzeby przeprowadzania takich badań nie wchodzi w ogóle w grę przy przyjęciu przez prawo o ruchu zasady, że kierujący — a nie tylko kierujący pojazdami, jak to jest w ustawie z 1961 r. — ma być sprawny pod względem fizycznym i psychicznym.

Należy zaznaczyć, że prawo o ruchu — obok kierujących, kierujących pojazdami, osób znajdujących się na drodze, pieszych — wprowadza jeszcze pojęcie „osób znajdujących się w pobliżu drogi” (art. 2 ust. 2), które to osoby (wszystkie inne niż wymienione — *dop. S.B.* — np. robotnicy przy wykopach, zamiatacze jezdni itp.) również mogą się stać podmiotami przestępstw drogowych. Na temat ich sprawności fizycznej i psychicznej, podobnie jak i pieszego, prawo o ruchu nie wypowiada się wcale.

Ta nierówność w zakresie stanu zdrowia kierujących jako podmiotów występujących w ruchu drogowym, wynikająca z takiego, a nie innego uregulowania prawnego, znajduje swe konsekwencje w prawie karnym. Kierowcę bowiem zgodnie z prawem „rozlicza” się dodatkowo za coś, za co według prawa o ruchu w ogóle, a na gruncie prawa karnego tylko w wypadkach uzasadnionej wątpliwości co do poczytalności (art. 25 k.k.), a więc bardzo rzadko, będzie się rozliczało innego kierującego, a m.in. także pieszego oraz inną osobę znajdującą się w pobliżu drogi. A przecież właśnie w tych bardzo rzadko rozliczanych jak i nie rozliczanych okolicznościach (sprawność fizyczna) może tkwić główna przyczyna wypadku.

W literaturze przedmiotu nie kwestionuje się zagadnienia, że stan zdrowia uczestników ruchu ma poważny wpływ na powstanie i przebieg wypadku, a w konsekwencji — na odpowiedzialność karną.⁶ W prawie karnym chodzi przecież o to, aby karać zdrowego pod każdym względem człowieka. Z przykrością trzeba stwierdzić, że oczekiwane z tak dużym zainteresowaniem i nadziejami prawo o ruchu w zasadzie nic nie ułatwiło praktykom prawa karnego w tym względzie.

I jeszcze jeden problem związany ze stanem zdrowia budzący wątpliwości. Artykuł 72 stanowi, że „prawo jazdy nie może być wydane osobie, u której stwier-

⁶ Zob. np.: K. Buchała: Przesłanki przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Wyd. Prawn. Warszawa 1973, str. 31; A. Bachrach: Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej — A oceny prawnokarne, Warszawa, Wrocław, Kraków 1965, s. 33; K. Czarnowska: Przyczyny wypadków drogowych z pieszymi na wyznaczonych przejściach dla pieszych, „Zeszyty Naukowe ITS w Warszawie”, Warszawa 1973, z. 40, s. 147; B. Puchowski: Rola medycyny w zapobieganiu wypadkom drogowym oraz ich następstwom, „Prob. Krym.” (wyd. specjalne — Wypadki drogowe), Warszawa 1963, s. 58; T. Cyprian: Wypadki drogowe w świetle prawa karnego, PWN Warszawa 1963, s. 71; S. J. Bownik: Problematyka badań lekarskich kandydatów na kierowców i kierowców pojazdów samochodowych, „Prob. Praw.” z. 3/78, s. 35—41; S. J. Bownik: Za kierownicą człowiek zdrowy, „Gazeta Prawnicza” nr 13 z 1978 r.

dzono uzależnienie od alkoholu lub podobnie działającego środka". W obecnie obowiązującym stanie prawnym m.in. alkoholizm przewlekły, nałóg zażywania środków odurzających, uspokajających, nasennych oraz środków chemicznych wpływających na ośrodkowy układ nerwowy, regularne lub częste przyjmowanie narkotyków były przeciwwskazaniem do kierowania pojazdami samochodowymi.⁷ Oznaczało to, że osoba, u której lekarz wykrył tego rodzaju stan, nie mogła otrzymać świadectwa stwierdzającego wymagany stan zdrowia, a w konsekwencji prawa jazdy. Wspomniana Instrukcja MZIOS (patrz: przyp. 7) wymienia szereg chorób i urazów zdrowotnych zarówno z zakresu zdrowia fizycznego jak i psychicznego kierowcy, które stanowią przeciwwskazania do kierowania pojazdami samochodowymi, jak np. wady wzroku (zez naprzemienny, brak prawidłowego pola widzenia), wady słuchu, zawroty głowy, zapalenie błędnika, wady układu kostnego (zesztywnienie stawów łokciowych, zanik mięśni), wady serca, gruźlica płuc, zaburzenia trzustki itp. Z unormowania art. 72 prawa o ruchu wynika natomiast, że nie ma innych — poza uzależnieniem osoby od alkoholu i podatnością na działające podobnie jak alkohol inne środki — przeciwwskazań z zakresu stanu zdrowia do uzyskania prawa jazdy, gdy tymczasem obowiązująca jeszcze w tej chwili instrukcja MZIOS *implicitie* temu zaprzecza. Nie wymaga tutaj szerszego uzasadnienia dość oczywisty fakt, nie kwestionowany ani w literaturze,⁸ ani w orzecznictwie,⁹ że niektóre choroby i urazy z zakresu nawet zdrowia fizycznego są równie groźne, a niekiedy nawet groźniejsze dla bezpieczeństwa ruchu od podatności na alkohol i inne podobne działające środki.

Odrębne zagadnienie dotyczące podmiotów przestępstw drogowych, nie związane już ze stanem zdrowia — to problem pieszych. Prawo nie wymaga od nich sprawności fizycznej i psychicznej ani dokumentu uprawniającego do poruszania się po drogach. Jest to oczywiste i stanowisko takie ze zrozumiałych względów nie powinno budzić wątpliwości. Prawo o ruchu, nie prezentując systemu związanego z wykształceniem i wychowaniem pieszego w duchu znajomości i odpowiedniego przestrzegania przepisów drogowych, zakłada w tym względzie swoistą fikcję prawną, że osoby (obok pieszych również osoby znajdujące się w pobliżu drogi) te muszą znać przepisy prawa drogowego oraz zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, aby ich nie naruszać. Praktyka natomiast od lat wykazuje, że w rzeczywistości tak wcale nie jest. Bardzo często piesi właśnie na skutek nieznajomości przepisów, nieuwagi, a także braku sprawności fizycznej i psychicznej stają się sprawcami poważnych wypadków drogowych, a w konsekwencji — podmiotami prawa karnego w rozumieniu art. 145 k.k.

W związku z powyższym powstaje pytanie, czego praktyka prawa karnego ma wymagać od pieszego jako podmiotu prawa karnego, czy i jaki obowiązek zachowania ostrożności w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ciąży na pieszym.¹⁰ Jest przecież pieszy uczestnikiem ruchu, a więc dziedziny związanej z rozwojem techniki gdzie obowiązują zupełnie inne niż normalnie przyjęte zasady ostrożności, jest podmiotem, którego dotyczą i którego obowiązują zasady bez-

⁷ Instrukcja Min. Zdr. i Op. Społ. z 15.XI.1973 r. w sprawie badań lekarskich kandydatów na kierowców i kierowców pojazdów samochodowych zamieszczona w „Kodeksie drogowym — Teksty i objaśnienia”, Warszawa 1974, MKL, s. 386 i n.

⁸ K. Buchała: op. cit.: s. 146; tenże: Głosa zamieszczona w „Państwie i Prawie” z 1970 r. nr 3-4, s. 631-634

⁹ OSNKW 1969 z 4, poz. 44.

¹⁰ Por. K. Buchała Prawo karne materialne, PWN Warszawa 1980 s. 266 tenże: Bezprawność przestępstw nieumyślnych oraz wyłączające ją dozwolone użycie: Wyd. Prawn. Warszawa 1971, s. 121 i n.

pieczeństwa w ruchu drogowym. Z drugiej jednak strony pieszy nie musi posiadać ani odpowiednich predyspozycji fizycznych i psychicznych, ani kwalifikacji, ani specjalistycznej wiedzy z dziedziny prawa drogowego. Jakiego więc obowiązku ostrożności: obiektywnego czy subiektywnego w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa może prawo karne wymagać od pieszego? Wydaje się, że tylko subiektywnego. Musi więc prawo karne — wobec takiego unormowania — różnie traktować podmioty przestępstwa drogowego z art. 145 k.k. w aspekcie wypełnienia przez nie znamienia będącego naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu. Ale czy słusznie? I jak mianowicie różnie?

Są to już inne zagadnienia, stanowiące temat do odrębnej publikacji. Należy jednak stwierdzić, że w tym względzie prawo o ruchu nie uczyniło żadnego postępu w porównaniu ze stanem dawniej obowiązującym. Problem bowiem pozostaje w dalszym ciągu do przeanalizowania i wyjaśnienia przez przedstawicieli nauki i praktyki prawa karnego. A można było przecież oczekiwać, że na obecnym etapie rozwoju techniki, motoryzacji i takich dyscyplin, jak medycyna, psychologia i socjologia, znajdują wyraz w akcie normatywnym, regulującym bez wątpienia bardzo ważną dziedzinę życia, śmiało i nowoczesne rozwiązania, o których wcześniej niejednokrotnie mówiono.

ZOFIA RADZIKOWSKA

NIEKTÓRE ZMIANY W POLSKIM PRAWIE KARNYM MATERIALNYM, WPROWADZONE W OKRESIE OD 18.XII.1982 R. DO 28.VII.1983 R. (Próba oceny)

Artykuł zawiera krytyczne omówienie i ocenę zmian wprowadzonych do kodeksu karnego w okresie od momentu zawieszenia stanu wojennego aż do jego zniesienia. Chodzi tu o zmiany w przepisach dotyczących przestępstw o charakterze politycznym z art. 273 i 278 k.k., a także o wprowadzenie nowych typów przestępstw w art. 282a. Podkreślono rozszerzenie zakresu norm zawartych w przepisach art. 273 i 278 § 1, przy czym szczególnie dużo miejsca poświęcono nowemu typowi przestępstwa polegającego na organizowaniu lub kierowaniu akcją protestacyjną przeprowadzoną wbrew przepisom prawa (art. 282a § 2), gdyż ujęcie tego przepisu nasuwa szereg wątpliwości i zastrzeżeń z punktu widzenia gwarancyjnej funkcji prawa karnego i wymagania ustawowej określoności czynu zabronionego.

Poza zmianami w k.k. zwrócono uwagę na zmianę dokonaną w ustawie z 26 października 1982 r. o postępowaniu wobec osób uchylających się od pracy, polegającą na znacznym rozszerzeniu podstaw stosowania obowiązku pracy oraz na nakazie stosowania kary ograniczenia wolności zamiast przewidzianej przedtem kary grzywny w wypadkach przez tę ustawę wskazanych. Te ostatnie zmiany mają mieć charakter przejściowy, bo tylko na okres do 31 grudnia 1985 r.

Daty wymienione w tytule wskazują na to, że tematem poniższych rozważań będą niektóre zmiany ustawodawcze wprowadzone w okresie od chwili zawieszenia stanu wojennego aż do jego zniesienia, a mianowicie postanowienia dotyczące prawa karnego z a w a r t e: 1) w ustawie z 18 grudnia 1982 r. o szczególnej regulacji prawnej w okresie zawieszenia stanu wojennego (Dz. U. Nr 41, poz. 273, art. 12; ustawa ta będzie zwana dalej „ustawą z 18 grudnia”), 2) w ustawie z 21 lipca 1983 r. o szcze-