

Metodyka pracy adwokata i radcy prawnego w sprawach przestępstw oraz wykroczeń drogowych

Wydanie 2.

Rozdział 1. Przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego w ruchu lądowym (art. 178a KK)

1. Zagadnienia wprowadzające

Prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwości po raz pierwszy stało się przedmiotem zainteresowania ustawodawcy w **1928 r.**, kiedy to w przepisie § 51 lit. a rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z 27.1.1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz.U. Nr 41, poz. 396; weszło w życie 29.4.1928 r., utraciło moc obowiązującą 17.3.1933 r.) wprowadzono **zakaz prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwym**. Mimo że akt ten utracił moc obowiązującą w 1933 r., to zakaz ten utrzymano na mocy przepisu § 50 lit. a rozporządzenia Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z 15.1.1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz.U. Nr 9, poz. 55 ze zm.; weszło w życie 17.3.1933 r., utraciło moc obowiązującą 1.1.1938 r.), a następnie § 53 ust. 2 lit. a rozporządzenia Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z 27.10.1937 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz.U. Nr 85, poz. 616; weszło w życie 1.1.1938 r., utraciło moc obowiązującą 1.4.1963 r.).

W związku z szybkim rozwojem komunikacji, jak również zwiększeniem zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lądowym, w tym także ze strony nietrzeźwych kierowców, przy jednoczesnym braku narzędzi pomiarowych, **po II wojnie światowej** dostrzeżono potrzebę rozszerzenia zakresu odpowiedzialności osób kierujących pojazdami mechanicznymi pod wpływem alkoholu. Stało się tak poprzez **zastąpienie „stanu nietrzeźwości” zwrotem „stan wskazujący**

Zakaz prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwym przedmiotem zainteresowania ustawodawcy

Okres po II wojnie światowej

na użycie alkoholu” oraz wprowadzenie zakazu używania bądź znajdowania się w stanie wskazującym na jego użycie [por. *J. Szumski*, Prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu (ewolucja ustawodawstwa oraz polityki karnej), *Studia Prawnicze* 1989, Nr 4, s. 29; zob. także rozporządzenie Ministrów: Komunikacji, Administracji Publicznej, Ziem Odzyskanych i Obrony Narodowej z 15.4.1948 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 27.10.1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, *Dz.U.* Nr 27, poz. 186; weszło w życie 21.8.1948 r., utraciło moc obowiązującą 1.4.1963 r.]. Powołane rozporządzenie w § 50 ust. 1 stanowiło, że: „W przypadku, gdy kierowca w czasie prowadzenia pojazdu mechanicznego lub w czasie okolicznościowego postoju używa bądź znajduje się w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub innych podobnie działających środków, organ kontroli drogowej lub Milicji Obywatelskiej doprowadza kierowcę do najbliższego posterunku Milicji Obywatelskiej, celem sporządzenia doniesienia karnego i zatrzymania pozwolenia na prowadzenie pojazdu, a w przypadku, gdy okaże się to konieczne, również celem przetrzymania kierowcy do czasu ustania działania alkoholu lub innych podobnie działających środków”, a także w § 51 ust. 1 pkt 1: „Cofnięcia pozwolenia bez uprzedniego ostrzeżenia dokonać powinna powiatowa władza administracji ogólnej, która wydała pozwolenie (...), 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”.

Przepisy ustawy
o zwalczaniu
alkoholizmu
z 1959 r.

Ustawa z 10.12.1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu (*Dz.U.* Nr 69, poz. 434 ze zm.; weszła w życie 19.12.1959 r., utraciła moc obowiązującą 12.5.1983 r.) wprowadziła sankcje karne za prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu służącego do komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej. Prowadzenie pojazdu mechanicznego w myśl art. 28 § 1 *ZAlkU* stanowiło występki zagrożony karą aresztu do 2 lat lub karą grzywny do 5000 zł albo obu tym karom łącznie. Natomiast prowadzenie w takim stanie pojazdu innego niż mechaniczny na drodze publicznej skutkowało karą aresztu do roku lub karą grzywny do 5000 zł (art. 28 § 2 *ZAlkU*). Przepisy te obowiązywały do 1.1.1972 r., tj. wejścia w życie ustawy z 20.5.1971 r. – Kodeks wykroczeń.

Podkreślić należy, że **sąd był zobowiązany** – zgodnie z art. 31 § 1 i 4 *ZAlkU* – orzec utratę prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres od 6 miesięcy do 10 lat albo zakazać wydania takiego uprawnienia w sytuacji, gdy sprawca go nie posiadał, a został skazany za przestępstwo pozostające w związku z naruszeniem w stanie nietrzeźwości obowiązków prowadzącego pojazd mechaniczny. Słusznie zauważa *J. Szumski*, że przepisy te **po raz pierwszy** wprowadziły nowy środek reakcji na przestępstwa popełnione w związku z naruszeniem obowiązku trzeźwości kierowcy w postaci **obliga-**

toryjnego orzeczenia utraty prawa jazdy lub pozbawienia moŹliwosci jego uzyskania (zob. *J. Szumski*, *Prowadzenie*, s. 31).

Na gruncie *ZAlkU*, z uwagi na brak jasnego kryterium pozwalajacego na odróżnienie stanu „po spoŹyciu alkoholu” od „stanu nietrzeŹwosci”, pojawil się istotny problem rozgraniczenia odpowiedzialności za przestęstwo i za wykroczenie. Do problemu tego na poczätku lat 60. XX w. odniešli się przedstawiciele piśmiennictwa, postulujac określenie progu nietrzeŹwosci na poziomie 0,5‰ stęzenia alkoholu we krwi (por. *J. Szumski*, *Prowadzenie*, s. 31–39). Zostal on przyjety w orzecznictwie, czego wyrazem staly się **wytyczne Sądu Najwyzszego w sprawach o przestęstwa drogowe z 31.8.1963 r.** (obwieszczenie Pierwszego Prezesa Sądu Najwyzszego z 31.8.1963 r. o wytycznych wymiaru sprawiedliwosci i praktyki sadowej w sprawach przestęstw drogowych; M.P. Nr 70, poz. 348; weszlo w zycie 24.9.1963 r.), w których **stęzenie alkoholu we krwi powyzej 0,5‰** odpowiadalo pojeciu „**stan nietrzeŹwosci**”, natomiast „**stan wskazujacy na spoŹycie alkoholu**” określono jako stęzenie alkoholu we krwi w granicach **0,2–0,5‰**. Tym samym po raz pierwszy w sposob wiązacy dla orzecznictwa ustalono dolna granice nasycenia organizmu alkoholem, przy której uposledzenie sprawności kierowcy jest na tyle istotne, że decyduje o przestępnosci czynu.

Przepis art. 28 *ZAlkU* zostal uchylony **1.1.1972 r.** przez art. VI pkt 10 ustawy z 20.5.1971 r. – Przepisy wprowadzajace Kodeks wykroczen (Dz.U. Nr 12, poz. 112 ze zm.; weszla w zycie 1.1.1972 r.). Od tego dnia penalizowane bylo – w formie **wykroczenia** – tylko prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie wskazujacym na **uŹycie** alkoholu lub podobnie dzialajacego srodka. Okreslenie to zostalo zmienione w wyniku uchwalenia ustawy z 26.10.1982 r. o wychowaniu w trzeŹwosci i przeciwdzialaniu alkoholizmowi (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2277; weszla w zycie 13.5.1983 r.). Od **1.7.1985 r.**, tj. wejścia w zycie ustawy z 10.5.1985 r. o zmianie niektorych przepisow prawa karnego i prawa o wykroczeniach (Dz.U. Nr 23, poz. 100, przepis **art. 87 § 1 KW** zawieral sformulowanie „**stan po uŹyciu alkoholu**”. Przepis art. 46 ust. 2 *AlkU* definiuje **stan po uŹyciu alkoholu** jako stan, w którym „(...) zawartosc alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:

- 1) stęzenia we krwi od 0,2‰ do 0,5‰ alkoholu albo
- 2) obecności w wydychanym powietrzu od 0,1 mg do 0,25 mg alkoholu w 1 dm³”.

Znaczący wzrost udzialu nietrzeŹwych kierowców wśród sprawców przestęstw drogowych pod koniec XX w. przyczynil się do poszukiwania nowych rozwiązanych prawnych (zob. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Uzasadnienie projektu ustawy z (...) 1999 r. o zmianie ustawy – Kodeks Karny, Sejm III kadencji, druk Nr 1019, s. 3–4). Majac powyzsze na wzgledzie, ustawodawca, ustawą z 14.4.2000 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny (Dz.U. Nr 48, poz. 548; weszla w zycie 15.7.2000 r.), zdecydowal się *inter alia* na **penalizacje** czynności

Odróżnienie stanu „po spoŹyciu alkoholu” od „stanu nietrzeŹwosci”

Pojęcie stanu po uŹyciu alkoholu

prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości. Uczynił to, wprowadzając przepis art. 178a do obecnie obowiązującego kodeksu karnego.

Kryminalizacja

Jak wskazuje się w piśmiennictwie, obszar ingerencji prawa karnego w zachowania ludzi wyznaczają działania wpływające na politykę karną, a najważniejsze z nich to kryminalizacja i dekryminalizacja oraz penalizacja i depenalizacja. Poprzez **kryminalizację** rozumie się uznanie w ustawie za przestępstwo czynu niepodlegającego wcześniej karaniu, chociaż mógł on stanowić zachowanie naganne lub nawet wykroczenie. Sytuacja taka dotyczy m.in. prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, które dawniej traktowane było jako wykroczenie, lecz na mocy przedmiotowej nowelizacji stało się przestępstwem. Poprzez tę zmianę na niespotykaną dotąd skalę zmieniła się cała struktura przestępczości w Polsce [zob. *T. Szymanowski*, *Polityka karna w Polsce współczesnej w świetle przepisów prawa i danych empirycznych*, w: *A. Marek* (red.), *System Prawa Karnego. T. I. Zagadnienia ogólne*, Warszawa 2010, s. 215].

2. Ustawowe znamiona

2.1. Przedmiot ochrony

2.1.1. Pojęcie dobra chronionego

Dobro chronione

Dobrem chronionym – jak wskazuje się w piśmiennictwie – jest „(...) to, co posiada wartość społeczną, co zakaz karny chroni, a przestępca atakuje. Każde przestępstwo musi się wykazać jakimś przedmiotem ochrony (dobrem chronionym) (...)” (*W. Wolter*, *Nauka o przestępstwie*, Warszawa 1973, s. 41). W literaturze prawa karnego wyróżnia się trzy rodzaje dobra prawnego (przedmiotu ochrony), stosownie do stopnia konkretyzacji tego pojęcia, a mianowicie: ogólny, rodzajowy i szczególny (zob. *W. Cieślak*, *Niektóre zagadnienia przedmiotu karnoprawnej ochrony*, PiP 1993, Nr 11–12, s. 64).

2.1.2. Ogólny przedmiot ochrony

Ogólny przedmiot ochrony

Ogólnym przedmiotem ochrony jest ogół stosunków społecznych w państwie, wspólny dla wszystkich typów rodzajowych przestępstw. Pojęcie ogólnego przedmiotu ochrony w chwili obecnej – w przeciwieństwie do wypracowanego na gruncie nauki radzieckiej i przejętej przez doktrynę pozostałych państw socjalistycznych – nie ma większego znaczenia w prawie karnym (por. *W. Cieślak*, *Niektóre*, s. 64).

2.1.3. Rodzajowy przedmiot ochrony

Rodzajowy przedmiot ochrony

Rodzajowym przedmiotem ochrony są dobra prawne właściwe dla określonej grupy przepisów karnych (por. *R.A. Stefański*, *Prawo karne materialne część ogólna*, Warszawa 2008, s. 104; odmiennie na ten temat –

zob. *W. Wolter*, Nauka, s. 43–44). Dla przestępstwa z przepisu art. 178a KK – co wynika juŹ z samej intytulacji rozdziału XXI kodeksu karnego – jest nim **bezpieczeństwo w komunikacji**. ZauwaŹyć naleŹy, Źe *G. Bogdan* uwaŹa, iŹ błędne jest odnoszenie ochrony do posiadającego abstrakcyjny charakter terminu bezpieczeñstwa w komunikacji, gdyŹ nie nosi on cech autonomicznego dobra prawnego. Jego zdaniem przedmiotem ochrony są zdrowie, Źycie oraz mienie. Nie wprowadza on teŹ podziału na ogólny, rodzajowy i szczególny przedmiot ochrony [zob. *G. Bogdan*, Komentarz do art. 178a KK, w: *A. Zoll* (red.), Kodeks karny. Część szczególna. Tom 2. Komentarz do art. 117–277 KK, Warszawa 2013, s. 482–483 i 526]. Z kolei odmienny pogląd na przedmiotową kwesti przedstawia *A. Marek*. Autor ten uwaŹa, Źe rodzajowym przedmiotem ochrony jest sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym, wodnym lub powietrznym, który wywołuje – co do zasady – skutki w sferze Źycia lub zdrowia osób oraz powaŹne szkody w mieniu (zob. Komentarz do art. 173 KK, w: *A. Marek*, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2010, s. 413).

NaleŹy takŹe wyjaœni pojęcie „bezpieczeństwa w komunikacji” oraz podstawowe zasady, które są z nim związane. Zgodnie z „Małym słownikiem języka polskiego” słowo „komunikacja” oznacza:

- „1) łcznoœ między bliŹszymi lub dalszymi miejscami utrzymywana za pomocą róznych œrodków;
- 2) œrodki lokomocji i inne, słuŹące tej łcznoœci;
- 3) przejazdy, przewoŹenie ludzi i rzeczy;
- 4) porozumiewanie się, przekazywanie myœli, udzielanie wiadomoœci” [*S. Skorupka, H. Auderska, Z. Lempicka* (red.), Mały słownik języka polskiego, Warszawa 1969, s. 293].

W komentowanym rozdziale Kodeksu karnego chodzi o **komunikacj łdow, wodną lub powietrzną** (por. Wstępi do rozdziału XXI KK, w: *R.A. Stefański*, Przepięstwa przeciwko bezpieczeñstwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdziały XX i XXI Kodeksu karnego, Komentarz, Warszawa 2000, s. 118).

➔ Szerzej na ten temat – zob. w rozdziale 1. „Pojęcie zasad bezpieczeñstwa w ruchu łdowym” części II. „Zasady bezpieczeñstwa w ruchu drogowym. Komentarz praktyczny z orzecznictwem” niniejszej Metodyki.

2.1.4. Szczególny (bezoœredni) przedmiot ochrony

Szczególnym (bezoœrednim) przedmiotem ochrony jest dobro prawne, które jest najbardziej skonkretyzowane. Najczęœciej chroni je jeden (niekiedy kilka) przepisów okreœlajcych ustawowe typy czynów zabronionych i stanowi wycinek rodzajowego przedmiotu ochrony (por. *W. Cieœlak*, Niektóre, s. 64). Szczególnym przedmiotem ochrony z przepisu art. 178a KK jest **Źycie i zdrowie człowieka, a takŹe mienie**. W orzecznictwie oraz piœmiennictwie zasadnie wskazuje się, Źe Źycie i zdrowie człowieka są dobrami o najwyŹszej wartoœci – niezaleŹnie od wieku, stanu zdrowia, posiadanej wykształcenia,

Pojęcie komunikacji według Małego słownika języka polskiego

Szczególny (bezoœredni) przedmiot ochrony

statusu majątkowego, społecznego czy też rodzinnego [zob. *per exemplum*: wyr. SN z 17.2.1989 r., IV KR 15/89, OSNKW 1989, Nr 5–6, poz. 42; A. Zoll, Uwagi wprowadzające do art. 148 KK, w: A. Zoll (red.), Kodeks, s. 252–253].

2.2. Strona przedmiotowa

2.2.1. Zagadnienia wprowadzające

Strona przedmiotowa przestępstwa

Do **strony przedmiotowej przestępstwa** zaliczyć należy: czyn (zachowanie się) podmiotu, skutek, czas oraz miejsce czynu, sytuację, w jakiej go popełniono, a także sposób jego popełnienia, jak również przedmiot wykonawczy czynu (por. *L. Gardocki*, Prawo karne, Warszawa 2017, s. 69).

Znamię czasownikowe (czynnościowe)

Znamię czasownikowe (czynnościowe) ma zawsze wpływ na znamiona zachowania się. Jednakże zdarza się, że niezbędnym elementem określenia strony przedmiotowej przestępstwa jest dopełnienie znamienia czasownikowego rzeczownikiem (por. *I. Andrejew*, Ustawowe znamiona czynu. Typizacja i kwalifikacja przestępstw, Warszawa 1978, s. 175 i 177). Oznacza to, że **znamieniem czasownikowym** z przepisu art. 178a KK jest „**prowadzi**” pojazd.

2.2.2. Pojęcie prowadzenia

Pojęcie „prowadzenie”

W piśmiennictwie przez „**prowadzenie**” rozumie się **kierowanie** pojazdem **będącym w ruchu**, przy pomocy przeznaczonych do tego **mechanizmów sterujących lub napędowych**, przy czym nie jest konieczne panowanie nad obydwooma tymi mechanizmami jednocześnie (zob. *J. Kochanowski*, Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz, Warszawa 1991, s. 212–213; *S. Paweła*, Kilka kwestii prawnych z zakresu nowej ustawy o zwalczaniu alkoholizmu, NP 1960, Nr 12, s. 1642). Sąd Najwyższy w uchwale z 8.12.1960 r. (VI KO 64/60, OSNCK 1961, Nr 2, poz. 31) wyraził zasadny pogląd, iż: „Do skazania na podstawie art. 28 § 1 *ZAlkU* [obecnie art. 178a § 1 KK – przyp. *M.O.*] niezbędne jest ustalenie, że sprawca znajdujący się w stanie nietrzeźwości **wprawił w ruch** pojazd mechaniczny, którym wówczas zamierzał kierować. **Samo zajęcie** przez nietrzeźwego kierowcę **miejsca** za kierownicą i **uruchomienie** motoru z zamiarem prowadzenia pojazdu rozważać należy **w ramach usiłowania**”. Nie jest „**prowadzeniem**” pojazdu **samo siedzenie** za jego kierownicą, **gdy stoi on nieruchomo**. Przygotowany do odjazdu pojazd nie jest „**prowadzony**” do chwili, w której nie zacznie się poruszać. Istnieje możliwość usiłowania prowadzenia pojazdu mechanicznego przez sprawcę w stanie nietrzeźwości. Rozstrzygnięcia, czy w konkretnym przypadku zachodzi usiłowanie, musi dokonać sąd na podstawie całokształtu okoliczności. Powinien ustalić, czy sprawca znajdujący się w stanie nietrzeźwości podjął działanie skierowane bezpośrednio do urzeczywistnienia zamiaru „**prowadzenia**”. W ramach usiłowania należy rozpatrywać samo zajęcie przez nietrzeźwego miejsca za kierownicą i próbę uruchomienia pojazdu.

Warto odnotować, że odmiennie – błędnie – w tej kwestii orzekł Sąd Najwyższy w wyroku z 22.7.1993 r. (II KRN 110/93, OSP 1994, Nr 2, poz. 32, s. 82–84), zgodnie z którym: „Sformułowania art. 43 § 1 i 2 KK – odczytywane zgodnie z ich *ratio legis* – wskazują, że osoba prowadząca pojazd mechaniczny zachowuje tę rolę także wtedy, gdy jest odpowiedzialna za przestrzeganie przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w czasie postoju tego pojazdu” (por. glosa: R.A. Stefański, Glosa do wyr. SN z 22.7.1993 r., II KRN 110/93, OSP 1994, Nr 2, poz. 32, s. 84–87).

W postanowieniu z 22.5.2018 r. (V KK 156/18, Legalis) Sąd Najwyższy zasadnie stwierdził, że: „**Prowadzeniem pojazdu mechanicznego** w rozumieniu art. 178a § 1 KK jest także kierowanie pojazdem z wyłączonym silnikiem, wprowadzonym w ruch siłą ludzkich mięśni [podkr. M.O.]. Dla przyjęcia odpowiedzialności karnej za czyn z art. 178a § 1 KK istotne jest ustalenie stanu nietrzeźwości lub znajdowania się pod wpływem środka odurzającego, prowadzącego pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”.

PRZYKŁAD Z ORZECZNICTWA

Uzasad. post. SN z 22.5.2018 r., V KK 156/18, Legalis

(...) prowadzeniem pojazdu mechanicznego w rozumieniu art. 178a § 1 KK jest także kierowanie pojazdem z wyłączonym silnikiem, wprowadzonym w ruch siłą ludzkich mięśni [podkr. M.O.]. Dla przyjęcia odpowiedzialności karnej za czyn z art. 178a § 1 KK istotne jest ustalenie stanu nietrzeźwości lub znajdowania się pod wpływem środka odurzającego, prowadzącego pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Nie ma wątpliwości, co do tego, iż w ustalonym układzie faktycznym pojazd za kierownicą, którego siedział skazany (...), był pojazdem w ruchu, wprawiony w ruch siłą ludzi go pchających i poruszał się po drodze publicznej. Przepis art. 178a § 1 KK czynności wykonawcze określa jako „prowadzenie pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”. W odniesieniu do znamienia „pojazd mechaniczny”, to sąd *ad quem* stwierdził, że nie ma znaczenia, czy silnik auta, którym kierował oskarżony, był wyłączony, czy był wręcz niezdatny do użycia; istotne jest natomiast, że pojazd ten był konstrukcyjnie wyposażony w silnik [podkr. M.O.]. Warto w tym miejscu przytoczyć orzeczenia Sądu Najwyższego, w których przy interpretacji „pojazdu mechanicznego” przyznano prymat tym właśnie cechom pojazdu, nie zaś jego stanowi technicznemu w danej konkretnej sytuacji (por. uchw. SN z 28.2.1975 r., V KZP 2/74, wyr. SN: z 27.2.1971 r., Rw 63/71, z 9.2.1976 r., Rw 38/76, z 18.3.2003 r., III KKN 390/01). W tym aspekcie nie stanowi rażącego naruszenia prawa przyjęcie, że dla ustalenia, czy pojazd jest pojazdem mechanicznym w rozumieniu art. 178a § 1 KK nie ma znaczenia to, czy sprawca, nadając kierunek samochodowi, w którym siedzi na miejscu kierowcy, wykorzystuje siłę uruchomionego silnika, czy też czyni to przy wyłączonym silniku. W tym kontekście **ważne jest jedynie to, aby pojazd konstrukcyjnie był wyposażony w takie urządzenie. Wyłączony silnik nie pozbawia auta cech pojazdu mechanicznego** [podkr. M.O.].



Ważne dla praktyki

2.2.3. Pojęcie i rodzaje pojazdów

2.2.3.1. Pojazdy mechaniczne

Pojazdy dzielą się na mechaniczne oraz niemechaniczne. W piśmiennictwie istnieje rozbieżność odnośnie do rozumienia znaczenia pojęcia „pojazdy mechaniczne”. Przedstawiciele **pierwszego stanowiska** uważają, że za takie pojazdy uznać należy wszelkie pojazdy napędzane siłą mechaniczną, jednakże nie wskazują oni jednocześnie, co należy rozumieć przez definicję „siła mechaniczna”. Dodają tylko, iż do pojazdów mechanicznych zaliczyć należy także rower. Świadczy to więc, że pojęcie „siła mechaniczna” ujmowane jest przez nich bardzo szeroko (zob. *J. Matysiak*, Alkohol a przestępczość drogowa, Warszawa 1964, s. 19–20, za: Komentarz do art. 180 KK, w: *R.A. Stefański*, Przepisy przeciwko, s. 433). Z poglądem tym nie można się zgodzić. Ujmowanie przedmiotowego pojęcia w tak szeroki sposób nie znajduje żadnego uzasadnienia ani w przepisach Kodeksu karnego, ani Kodeksu wykroczeń, rower bowiem nie sprowadza większego niebezpieczeństwa dla ruchu niż pieszy (por. Komentarz do art. 180 KK, w: *R.A. Stefański*, Przepisy przeciwko, s. 434).

Osoby prezentujące **drugie stanowisko** określają siłą napędową od strony negatywnej. Uważają, że za pojazdy mechaniczne uznać należy wszystkie pojazdy poruszane energią, która nie pochodzi z siły ludzkich (lub zwierząt) mięśni (zob. np.: Komentarz do art. 43 KK, w: *I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter*, Kodeks karny z komentarzem, Warszawa 1973, s. 208; *O. Górniok, S. Lelental, H. Popławski*, Prawo karne. Część szczególna, Gdańsk 1975, s. 69). Wyłącza się więc z tej definicji pojazdy ciągnięte przez zwierzęta, a także ciągnięte oraz pchane przez ludzi w odmienny sposób (przykładowo poprzez przekładnię w rowerze), jednakże już nie te, które nie są poruszane siłą mięśni, lecz innymi siłami, jak np. szybowce (por. Komentarz do art. 180 KK, w: *R.A. Stefański*, Przepisy przeciwko, s. 434).

Przedstawiciele **kolejnego stanowiska** wskazują, że napędem pojazdu mechanicznego jest silnik. Jednakże i tutaj istnieje spór dotyczący tego, czy ma to być silnik o pojemności skokowej powyżej 50 cm³, czy też wielkość ta może być niższa. Zwolennicy przekroczenia tej wartości uważają, że silniki te nie stanowią praktycznie zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lub jest ono niewielkie (zob. przykładowo *K. Buchała*, Przepisy przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej, Warszawa 1973, s. 102), z kolei inni – iż pojemność nie ma żadnego znaczenia (zob. *A. Bachrach*, Przepisy przeciwko w projekcie Kodeksu karnego, PiP 1969, Nr 1, s. 70).

Warto jednocześnie podkreślić, że przy definiowaniu **pojazdu mechanicznego** należy również wskazywać przesłankę, aby **poruszał się on za pomocą silnika, który umieszczony był w pojeździe**. Jest to niezbędne, nie jest bowiem przykładowo **pojazdem mechanicznym przyczepa** i naczepa wprawiana w ruch przez silnik, który znajduje się na innym pojeździe (por. Komentarz do art. 180 KK, w: *R.A. Stefański*, Przepisy przeciwko, s. 436;

zob. również rozważania uczynione w kontekście uznania pojazdu za pojazd mechaniczny w pkt 3. „Odpowiedzialność karna osoby prowadzącej w stanie nietrzeźwości holowany pojazd mechaniczny” niniejszego rozdziału Metodyki).

Mając powyższe na uwadze, należy stwierdzić, że w piśmiennictwie słusznie przyjmuje się więc, iż „(...) **pojazdem mechanicznym** jest pojazd **wprawiany w ruch, ewentualnie poruszany przez umieszczony na nim silnik**, wymagając, by był to **silnik o pojemności skokowej powyżej 50 cm³** [podkr. M.O.]” [B. Puchowski, Stan nietrzeźwości w nowej ustawie przeciwalkoholowej, PK 1960, Nr XXV, s. 312, cyt. za: R. Citowicz, Komentarz do art. 178a KK, w: M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz do artykułów 117–221, Warszawa 2013, s. 427]. Kluczowe znaczenie ma w tym kontekście wyrok Sądu Najwyższego z 25.10.2007 r. (III KK 270/07, PiP 2008, Nr 5, poz. 2), zgodnie z którym: „Za pojazdy mechaniczne należy uznać pojazdy zaopatrzone w poruszający je silnik (**pojazdy samochodowe, maszyny rolnicze, motocykle, lokomotywy kolejowe, samoloty, helikoptery, statki wodne i inne**), jak również pojazdy szynowe zasilane z trakcji elektrycznej (**tramwaje, trolejbusy**) [podkr. M.O.]”. Warto zauważyć, że nie są nimi przykładowo łodzie żaglowe (zob. wyr. SN z 25.4.1983 r., I KR 63/83, OSNKW 1984, Nr 1, poz. 10).

Należy również zwrócić uwagę na fakt, że **orzecznictwo Sądu Najwyższego ewoluowało** w przedmiocie traktowania **motoroweru** jako przedmiotowy pojazd. Na początku Sąd wskazywał, że nie jest to pojazd mechaniczny (zob. np. wyr. SN z 10.3.1964 r., IV K 1296/61, OSNKW 1964, Nr 10, poz. 152; wyr. SN z 22.5.1973 r., V KRN 177/73, OSNKW 1973, Nr 11, poz. 144; zob. glosa: E. Kunze, M. Tarnawski, Glosa do wyr. SN z 22.5.1973 r., V KRN 177/73, NP 1974, Nr 9, s. 1228–1234). Dopiero w uchwale Pełnego Składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z 28.2.1975 r. (V KZP 2/74, OSNKW 1975, Nr 3–4, poz. 33) *expressis verbis* motorowery zostały zaliczone do przedmiotowych pojazdów (zob. także przykładowo wyr. SN z 4.11.2016 r., V KK 259/16, Legalis).

2.2.3.2. Pojazdy niemechaniczne

Innym pojazdem niż mechaniczny jest przykładowo **rower, pojazd zaprzęgowy, deskorolka, wózek inwalidzki** – ale **napędzany tylko siłą mięśni**. Tak samo nie są nim *per exemplum* **rolki czy łyżwy** [por. R. Citowicz, Komentarz do art. 178a KK, w: M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), Kodeks, s. 428]. Zgodnie z przepisem art. 2 pkt 47 PrDrog **rowerem** jest „pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h”.

Pełnowartościowa
definicja pojazdu
mechanicznego

Przykłady pojazdów
mechanicznych

Problematyka
uznania
motoroweru
za pojazd
mechaniczny

Pojazd
niemechaniczny

Definicja roweru

2.2.4. Przestępstwo z działania o charakterze formalnym

Przestępstwo z przepisu art. 178a KK można popełnić jedynie przez **działanie**. Jak już zostało wcześniej wskazane, czyn sprawcy polega na prowadzeniu pojazdu mechanicznego na drodze każdego rodzaju (o czym szerzej poniżej).

Przestępstwo to ma **charakter formalny**. Oznacza to, że dla bytu samego przestępstwa nie jest wymagany jakikolwiek skutek, wystarczy samo prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości (lub pod wpływem środka odurzającego). Zgodnie z przepisem art. 115 § 16 KK „**Stan nietrzeźwości** w rozumieniu tego kodeksu zachodzi, gdy:

- 1) zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość lub
- 2) zawartość alkoholu w 1 dm³ wydychanego powietrza przekracza 0,25 mg albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość”.

Poprzez sformułowanie „**środek odurzający**” – zgodnie z art. 4 ust. 26 ustawy z 29.7.2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 852 ze zm.; weszła w życie 4.10.2005 r.) – należy rozumieć każdą substancję pochodzenia naturalnego lub syntetycznego, działającą na ośrodkowy układ nerwowy, która określona jest w wykazie środków odurzających stanowiącym załącznik Nr 1 do przedmiotowej ustawy (por. pkt 8.5. w Przeglądzie orzecznictwa: post. SN z 28.3.2007 r., II KK 147/06, KZS 2007, Nr 9, poz. 9).

↳ Odnośnie do **pojęcia stanu „pod wpływem” środka odurzającego i „po użyciu” takiego środka** – zob. wyr. SN z 7.2.2007 r., V KK 128/06, KZS 2007, Nr 6, poz. 39 który znajduje się w Przeglądzie orzecznictwa pkt 3.1. „Przepis art. 86 KW” rozdziału 4. „Wykroczenia związane z kolizjami drogowymi i prowadzeniem pojazdu w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka” niniejszej części Metodyki.

2.2.5. Miejsce popełnienia przestępstwa z art. 178a KK

Miejscem popełnienia przestępstwa z art. 178a KK jest obszar, gdzie odbywa się **ruch lądowy, wodny i powietrzny**. **Ruch lądowy** to zmiana miejsca w przestrzeni lądowej. Jest to więc **zakres szerszy od „ruchu drogowego”**, który obejmuje komunikację, transport, a także lokomocję. Z kolei **ruchem wodnym i ruchem powietrznym** – *per analogiam* do ruchu lądowego – jest zmiana miejsca w przestrzeni wodnej lub powietrznej [por. T. Razowski, Komentarz do art. 173 KK, w: J. Giezek (red.), Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz, Warszawa 2014, s. 337)].

W ramach ruchu lądowego można więc rozróżnić dwa rodzaje ruchu prawnie reglamentowanego, tj. **ruch drogowy** oraz **ruch kolejowy** (por. A. Bachrach, Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim, Warszawa 1980, s. 65). Oznacza to, że przestępstwa tego dopuścić się można **w każ-**

Definicja stanu nietrzeźwości

Pojęcie środka odurzającego

Definicja ruchu lądowego

Ruch drogowy

Znaczenie pojęciowe ruchu wodnego i ruchu powietrznego

Rodzaje ruchu lądowego

dym miejscu, gdzie odbywa się ruch pojazdów (a więc zarówno na drogach publicznych, jak i niepublicznych), **pod warunkiem** iż do takiego ruchu jest ono **przeznaczone** (por. Komentarz do art. 177 KK, w: R.A. Stefański, Przepięstwa przeciwko, s. 232). Może to być więc przykładowo **teren budowlany, przemysłowy** czy też **lotnisko**. Istotne jest, aby było to miejsce, gdzie odbywa się ruch ogólnodostępny bądź nawet lokalny pojazdów [por. uchw. SN (PSIK) z 28.2.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, Nr 3–4, poz. 33; także w Przeglądzie orzecznictwa: post. SN z 22.5.2019 r., IV KK 567/18, Legalis].

W orzecznictwie przyjmuje się, że takimi miejscami są **podziemia kopalni**, w której odbywa się transport materiałów i przewóz ludzi (zob. wyr. SN z 30.10.1973 r., II KR 156/73, OSNKW 1974, Nr 3, poz. 48), a także **rampa kolejowa** (z ruchem pojazdów oraz pieszych) (por. post. SN z 24.4.1979 r., V KRN 72/79, w: R.A. Stefański, Przepięstwa i wykroczenia, poz. 364). W piśmiennictwie zalicza się do nich **parkingi publiczne, place**, a także miejsce, gdzie odbywają się **ćwiczenia wojskowe** czy też **manewry** (por. K. Buchała, Przepięstwa przeciwko, s. 60). **Nie** można uznać za ww. miejsce **drogi leśnej, lasów, łąk, pól, podwórka prywatnego domu** mieszkalnego czy też **terenu** naprawczego **warsztatu** [por. Komentarz do art. 177 KK, w: R.A. Stefański, Przepięstwa przeciwko, s. 234; także T. Razowski, Komentarz do art. 173 KK, w: J. Giezek (red.), Kodeks, s. 337]. Słusznie więc wskazał Sąd Najwyższy w wyroku z 2.3.2012 r. (V KK 358/11, OSNKW 2012, Nr 6, poz. 66), że: „Grunt rolny, podobnie jak podwórko przydomowe, nie może być uznany za miejsce, gdzie odbywa się ruch lądowy pojazdów, a zatem nie korzysta z ochrony art. 178a § 1 KK”.

Konkretyzując miejsce popełnienia przepięstwa z art. 178a KK, należy wskazać, że są nim: **drogi publiczne, drogi wewnętrzne, strefy zamieszkania, strefy ruchu**, a także **inne miejsca dostępne dla ruchu pojazdów**. **Drogą publiczną** jest droga określona w przepisie art. 1 ustawy z 21.3.1985 r. o drogach publicznych (tekst pierwotny Dz.U. Nr 14, poz. 60; obecnie jest to: t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 470 ze zm.; weszła w życie 1.10.1985 r.) „(...) zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub w innych przepisach szczególnych”.

Zasady ruchu na drogach wewnętrznych zostały w sposób istotny zmienione ustawą z 22.7.2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 152, poz. 1018 ze zm.; weszła w życie 4.9.2010 r.). *Primo*, przewidziano **możliwość tworzenia na drogach wewnętrznych stref ruchu**, gdzie w całości **obowiązuje** ustawa z 20.6.1997 r. – **Prawo o ruchu drogowym** (art. 1 ust. 1). *Secundo*, drogi te objęto obowiązaniem dyrektyw, które – w myśl przepisu art. 1 ust. 2 pkt 2 PrDrog – wynikają ze znaków i sygnałów drogowych, a w zakresie koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób, utrzymano na nich obowiązujące przepisy prawa o ruchu drogowym. Pozostawiono natomiast do tej pory

Pojęcie drogi publicznej

Zasady ruchu na drogach wewnętrznych

Strefa zamieszkania

obowiązującą reglamentację ruchu w **strefach zamieszkania**, które można tworzyć także na drogach wewnętrznych (por. *R.A. Stefański*, Reglamentacja ruchu na drogach wewnętrznych, PnD 2011, Nr 1, s. 21).

Przepis art. 11 ust. 1 DrPublU wprowadził pojęcie „droga wewnętrzna”, które oznaczało drogę odpowiednio oznakowaną, ogólnodostępną oraz niezaliczaną do żadnej z kategorii dróg publicznych. Mogły to być drogi w osiedlach mieszkaniowych, drogi wiejskie służące dojazdowi do gruntów rolnych i leśnych. Rozporządzenie Rady Ministrów z 24.1.1986 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr 6, poz. 33); weszło w życie 1.3.1986 r., utraciło moc obowiązującą 10.3.2004 r.) regulowało ruch na tych drogach, w myśl których ich początek oraz koniec oznaczony był tablicami, a inne tablice porządkowe zawierały zakazy, nakazy, ostrzeżenia lub informacje (§ 29 ust. 1 pkt 1 i 2 ww. rozporządzenia). Symbole znaków pionowych i zasady ich umieszczania na tablicach porządkowych były takie same jak na drogach publicznych, a informacje uściślające treść znaku drogowego stanowiły integralną jego część. Znaki zakazu oraz nakazu widniejące na tych tablicach obowiązywały:

- 1) od miejsca ustawienia takiej tablicy do skrzyżowania z drogą o twardej nawierzchni lub do następnej tablicy odwołującej dany znak;
- 2) na całym terenie w sytuacji, gdy umieszczono tablicę porządkową łącznie z tablicą „droga wewnętrzna” (por. *R.A. Stefański*, Reglamentacja, s. 22).

Na drogach wewnętrznych kierujący pojazdem obowiązany był zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszym, ponieważ ruch pojazdów był tam podporządkowany ruchowi pieszych. Zgodnie z § 35 ust. 1 i 2 ww. rozporządzenia piesi obowiązani byli zachować ostrożność, a przede wszystkim nie wchodzić na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd oraz nie wychodzić spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność (por. *R.A. Stefański*, Reglamentacja, s. 22–23).

Podstawą wydania tego rozporządzenia był przepis art. 11 ust. 2 DrPublU, lecz w związku ze skreśleniem go przez art. 52 pkt 8 ustawy z 24.7.1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej – w związku z reformą ustrojową państwa (Dz.U. Nr 106, poz. 668 ze zm.), rozporządzenie to utraciło moc. Od 1.1.1999 r., czyli od dnia wejścia w życie tego przepisu, brak było jednolitych unormowań prawnych regulujących ruch na drogach wewnętrznych. Obowiązywały na nich – zgodnie z art. 1 ust. 2 PrDrog – tylko te przepisy ustawy, które odnosiły się do ogólnych zasad bezpieczeństwa ruchu związanego z ruchem pojazdów (w brzmieniu obowiązującym do 4.9.2010 r., tj. od chwili wejścia w życie zmiany tego przepisu dokonanej przez przepis art. 1 pkt 1 nowelizacji z 22.7.2010 r.). Dotyczyły one takich czynności, jak np. włączanie się do ruchu, zmiana pasa ruchu lub kierunku jazdy, prędkość i hamowanie, wyprzedzanie, omijanie, wymijanie, cofanie, holowanie, używanie świateł,

Brak jednolitych unormowań prawnych regulujących ruch na drogach wewnętrznych w okresie od 1.1.1999 r. do 4.9.2010 r.

zatrzymanie oraz postój. Nie stosowano natomiast przepisów o charakterze porządkowym, takich jak konieczność posiadania przy sobie dokumentów uprawniających do kierowania pojazdem lub dopuszczających pojazd do ruchu, co określa obecnie art. 38 pkt 1 i 2 PrDrog (por. R.A. Stefański, Zasady ruchu obowiązujące na terenie użytkowanym przez podmiot gospodarczy, PnD 2010, Nr 8, s. 28; także *tenże*, Reglamentacja, s. 23).

Uprawnionym do określenia sposobu korzystania z takiej drogi był właściciel terenu, na którym się ona znajdowała. Mógł on ustalać zasady ruchu obowiązujące w tych miejscach, *per exemplum* w regulaminie parkingu. Należy w pełni podzielić stanowisko wyrażone w orzecznictwie, że: „Działanie organu jednostki samorządu terytorialnego będącej zarządcą albo właścicielem terenu, na którym zlokalizowana jest droga wewnętrzna, polegające na umieszczeniu na tej drodze znaku drogowego, nie jest działaniem z zakresu administracji publicznej. Jeżeli wolą właściciela bądź zarządcy terenu, na którym znajduje się droga wewnętrzna, jest uregulowanie odbywającego się na niej ruchu poprzez umieszczenie stosownego znaku drogowego, to aktywność ta ma charakter właścicielski, cywilnoprawny” (post. WSA w Rzeszowie z 5.12.2007 r., II SA/Rz 714/07, Legalis; zob. także M. Kobak, P. Zaborniak, Glosa do post. WSA w Rzeszowie z 5.12.2007 r., II SA/Rz 714/07, Samorząd Terytorialny 2008, Nr 10, s. 72–80). Ponadto, zgodnie z obowiązującym wówczas art. 8 ust. 2 DrPublU, zarządca drogi mógł oznakować drogę, ponieważ jak wynika z treści tego artykułu, oznakowanie oraz zarządzanie drogami wewnętrznymi leżało w gestii zarządcy lub właściciela terenu, przez który przebiegała droga. Pogląd stwierdzający, że podmioty prywatne zarządzające tymi drogami były nieuprawnione do wykonywania zadań publicznych z zakresu ruchu drogowego i takich znaków nie mogły umieszczać, bo leży to w wyłącznej właściwości organów administracji publicznej, jest błędny (por. R.A. Stefański, Reglamentacja, s. 23–24).

Zgodnie z art. 8 ust. 1 DrPublU, **drogami wewnętrznymi są drogi, drogi rowerowe, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów**, które nie są zaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i nie znajdują się w ich pasie drogowym. Są to miejsca, gdzie w pełnym lub ograniczonym zakresie, ruch jest dostępny dla każdego. Należy również wyraźnie podkreślić, że odesłanie do ww. ustawy zostało wskazane przez art. 2 pkt 1b PrDrog. Stosownie do tego przepisu, drogą wewnętrzną jest droga w rozumieniu art. 8 ust. 1 DrPublU.

Z kolei art. 2 pkt 1 PrDrog określa definicję **drogi**, którą w myśl tego przepisu jest wydzielony pas terenu, w skład którego wchodzi jezdnia, pobocza, chodniki, drogi dla pieszych lub rowerów, torowisko pojazdów szynowych, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. **Parkiniem** natomiast jest „(...) miejsce wyznaczone do dłuższego postoju większej liczby pojazdów samochodowych, będące zwykłym placem, rzadziej wielokondygnacyjnym budynkiem”

Definicja drogi wewnętrznej

Pojęcie drogi

Definicja parkingu

[H. Zgótkowa (red.), Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny, t. 27, Poznań 2000, s. 411, za: R.A. Stefański, Reglamentacja, s. 24]. Parkingi mogą być terenowe, znajdujące się na terenie otwartym, a także będące wydzieloną częścią obiektu budowlanego lub samodzielny obiekt budowlany, przeznaczony wyłącznie do postoju pojazdów. Chodzi tu o garaże wielostanowiskowe, wielopoziomowe i wielokondygnacyjne. Z kolei **placami przeznaczonymi do ruchu pojazdów** nazywamy miejsca znajdujące się na terenach przemysłowych, budowlanych, portów morskich lub rzecznych, lotnisk, kempingów itp. (por. R.A. Stefański, Reglamentacja, s. 24–25).

Place przeznaczone do ruchu pojazdów

Znaki określające drogę wewnętrzną

Wjazd na drogę wewnętrzną jest oznakowany znakiem D-46 „droga wewnętrzna”, natomiast wyjazd znakiem D-47 „koniec drogi wewnętrznej”. Napis umieszczony na znaku wskazuje zarządcę tej drogi, a regulacje te wynikają z § 58 ust. 5 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31.7.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2310; weszło w życie 27.10.2002 r.). Znak D-46 umieszcza się w celu wskazania wjazdu na drogę ogólnie dostępną, niepubliczną, którą nie zarządza jednostka administracji publicznej, lecz właściciel lub administrator, a znak D-47 – wjazdu z niej na drogę publiczną, zarządzaną przez administrację rządową lub samorządową. Są to znaki informacyjne, stosowane w celu poinformowania kierowców o rodzaju i sposobie korzystania z niej oraz o obiektach znajdujących się w pobliżu, a przeznaczonych dla użytkowników dróg (por. R.A. Stefański, Reglamentacja, s. 25).

Miejsca niebędące drogami wewnętrznymi

Nie każde miejsce, poza drogami publicznymi, gdzie odbywa się ruch pojazdów, jest drogą wewnętrzną, ale tylko takie, które jest przeznaczone do ruchu. Sąd Najwyższy w wyroku z 2.2.1998 r. (III KKN 353/96, Legalis) wyraził zasadny pogląd, że: „Przez sformułowanie ust. 2 art. 1 «Kodeksu drogowego» «poza drogami publicznymi» należy rozumieć drogi ogólnodostępne, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych oraz drogi niepubliczne (drogi na terenach zakładów przemysłowych, budowlanych, szkolnych, lotniskach itp., na których często odbywa się ruch pojazdów i pieszych o dużym nasileniu), ale nie każde miejsce poza drogami publicznymi, np. podwórko czy pole”. Drogami wewnętrznymi nie będą więc grunty zajęte przez gospodarstwa rolne, leśne oraz nieruchomości. Nie spełniają one wymogu wyodrębnienia, ponieważ zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z 29.3.2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 393; weszło w życie 2.6.2001 r.) grunty te wchodziły w skład przyległego do nich użytku gruntowego (por. R.A. Stefański, Reglamentacja, s. 25–26).

[Przejdź do księgarni →](#)