

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

Wydanie 3.

Przejdź do produktu na ksiegarnia.beck.pl

Część I.

Wybrane przestępstwa i wykroczenia drogowe – studium karnoprawne. Komentarz praktyczny z orzecznictwem

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

1. Zagadnienia wprowadzające
2. Ustawowe znamiona
3. Odpowiedzialność karna osoby prowadzącej w stanie nietrzeźwości holowany pojazd mechaniczny
4. Kara i środki karne oraz środki kompensacyjne
5. Postacie stadialne i zjawiskowe
6. Zbieg art. 244 i 178a § 1 KK
7. Problematyka kwalifikacji prawnej zachowania sprawcy kierującego pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości, powodującego wypadek komunikacyjny w następstwie naruszenia zasad bezpieczeństwa
8. Zmiany dokonane ustawą z 7.7.2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy Nr 2024, Sejm RP IX kadencji)
9. Przegląd orzecznictwa

Rozdział 2. Przestępstwo spowodowania wypadku drogowego (art. 177 KK)

1. Zagadnienia wprowadzające
2. Ustawowe znamiona
3. Odpowiedzialność karna instruktora i egzaminatora za spowodowanie wypadku lub wykroczenia drogowego (również w stanie nietrzeźwości)
4. Spowodowanie wypadku drogowego przez sędziego – wybrane *case studies*
5. Kara i środki karne oraz środki kompensacyjne
6. Zbieg przepisów oraz zbieg przestępstw
7. Przegląd orzecznictwa

Rozdział 3. Przestępstwo spowodowania wypadku drogowego w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub w sytuacji zbiegnięcia sprawcy z miejsca zdarzenia (art. 178 KK)

1. Problematyka dotycząca charakteru prawnego przepisu
2. Kara oraz pojęcie zbiegnięcia z miejsca zdarzenia
3. Zmiany dokonane projektem ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy Nr 2024, Sejm IX kadencji)
4. Przegląd orzecznictwa

Rozdział 4. Wykroczenia związane z kolizjami drogowymi i prowadzeniem pojazdu w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka

1. Ustawowe znamiona
2. Kara i środki karne
3. Przegląd orzecznictwa

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 pojazdu, 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 odpowiedzialnosci za przestęstwo i za wykroczenie. Do problemu tego na poczätku lat 60. XX w. odniešli się przedstawiciele piósmiennictwa, postulujac okrešlenie proggu nietrzeŹwosci na poziomie 0,5‰ stęzenia alkoholu we krwi (por. *J. Szumski*, Prowadzenie pojazdu, s. 31–39). Zostal on przyjety w orzecznictwie, czego wyrazem stal się **wytyczne Sądau NajwyŹszego w sprawach o przestęstwa drogowe z 31.8.1963 r.** (obwieszczenie Pierwszego Prezesa Sądau NajwyŹszego z 31.8.1963 r. o wytycznych wymiaru sprawiedliwosci i praktyki sadowej w sprawach przestęstw drogowych; M.P. Nr 70, poz. 348; weszło w Źycie 24.9.1963 r.), w których **stęzenie alkoholu we krwi powyŹej 0,5‰** odpowiadalo pojęciu „**stan nietrzeŹwosci**”, natomiast „**stan wskazujacy na spoŹycie alkoholu**” okrešlono jako stęzenie alkoholu we krwi w granicach **0,2–0,5‰**. Tym samym po raz pierwszy w sposób wiązacy dla orzecznictwa ustalono dolną granicę nasycenia organizmu alkoholem, przy której upośledzenie sprawnosci kierowcy jest na tyle istotne, Źe 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.; weszła w Źycie 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. Okrešlenie to zostalo zmienione w wyniku uchwalenia ustawy z 26.10.1982 r. o wychowaniu w trzeŹwosci i przeciwdzialaniu alkoholizmowi (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1119 ze zm.; weszła w Źycie 13.5.1983 r.). Od **1.7.1985 r.**, tj. wejścia w Źycie 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 „(...) zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:

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

Znaczący wzrost udzialu nietrzeŹwych kierowcow wśród sprawcow przestęstw drogowych pod koniec XX w. przyczynil się do poszukiwania nowych rozwiązau 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 powyŹsze na względzie, ustawodawca, ustawą z 14.4.2000 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny (Dz.U. Nr 48, poz. 548; weszła w Źycie 15.7.2000 r.), zdecydowal się *inter alia* na **penalizację** czynnosci

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.

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

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

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 zagadnienia*, s. 64).

2.1.3. 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 o przestępcstwie, s. 43–44). Dla przestępcstwa z przepisu art. 178a KK – co wynika już z samej intytulacji rozdziału XXI Kodeksu karne-go – jest nim **bezpieczeństwo w komunikacji**. Zauważyć należy, że *G. Bogdan* uważa, iż błędne jest odnoszenie ochrony do posiadającego abstrakcyjny charakter terminu bezpieczeństwa w komunikacji, gdyż nie nosi on cech autonomicznego dobra prawnego. Jego zdaniem przedmiotem ochrony są zdrowie, życie oraz mienie. Nie wprowadza on też podziału na ogólny, rodzajowy i szczególny przedmiot ochrony [zob. *G. Bogdan*, w: *A. Zoll* (red.), Kodeks karny. Część szczególna. Tom 2. Komentarz do art. 117–277 KK, Warszawa 2017, kom. do art. 178a, s. 513]. Z kolei odmienny pogląd na przedmiotową kwestię przedstawia *A. Marek*. Autor ten uważa, że rodzajowym przedmiotem ochrony jest spowodowanie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym, wodnym lub powietrznym, który wywołuje – co do zasady – skutki w sferze życia lub zdrowia osób oraz poważne szkody w mieniu (zob. *A. Marek*, w: *A. Marek*, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2010, kom. do art. 173, s. 413).

Należy także wyjaśnić pojęcie „bezpieczeństwo w komunikacji” oraz wspomnieć o podstawowych zasadach, które są z nim związane. Zgodnie z „Małym słownikiem języka polskiego” słowo „komunikacja” oznacza:

- „1) łączność między bliższymi lub dalszymi miejscami utrzymywana za pomocą różnych środków;
- 2) środki lokomocji i inne, służące tej łączności;
- 3) przejazdy, przewożenie ludzi i rzeczy;
- 4) porozumiewanie się, przekazywanie myśli, udzielanie wiadomości” [*S. Skorupka, H. Auderska, Z. Łempicka* (red.), Mały słownik języka polskiego, Warszawa 1969, s. 293].

W komentowanym rozdziale Kodeksu karnego chodzi o **komunikację lądową, wodną lub powietrzną** (por. Wstęp do rozdziału XXI KK, w: *R.A. Stefański*, Przepięstwa przeciwko bezpieczeństwu 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 bezpieczeństwa w ruchu lądowym” części II. „Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Komentarz praktyczny z orzecnictwem” niniejszej Metodyki.

2.1.4. Szczególny (bezpośredni) przedmiot ochrony

Szczególnym (bezpośrednim) przedmiotem ochrony jest dobro prawne, które jest najbardziej skonkretyzowane. Najczęściej chroni je jeden (niekiedy kilka) przepisów określających ustawowe typy czynów zabronionych i stanowi wycinek rodzajowego przedmiotu ochrony (por. *W. Cieślak*, Niektóre zagadnienia, s. 64). Szczególnym przedmiotem ochrony z przepisu art. 178a KK jest **życie i zdrowie człowieka, a także mienie**. W orzecnictwie oraz piśmiennictwie zasadnie wskazuje się, że życie i zdrowie człowieka są dobrami o najwyższej wartości – niezależnie od wieku, stanu zdrowia, po-

Pojęcie komunikacji według Małego słownika języka polskiego

Szczególny (bezpośredni) przedmiot ochrony

siadanego wykształcenia, 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, w: A. Zoll (red.), Kodeks karny, t. 2, 2017, uwagi wprowadzające do art. 148, 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 obydwojema 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 zamia-

ru „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 wyroku 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: *R.A. Stefański*, w: *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu*, kom. do art. 180, 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. *R.A. Stefański*, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu*, kom. do art. 180, s. 434).

Osoby prezentujące **drugie stanowisko** określają siłę 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.: *I. Andrejew*, *W. Świda*, *W. Wolter*, Kodeks karny z komentarzem, Warszawa 1973, kom. do art. 43, 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. *R.A. Stefański*, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu*, kom. do art. 180, 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*, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 102), z kolei inni – iż pojemność nie ma żadnego znaczenia (zob. *A. Bachrach*, *Przestępstwa drogowe 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 jest 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. *R.A. Stefański*, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu*, kom.

do art. 180, s. 436; zob. również rozważania uczynione w kontekście uznania pojazdu za pojazd mechaniczny w punkcie 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, w: M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz do artykułów 117–221, Warszawa 2013, kom. do art. 178a, 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. głosę: E. Kunze, M. Tarnawski, Glosa do wyroku 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).

Sąd Najwyższy w wyroku z 11.2.2021 r. (II KK 227/19, Legalis) podkreślił, że pojazdem mechanicznym jest także **skuter**. W uzasadnieniu przedmiotowego orzeczenia wskazał bowiem, iż „Wykładnia językowa art. 42 § 1 pkt 1 KK wyraźnie określa, że w warunkach określonych tym przepisem, zakazem obejmuje się prowadzenie wszelkich pojazdów mechanicznych. W doktrynie prezentowane jest stanowisko, że pojazdem mechanicznym jest każdy pojazd, który z racji swojej konstrukcji jest poruszany siłą mechaniczną pochodzącą z silnika, a więc i skuter. Definicja ta dotyczy każdego pojazdu poruszającego się w każdej strefie ruchu: lądowego, wodnego i powietrznego (np. R.A. Stefański, Komentarz do art. 87 KW i przywołane tam opracowania oraz K. Lucarz, A. Muszyńska, Glosa do wyroku SN z 25.10.2007 r. III KK 270/07, PS 2009, Nr 6, s. 147–157 oraz uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego V KK 259/16, Lex/el.)”.

Pełnowartościowa definicja pojazdu mechanicznego

Przykłady pojazdów mechanicznych

Problematyka uznania motoroweru za pojazd mechaniczny

Skuter jako przykład pojazdu mechanicznego pojazdów mechanicznych

2.2.3.2. Pojazdy niemechaniczne

Pojazd
niemechaniczny

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, w: M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), Kodeks karny, 2013, kom. do art. 178a, 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”.

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:

Definicja stanu
nietrzeźwości

- 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”.

Pojęcie środka
odurzającego

Poprzez sformułowanie „**środek odurzający**” – zgodnie z art. 4 ust. 26 ustawy z 29.7.2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 2050 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.

Należy także pamiętać, że w judykaturze zasadnie wskazuje się, iż „Różnienie stanu «po użyciu» i «pod wpływem» środka odurzającego stanowi

jednocześnie **rozgraniczenie pomiędzy odpowiedzialnością karną a wykroczeniową**. Pomiędzy znamionami przestęstwa z art. 178a § 1 KK a wykroczenia z art. 87 § 1 KW **różnica** sprowadza się do **stopnia intoksykacji alkoholem lub środkiem odurzającym**. Jednocześnie trafnie zauważył Sąd Najwyższy, że stan po użyciu środka podobnie działającego do alkoholu jest równoznaczny jedynie ze znajdowaniem się tego środka w organizmie. Natomiast **jego użycie nie oznacza jeszcze realnego wpływu zażytego środka na zdolności psychomotoryczne kierowcy** [podkr. *M.O.*]. Nie ma więc możliwości, aby czyn opisany jako prowadzenie pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym w stanie «po użyciu» środka odurzającego kwalifikować jako przestęstwo z art. 178a § 1 KK” (wyr. SN z 26.1.2022 r., IV KK 666/21, Legalis).

2.2.5. Miejsce popełnienia przestęstwa z art. 178a KK

Miejscem popełnienia przestęstwa 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*, w: *J. Giezek* (red.), Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz, Warszawa 2021, kom. do art. 173, s. 406].

W ramach ruchu lądowego można więc rozróżnić dwa rodzaje ruchu prawnie reglamentowanego, tj. **ruch drogowy** oraz **ruch kolejowy** (por. *A. Bachrach*, Przepięstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim, Warszawa 1980, s. 65). Oznacza to, że przestęstwa tego dopuścić się można **w każdym 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. *R.A. Stefański*, Przepięstwa przeciwko bezpieczeństwu, kom. do art. 177, 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 drogowe w orzecznictwie Sądu Najwyższego (1970–1996), Warszawa 1997, 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 bezpieczeństwu, s. 60). **Nie można uznać za ww. miejsce drogi leśnej, lasów, łąk, pól, podwórka prywatnego domu miesz-**

Definicja ruchu lądowego

Ruch drogowy

Znaczenie pojęciowe ruchu wodnego i ruchu powietrznego

Rodzaje ruchu lądowego

kałnego czy też **terenu** naprawczego **warsztatu** [por. R.A. Stefański, Przesłpstwa przeciwko bezpieczeñstwu, kom. do art. 177, s. 234; tak¿e T. Razowski, w: J. Giezek (red.), Kodeks karny, 2021, kom. do art. 173, s. 406]. Słusznie więc wskazał Sąd Najwy¿szy w wyroku z 2.3.2012 r. (V KK 358/11, OSNKW 2012, Nr 6, poz. 66), ¿e: „Grunt rolny, podobnie jak podwórko przydomowe, nie mo¿e by uznany za miejsce, gdzie odbywa się ruch lądowy pojazdów, a zatem nie korzysta z ochrony art. 178a § 1 KK”.

Konkretyzując miejsce popełnienia przestępstwa z art. 178a KK, nale¿y wskaza, ¿e są nim: **drogi publiczne, drogi wewnętrzne, strefy zamieszkania, strefy ruchu**, a tak¿e **inne miejsca dostępne dla ruchu pojazdów**. **Drog 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 2021 r. poz. 1376 ze zm.; weszła w ¿ycie 1.10.1985 r.) „(...) zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której mo¿e korzysta ka¿dy, zgodnie z jej przeznaczeniem i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub w innych przepisach szczególnych” [odnośnie do innego rozumienia „drogi publicznej”, a dokładnie na gruncie ustawy z 27.3.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 503) – zob. B. Kurzępa, Drogi publiczne jako element bezpieczeñstwa wewnętrznego państwa, Rzeszów 2021, s. 62–65].

Zasady ruchu na drogach wewnętrznych zostały w sposób istotny zmienione ustaw 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 ¿ycie 4.9.2010 r.). *Primo*, przewidziano **mo¿liwośc 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 obowiązywaniem dyrektyw, które – w myśl przepisu art. 1 ust. 2 pkt 2 PrDrog – wynikają ze znaków i sygnałów drogowych, a w zakresie koniecznym dla uniknięcia zagro¿enia bezpieczeñstwa osób, utrzymano na nich obowiązywanie przepisów prawa o ruchu drogowym. Pozostawiono natomiast do tej pory obowiązującą reglamentacj ruchu w **strefach zamieszkania**, które mo¿na stworzy tak¿e na drogach wewnętrznych (por. R.A. Stefański, Reglamentacja ruchu na drogach wewnętrznych, PnD 2011, Nr 1, s. 21).

Uchylony ju¿ przepis art. 11 ust. 1 DrPublU wprowadził pojęcie „droga wewnętrzna”, które oznaczało drog odpowiednio oznakowaną, ogólnodostępną oraz niezaliczaną do ¿adnej z kategorii dróg publicznych. Mogły to by drogi w osiedlach mieszkaniowych, drogi wiejskie słu¿ące 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 ¿ycie 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, ostrze¿enia lub informacje (§ 29 ust. 1 pkt 1 i 2 ww. rozporzd).

Pojęcie drogi publicznej

Zasady ruchu na drogach wewnętrznych

Strefa zamieszkania

zenia). 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 ruchu, 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 nadjeżdżającym pojazdem oraz nie wychodzić spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność (por. R.A. Stefański, Reglamentacja ruchu, 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, 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 ruchu, 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

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

[Przejdź do księgarni →](#)