

ZAKŁAD SŁUŻBY KRYMINALNEJ

144

MATERIAŁY DYDAKTYCZNE

Robert Idzikowski

ANALIZA WYKROCZEŃ Z ART. 86 I 87 KW



CENTRUM SZKOLENIA POLICJI

Legionowo 2015

Korekta, skład i druk:
Wydział Wydawnictw i Poligrafii
Centrum Szkolenia Policji w Legionowie

Nakład 41 egz.

Spis treści

Wstęp	5
1. Analiza wykroczenia – art. 86 kw	7
Podmiot	7
Niezachowanie ostrożności	12
Szczególna ostrożność	13
Ostrożność zwykła	13
Zagrożenie bezpieczeństwa	14
Ruch drogowy	15
Wyroki	16
2. Analiza wykroczenia – art. 87 kw	19
Ruch lądowy	20
Droga publiczna	20
Stan pod wpływem środka odurzającego	21
Stan po użyciu alkoholu	22
Bibliografia	29

Wykroczenia drogowe zajmują pierwsze miejsce pod względem liczby i częstotliwości popełniania. Kluczową rolę wśród komunikacyjnych wykroczeń ze względu na społeczną szkodliwość oraz złożoną ustawowość znamion stanowią wykroczenia zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Poniższe opracowanie stanowi gruntowną analizę wykroczenia z art. 86 i 87 kw w oparciu o wypracowane praktyczne komentarze. Zawiera zarówno analizę ustawowych znamion, jak i uwzględnia aspekty kwalifikacyjne pozwalające w pełni zrozumieć omawianą materię. Orzecznictwo sądów zawarte w materiale zobrazuje praktykę organów wymiaru sprawiedliwości w oparciu o autentyczne zdarzenia.

1. Analiza wykroczenia – art. 86 kw

Powodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym – art. 86 kw.

§ 1. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlega karze grzywny.

§ 2. Kto dopuszcza się wykroczenia określonego w § 1, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny.

§ 3. W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 przez osobę prowadzącą pojazd można orzec zakaz prowadzenia pojazdów.

Podmiot: powszechny

Strona podmiotowa: umyślność i nieumyślność

Przedmiot ochrony: porządek i bezpieczeństwo w komunikacji

Strona przedmiotowa: składa się z dwóch etapów:

- niezachowanie należytych środków ostrożności,
- wywołanie skutku w postaci zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Dla bytu wykroczenia niezbędne jest, aby sprawca poprzez niezachowanie należytych środków ostrożności doprowadził do zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W tym miejscu należy podkreślić, że przedmiotowe zagrożenie nie musi być bezpośrednie, ale musi być realne i konkretne. Świadczyć o tym może jakieś zdarzenie, którym może być uderzenie pojazdu w przeszkodę, ale także zmuszenie innego kierującego do gwałtownego hamowania.

Skutek: materialny

Z przepisu tego będą kwalifikowane zdarzenia, jakie mają miejsce przy wypadku komunikacyjnym (art. 177 § 1 kk), ale bez skutków określonych w art. 177 kk. Najczęściej będzie to kolizja dwóch lub więcej pojazdów.

Podmiot

1. Wykroczenie, zarówno z § 1, jak i § 2 art. 86 kw, jest ogólnosprawcze¹. Może je popełnić każdy, nie tylko uczestnik ruchu. Wykroczenie może popełnić: kierujący pojazdem, pro-

¹ W. Jankowski, w: T. Grzegorzczak, W. Jankowski, M. Zbrojewska, *Kodeks wykroczeń*, pod red. nauk. T. Grzegorzczaka, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013, s. 390.

wadzący kolumnę pieszych, osoba znajdująca się w pojeździe lub na pojeździe, wykonująca roboty drogowe, policjant lub inna uprawniona osoba kierująca ruchem, pieszy, w tym osoba prowadząca, ciągnąca lub pchająca rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim, jadący wierzchem, poganiacz zwierząt, a także osoba znajdująca się poza drogą. Jego sprawcą może być także osoba odpowiedzialna za oznakowanie drogi lub należyty stan pojazdu. Wykroczenia tego może dopuścić się osoba znajdująca się na drodze lub poza drogą, na przykład rzucająca kamieniami lub innymi przedmiotami w pojazdy. Słusznie wskazuje się w doktrynie, że wykroczenia tego dopuszcza się osoba, która oblewa wodą szyby jadącego samochodu lub jadącego rowerzystę². Wprawdzie odrębnym wykroczeniem jest rzucanie kamieniami lub innymi przedmiotami przez osoby znajdujące się na drodze lub poza drogą w pojazd mechaniczny będący w ruchu (art. 76 kw), lecz jest to wykroczenie z abstrakcyjnego zagrożenia i w razie nastąpienia skutku w postaci zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przepis typizujący to wykroczenie jest pochłonięty przez art. 86 § 1 kw. Z tego też względu nie trafny jest pogląd wyłączający te osoby z kręgu podmiotów wykroczenia z art. 86 § 1 kw³. Niezasadnie wskazuje się, że między omówionymi przepisami nie zachodzi pozorny zbieg przepisów, a w grę wchodzi reguła określona w art. 9 § 1 kw⁴. Błędny jest też pogląd, że podmiotem tego wykroczenia może być wyłącznie uczestnik ruchu⁵.

2. Sprawcą wykroczenia z art. 86 § 2 kw – jak wspomniano – może być każdy, mimo że wprowadzenie tego przepisu było podyktowane koniecznością surowszego karania pieszych, którzy – będąc sprawcami wykroczeń z art. 86 § 1 kw – znajdowali się pod wpływem alkoholu⁶. Jest oczywiste, że ze względu na odrębną regulację w art. 98 kw, sprawcą omawianego wykroczenia nie może być osoba prowadząca pojazd poza drogą publiczną bez zachowania należytej ostrożności i w sposób zagrażający bezpieczeństwu innych osób⁷.
3. Postanowienia art. 87 ust. 1 pkt 2 i 3 prd umożliwiają kandydatom na kierowców uczenie się praktycznej jazdy i zdawanie egzaminu państwowego w warunkach ruchu drogowego pod nadzorem odpowiednio instruktora lub egzaminatora. W związku z tym rodzi się pytanie, czy – jako kierujący pojazdem – ponoszą oni odpowiedzialność za nieostrożne zachowanie się wyczerpujące znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 kw. Sąd Najwyższy co do odpowiedzialności osoby zdającej egzamin uznał, że: „Obwiniony w czasie zdarzenia zdawał egzamin jako kandydat na kierowcę, a jego umiejętności kontrolował i oceniał egzaminator. Obwiniony nie znajdował się więc w warunkach osoby samodzielnie prowadzącej pojazd mechaniczny, nie miał do tego stosownych uprawnień ani też do momentu oceny przez egzaminatora, czy nabył w dostatecznym stopniu umiejętność prowadzenia samochodu, w tym przestrzegania bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez zachowanie należytej ostroż-

² J. Warylewski, *Kontratypy wiosenne*, „Palestra” 1999, nr 7–8, s. 24.

³ J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe: komentarz*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1991, s. 22.

⁴ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej: komentarz*, Branta, Bydgoszcz 1997, s. 212.

⁵ T. Bojarski, w: T. Bojarski, A. Michalska-Warias, M. Szwarczyk, *Kodeks wykroczeń: komentarz*, pod red. T. Bojarskiego, wyd. 4, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2013, s. 231; B. Kurzepa, *Kodeks wykroczeń: komentarz*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2008, s. 339.

⁶ W. Radecki, *Odpowiedzialność osób prawnych za wykroczenia drogowe*, „ZW” 1981, nr 3, s. 24 i n.; T. Sikorska, *Piesi sprawcami wykroczeń*, „ZW” 1981, nr 1, s. 47 i n.

⁷ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 213.

ności, nie mógł być traktowany jako osoba prowadząca pojazd mechaniczny”⁸. Wyrażając ten pogląd, Sąd Najwyższy oparł się na błędnej przesłance, że zdający praktyczny egzamin nie jest prowadzącym pojazd, mimo że nim de facto kieruje, chociaż pod nadzorem egzaminatora. O tym, czy ktoś jest kierującym, decyduje wykonywanie przez daną osobę czynności związanych z kierowaniem pojazdem, a to, czy miał uprawnienia do jego kierowania, nie ma żadnego znaczenia. Odpowiedzialność za wykroczenie z art. 86 § 1 kk wchodzi w grę wówczas, gdy egzaminowany w sposób zawiniony dopuści się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu. Ponosi odpowiedzialność jedynie wtedy, gdy ciążył na nim obowiązek przewidywania i był zdolny uświadomić sobie charakter swego zachowania lub przewidzieć możliwy skutek. Możliwość przewidywania jest zależna od cech indywidualnych sprawcy, a więc od jego właściwości i warunków osobistych, jego doświadczenia oraz sytuacji, w jakiej się znalazł. Istotne znaczenie ma wiedza. Jeśli chodzi o osobę egzaminowaną w warunkach ruchu drogowego, to dysponuje ona już wiedzą teoretyczną z zakresu ruchu drogowego oraz umiejętnością wykonywania podstawowych manewrów, skoro przystąpiła do egzaminu w ruchu; wcześniej musiała pozytywnie zdać egzamin z wykonania podstawowych manewrów. Nieprzestrzeganie przez nią zasad bezpieczeństwa w sytuacjach typowych wskazuje na powinność i możliwość przewidywania swego zachowania i jego skutków⁹.

Nie sposób pominąć kwestii ewentualnej odpowiedzialności egzaminatora za naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu, jak też za spowodowane skutki, które są bezpośrednio wynikiem zachowania egzaminowanego. Egzaminator może być uznany za współprowadzącego pojazd, gdyż ma realny wpływ na ruch i kierunek pojazdu. Nie musi on sam wykonywać czynności wprawiających w ruch pojazd lub nadających mu kierunek, ale wystarcza, że może oddziaływać na te czynności poprzez wydawanie wiążących poleceń. Zasadnie wskazuje się w doktrynie, że prowadzącym pojazd mechaniczny jest zarówno ten, kto bezpośrednio oddziałuje na urządzenia napędowe i sterownicze pojazdu, jak i osoba kierująca ruchem pojazdu w drodze wydawania kierowcy wiążących poleceń, na przykład dowódca pojazdu¹⁰. Mając to na względzie, Sąd Najwyższy uznał, że: „W warunkach nowoczesnej techniki prawidłowe prowadzenie statku powietrznego należy nie tylko do obowiązków członków załogi znajdującej się w pilotowanym statku powietrznym, lecz także do personelu wchodzącego w skład tzw. obsługi naziemnej, która wydaje (niekiedy drobiazgowo) polecenia załodze znajdującej się w statku powietrznym. Z tych też przyczyn kierownik lotów, ze względu na posiadany zakres uprawnień i obowiązków, określających charakter jego funkcji w lotnictwie wojskowym, jest – w myśl art. 323 § 1 kk (ustawy kk z dnia 19 kwietnia 1969 r.) – osobą prowadzącą samolot”¹¹ (obecnie art. 355 kk).

4. W kontekście tych stwierdzeń trzeba też oceniać egzaminatora. Dla ustalenia, czy jest on osobą prowadzącą pojazd, nieodzowne staje się określenie jego wpływu na prowadzenie pojazdu. Z § 11 pkt 3 „Instrukcji przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy lub pozwolenie” stanowiącej załącznik nr 5 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania upraw-

⁸ Postanowienie SN z dnia 20 maja 1996 r., II KRN 15/96, „Państwo i Prawo” 1997, z. 2, s. 107, z glosą krytyczną R.A. Stefańskiego, tamże, s. 107–112.

⁹ Zob. cyt. wyżej glosa R.A. Stefańskiego do postanowienia SN z dnia 20 maja 1996 r., s. 108–109.

¹⁰ J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, t. 2, wyd. 3 popr. i uzup., Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1987, s. 557.

¹¹ Wyrok SN z dnia 29 stycznia 1972 r., Rw 1532/71, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 5, poz. 93.

nień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 217, poz. 1834, z późn. zm.) wynika, że podczas egzaminu w ruchu drogowym egzaminator zajmuje w pojeździe miejsce obok osoby egzaminowanej i przekazuje jej polecenia dotyczące kierunku jazdy lub wykonania określonego zadania egzaminacyjnego, które nie mogą być sprzeczne z obowiązującymi na drodze zasadami ruchu bądź stwarzać możliwości zagrożenia jego bezpieczeństwa. Poza tym pojazdy silnikowe, którymi przeprowadzane są egzaminy, tzw. pojazdy egzaminacyjne, z wyjątkiem m.in. motocykla, muszą być – zgodnie z § 43 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – wyposażone m.in. w dodatkowy pedał hamulca roboczego, który umożliwia przejęcie sterowania układem hamulcowym, a mogą posiadać też inne dodatkowe urządzenia powtarzające istniejące mechanizmy sterowania i kierowania pojazdem¹². Pozwalają one egzaminatorowi na interwencję w razie popełnienia błędu przez osobę egzaminowaną; ma on realny wpływ na jazdę ubiegającego się o uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Inne zasady obowiązują podczas egzaminu na motocyklu. W myśl § 11 pkt 2 i 4 „Instrukcji przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy lub pozwolenie” podczas egzaminu praktycznego w ruchu drogowym w zakresie prawa jazdy kategorii A1 lub A lub gdy pojazd egzaminacyjny dla kategorii B1 prawa jazdy nie umożliwia przebywania egzaminatora w pojeździe, egzaminator ocenia wykonanie zadań egzaminacyjnych z innego pojazdu egzaminacyjnego, jadącego za osobą egzaminowaną, mając zapewnioną możliwość porozumiewania się z nią drogą radiową. Możliwość wydawania przez egzaminatora wiążących poleceń osobie poddanej egzaminowi praktycznemu w ruchu drogowym, a nadto posiadanie w samochodzie dodatkowych urządzeń pozwala na nadanie egzaminatorowi przymiotu osoby prowadzącej pojazd. Nie znaczy to, że ponosi on odpowiedzialność w każdym wypadku naruszenia zasad bezpieczeństwa przez osobę egzaminowaną. Niewątpliwie ma to miejsce wówczas, gdy naruszenie zasad było wynikiem realizacji jego polecenia. Może ją także rodzić niezareagowanie egzaminatora na eksces egzaminowanego. W czasie egzaminu w warunkach ruchu drogowego osoba ubiegająca się o uprawnienia do kierowania pojazdem poddana jest zwierzchnictwu egzaminatora; jest on uprawniony do wydawania jej poleceń. Egzaminator ma obowiązek przeszkodzić naruszeniu zasad bezpieczeństwa ruchu przez egzaminowanego, a gdyby to było niemożliwe – podjąć działania zmierzające do zminimalizowania jego następstw. Zaniechanie tego obowiązku może rodzić odpowiedzialność za nieprzeszkodzenie w popełnieniu czynu. Odpowiedzialność egzaminatora za przestępstwo w ruchu drogowym popełnione przez zaniechanie – ze względu na relatywnie luźny związek z egzaminowanym – może wchodzić w grę w wyjątkowych sytuacjach, uzasadnionych rażącą beczynnością i widoczną możliwością naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego przez osobę poddaną egzaminowi¹³.

5. W podobny sposób jak egzaminowanego należy ocenić zachowanie uczestnika kursu w zakresie uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi, który naruszył zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego w trakcie realizowania programu nauki kierowania pojazdem pod nadzorem instruktora. Osoba taka, zanim przystąpi do kierowania pojazdem w ruchu drogowym, musi posiadać przygotowanie z zakresu przepisów ruchu drogowego oraz techni-

¹² R.A. Stefański, *Pojazdy do nauki jazdy i egzaminowania*, „Z Prawem za Kierownicą” 1995, nr 5, s. 4.

¹³ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego: komentarz*, C.H.Beck, Warszawa 2000, s. 217–220.

ki kierowania pojazdem. Zgodnie z § 3 ust. 4 pkt 1 „Programu szkolenia kandydatów na kierowców lub motorniczych” stanowiącego załącznik nr 3 do rozporządzenia w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów, zajęcia praktyczne na placu manewrowym i w ruchu drogowym mogą być rozpoczęte po przeprowadzeniu zajęć teoretycznych.

Ze względu na opanowanie w mniejszym stopniu zasad ruchu drogowego i techniki prowadzenia pojazdu, w stosunku do osoby uczącej się muszą być zastosowane łagodniejsze kryteria oceny możliwości przewidywania swojego zachowania w ruchu i jego ewentualnych skutków. Ciężar odpowiedzialności przesuwają się z kursanta na instruktora. Osoba ubiegająca się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi uczestniczy w szkoleniu po to, aby przygotować się w zakresie wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych do kierowania odpowiednimi rodzajami pojazdów lub zespołów pojazdów po drogach publicznych w sposób niezagrażający bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu. Z reguły osoba uczestnicząca w szkoleniu ponosi odpowiedzialność za przestępstwo drogowe w sytuacji, gdy do naruszenia zasad ruchu doszło w nieskomplikowanej sytuacji drogowej, a więc w takiej, w której przy posiadanej wiedzy i umiejętnościach powinna przewidzieć swoje zachowanie. Inaczej niż egzaminatora trzeba oceniać instruktora prowadzącego praktyczną naukę jazdy w warunkach ruchu drogowego. W trakcie nauczania kierowania pojazdem ubiegający się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi poddany jest całkowicie poleceniom instruktora. Wprawdzie nie ma wyraźnego przepisu, który regulowałby tę kwestię, lecz wynika to z istoty nauczania oraz ze specjalnego wyposażenia pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, który ma takie samo wyposażenie, jak pojazdy do egzaminowania. Uczący się wymaga nadzoru i instruktażu w różnych sytuacjach, jakie mogą zdarzyć się w ruchu drogowym, a nawet interwencji bezpośredniej instruktora, polegającej na przejęciu kierownicy, hamowania pojazdu itp., w celu uniknięcia naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu lub wypadku. Taka pozycja instruktora wskazuje, iż jest on osobą prowadzącą pojazd i to nawet wówczas, gdy nie zachodziła potrzeba przejęcia kierownicy¹⁴. Wprawdzie pogląd ten został wypowiedziany w kontekście nieobowiązującego § 227 rozporządzenia Ministra Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 27, poz. 183, z późn. zm.), w myśl którego: „Osoby nauczające kierowania pojazdami samochodowymi odpowiedzialne są za spowodowanie w czasie nauki pod ich nadzorem przez uczących się kierowania pojazdami wypadku oraz naruszenia przepisów o ruchu drogowym”, lecz zachowuje aktualność także w obowiązującym stanie prawnym, w którym brak jest podobnego przepisu, gdyż dla odpowiedzialności instruktora istotna jest nie ta regulacja, lecz fakt nadzoru nad uczniem. Jak bowiem trafnie zauważył Sąd Najwyższy, przepis ten nie ustanawiał odpowiedzialności osoby nauczającej kierowania pojazdami samochodowymi (instruktora) za wypadek spowodowany pod jej nadzorem przez osobę uczącą się sztuki kierowania tymi pojazdami (kursanta), lecz jedynie – ze względów praktycznych – podkreślał istnienie tej odpowiedzialności. Słuszne jest też stwierdzenie Sądu Najwyższego, że skoro przepis ten nie ustanawiał odpowiedzialności takiej osoby, to tym bardziej nie znosił odpowiedzialności kursanta za spowodowanie przez niego wypadku¹⁵. Intencją Sądu Najwyższego było nie tyle przypomnienie charakteru instrukcyjnego wymienionego przepisu, co raczej

¹⁴ K. Buchała, *Glosa do wyroku SN z dnia 3 lutego 1969 r.*, KRN 9/69, „Państwo i Prawo” 1970, z. 5, s. 832.

¹⁵ Wyrok SN z dnia 23 października 1976 r., Rw 350/77, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 12, poz. 142.

zaakcentowanie, iż straciła aktualność dosłowna wykładnia, pozostająca w sprzeczności z nowym spojrzeniem na zagadnienie winy kierowcy, w sensie konieczności rozciągnięcia jej również na inne podmioty w zależności od stwierdzenia odpowiednich okoliczności. Ocena bezprawności zachowania instruktora powinna być oparta nie tylko na tym, czy w czasie wypadku drogowego doszło do naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, ale również reguł określających obowiązki instruktora¹⁶.

Niezachowanie ostrożności

1. Czynności sprawcze zostały określone dwoma rzeczownikami, a mianowicie jako „niezachowanie” należytej ostrożności oraz „powodowanie” zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
2. Czasownik „nie zachować” pozwala przyjąć, że naruszenie zasad należytej ostrożności może nastąpić przez działanie, na przykład jazdę z nadmierną prędkością, jak i zaniechanie, na przykład niezmnieszenie prędkości. Na sprawcy musi jednak ciążyć prawny obowiązek podjęcia określonego działania.
3. Karalne jest tylko takie zachowanie, które polega na niezachowaniu ostrożności, z tym że ustawa dookreśla to pojęcie, dodając, iż ma to być należyta ostrożność. Użycie tego przymiotnika – w kontekście ostrożności wymaganej od uczestników ruchu drogowego, osób znajdujących się na drodze i w pobliżu drogi – może budzić wątpliwości, gdyby potraktować go jako określający rodzaj ostrożności. W literaturze określenie to odczytano jako równoznaczne ze „zwykłą ostrożnością” i nieobejmujące „szczególnej ostrożności”¹⁷.

Ustalając znaczenie tego pojęcia, trzeba odwołać się do wykładni językowej. Słowo „należyty” oznacza „odpowiedni do wymagań”¹⁸ co nakazuje przyjąć, że chodzi o ostrożność wymaganą w danych warunkach; przy takim rozumieniu tego słowa w grę wchodzi zarówno ostrożność zwykła, jak i szczególna¹⁹. Słusznie Sąd Najwyższy przyjął, że:

„Dla odpowiedzialności z art. 86 kw konieczne jest ustalenie, że sprawca nie zachował «należytej ostrożności,» a więc takiej, jaka była wymagana w danej sytuacji. Każdy uczestnik ruchu drogowego jest obowiązany do zachowania ostrożności, czyli do postępowania uważnego, przezornego, stosowania się do sytuacji istniejącej na drodze. W niektórych sytuacjach ustawa wymaga jednak od uczestnika ruchu drogowego ostrożności szczególnej, a więc większej, niż zwykle wymagana. Taka szczególna ostrożność, to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestników ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie”²⁰.

¹⁶ S. Nuszel, *Karna odpowiedzialność nauczającego kierowania pojazdem mechanicznym (instruktora)*, „Palestra” 1988, nr 8–9, s. 87.

¹⁷ J. Lewiński, *Art. 86 § 1 czy art. 97 k.w.?*, „ZW” 1987, nr 6, s. 76; M. Papała, *Kłopoty z kwalifikacją. Czy właściwa kwalifikacja z art. 86 § 1 k.w.?*, „ZW” 1990, nr 1, s. 68.

¹⁸ *Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, red. H. Zgólkowa, t. 22, Poznań 1999, s. 370.

¹⁹ Tak też twierdzą K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, s. 215; W. Radecki, w: M. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń*, s. 520; B. Kurzępa, *Kodeks wykroczeń: komentarz*, s. 338.

²⁰ Wyrok SN z dnia 29 kwietnia 2003 r., III KK 61/03, LEX nr 77467.

Szczególna ostrożność

„Unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę”. W innych przepisach – o czym mowa niżej – określone są jeszcze inne wymagania. W istocie chodzi o zasady bezpieczeństwa ruchu, którego to pojęcia używa kodeks karny; należyta ostrożność jest odpowiednikiem zasad bezpieczeństwa²¹.

Ostrożność zwykła

Odpowiadającą zachowaniu podejmowanemu przez dobrego kierowcę; abstrakcyjnym wzorcem jest „rozważny kierowca”, czyli osoba, która ma odpowiednie przygotowanie teoretyczne i niezbędne doświadczenie w prowadzeniu pojazdu oraz cechuje się starannym i sumiennym wykonywaniem obowiązków²². To ostatnie kryterium zasługuje na aprobatę. W definicji zawartej w art. 3 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym chodzi bowiem o obiektywne zachowanie uczestnika ruchu drogowego, a więc obiektywne reguły ostrożności. Ocena tego zachowania dokonywana jest z punktu widzenia zgodności z zasadami ostrożnej jazdy, jakie powinny być zastosowane w określonej sytuacji²³. Istota ostrożności polega na tym, że działający przy realizacji dozwolonego celu powinien postępować w taki sposób, by nie zwiększać ryzyka ujemnych następstw ponad tę miarę, która jest społecznie adekwatna²⁴. Ostrożność – jak podkreśla się w doktrynie – to stopień skupienia uwagi i rozwaga w podejmowaniu decyzji²⁵. Sąd Najwyższy wyjaśniał, że: „Rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu polega na przedsięwzięciu przez kierowcę wszystkich czynności, które według obiektywnej oceny są niezbędne do zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa ruchu w danej sytuacji, oraz na powstrzymaniu się od czynności, które według tejże oceny mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć”²⁶. Ten rodzaj ostrożności odpowiada realiom ruchu drogowego, gdyż zapewnienie „optymalnego bezpieczeństwa”, inaczej niż w wypadku „maksymalnego bezpieczeństwa”, jest możliwe. Słusznie Sąd Najwyższy zauważył, że: „Określenie «rozważny kierowca» nie jest określeniem funkcjonującym jedynie w języku potocznym, czy też przy komentowaniu zasad regulujących ruch drogowy. Ma ono również uzasadnienie na gruncie prawa karnego i zasad odpowiedzialno-

²¹ A. Skowron, *Zasady bezpieczeństwa ruchu (art. 177 k.k.) a należyta ostrożność i zagrożenie bezpieczeństwa ruchu jako znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w.*, „PnD” 2004, nr 5, s. 33.

²² Wyrok SN z dnia 18 lutego 1969 r., Rw 39/69, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1969, nr 7–8, poz. 98; wyrok SN z dnia 30 maja 1995 r., III KRN 20/95, „Państwo i Prawo” 1996, z. 6, s. 105, z R.A. Stefański, Glosa do wyroku SN z dnia 30 maja 1995 r., III KRN 20/95, „Państwo i Prawo” 1996, z. 6, s. 105–111.

²³ R.A. Stefański, Glosa do wyroku SN z dnia 30 maja 1995 r., s. 105–111.

²⁴ W. Mąciór, *Problemy przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii i praktyki*, Uniwersytet Jagielloński, Kraków 1968, s. 35–36.

²⁵ K. Buchała, *Przestrzeganie zasad ostrożności – problem bezprawności czy winy*, s. 91.

²⁶ Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r., teza 6; zob. także wyrok SN z dnia 16 lipca 1976 r., VI KRN 135/76, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Sądowa” 1976, nr 10–11, poz. 130.

ści karnej²⁷. Wymagania stawiane uczestnikowi ruchu nie są dopasowane do indywidualnych możliwości określonej osoby, lecz są zgeneralizowane w takim stopniu, by mógł im sprostać modelowy uczestnik ruchu²⁸. W tym kontekście zasługuje na aprobatę twierdzenie Sądu Najwyższego, że „są takie sprawy z dziedziny wypadków drogowych, w których trzeba ustalić, czy sprawca wypadku postępował zgodnie, czy też niezgodnie z ustalonymi zasadami prowadzenia pojazdów przez «rozważnego kierowcę», w których trzeba wyraźnie powiedzieć, jak w danej sytuacji postąpiłby «rozważny kierowca», aby uniknąć wypadku²⁹”.

Zagrożenie bezpieczeństwa

W art. 3 ust. 1 prd mowa jest o działaniach i zaniechaniach, które mogłyby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, jego utrudnienia lub w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny albo narazić kogokolwiek na szkodę, co przesądza, iż chodzi o zagrożenie potencjalne, a nie realne. Możliwość nastąpienia któregoś z wyżej wymienionych skutków jest określona hipotetycznie, na co wskazuje słowo „mogłoby”. Dla bytu wykroczenia z art. 86 § 1 kw – ze względu na skutek – znaczenie ma tylko takie zachowanie, które może zagrozić bezpieczeństwu ruchu, a pozostałe określenia są nieistotne. „Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego” polega na stworzeniu takiej sytuacji, która grozi nastąpieniem ujemnych skutków dla ruchu drogowego. Zagrożenie bezpieczeństwa jest w istocie niebezpieczeństwem. Trafnie wskazuje się, że w ogólnym pojęciu niebezpieczeństwa chodzi o sytuację zawierającą w sobie potencjalną możliwość przerodzenia się w nowy układ, oznaczający powstanie ujemnych następstw ocenianych w punktu widzenia interesów jednostki³⁰. Zasadnie podkreśla się w literaturze, że termin „niebezpieczeństwo” oznacza zjawisko przedstawiające groźbę dla jakiegoś podmiotu³¹. Jest to pewna sytuacja lub stan rzeczy charakteryzujący się odpowiednim stopniem prawdopodobieństwa nastąpienia ujemnego skutku³². Zagrożenie bezpieczeństwa musi być relacjonowane do określonych następstw, ze względu na to, że to one mogą nastąpić w razie zrealizowania się niebezpieczeństwa.

Zagrożenie bezpieczeństwa musi być relacjonowane do określonych następstw, ze względu na to, że to one mogą nastąpić w razie zrealizowania się niebezpieczeństwa.

„Samochód, który jedzie zdecydowanie wolniej niż wszystkie pozostałe, stanowi nie mniejsze zagrożenie bezpieczeństwa na drodze niż pojazd rozwijający prędkość nadmierną”, gdyż jazda bardzo powolna, w sytuacji gdy inni poruszają się szybko, stwarza nie tylko przeszkodę utrudniającą ruch, ale także powoduje niebezpieczeństwo wskutek zmuszania innych do wykonania manewru wyprzedzania w trudnych niekiedy warunkach. Ma to głównie miejsce w czasie intensywnego ruchu, kiedy za pojazdem jadącym wolno tworzy się ciąg pojazdów

²⁷ Wyrok SN z dnia 25 czerwca 1997 r., II KKN 224/96, niepubl.

²⁸ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, s. 121.

²⁹ Wyrok SN z dnia 18 lutego 1969 r., Rw 39/69, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Sądowa” 1969, nr 7–8, poz. 98.

³⁰ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, s. 72.

³¹ M. Cieślak, *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, ZNUJ, Seria Prawo 1995, s. 152.

³² A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1990, s. 669.

oczekujących na wyprzedzenie; o błąd w takich warunkach nie jest trudno³³. Kierowca jadący wolniej powinien podjąć niezbędne środki w celu ułatwienia innym pojazdom wyprzedzenia go, na przykład zjeżdżając do prawej krawędzi jezdni. Ponadto trafnie podkreśla się, że zbyt wolna ciągła jazda jest jazdą w dalszych skutkach również niebezpieczną, gdyż: „Kierowca jeżdżący zbyt wolno jest ze swojej przesadnej ostrożności zadowolony, a nawet dumny. W ten sposób popada w samouspokojenie. Ale kiedy znajdzie się w sytuacji trudnej, wokół jadących z normalną szybkością samochodów, przemykających się przechodniów, sunących z boku tramwajów, a jeszcze zobaczy policjanta na skrzyżowaniu, to wtedy, przy słabych umiejętnościach, traci głowę, a do akcji włącza się panika; uciec za wszelką cenę, wypłatać się z tłoku”³⁴. Z drugiej strony mniejsza prędkość jazdy zostawia więcej czasu na dotarcie bodźców i podjęcie decyzji, stawiając tym samym kierowcy mniejsze wymagania, a jednocześnie jest szkodliwa, gdyż wolno jadący pojazd blokuje drogę, wywołując nieuchronnie reakcje stresowe u innych kierowców, prowokując do ryzykownych manewrów, zwiększając tym samym prawdopodobieństwo najechania na wolno poruszający się pojazd³⁵. Ocena, czy prędkość zbyt wolna jest niebezpieczna, jest zadaniem trudnym, gdyż każdego kierowcę obowiązuje zasada utrzymywania prędkości bezpiecznej, a ta zależna jest – jak już wspomniano – od wielu zmiennych, w tym od właściwości indywidualnych kierowcy. Trzeba też mieć na uwadze, że w sytuacji gdy prędkość minimalna została określona znakiem C-14, kierujący może jechać wolniej, jeśli warunki ruchu lub jego bezpieczeństwo wymagają zmniejszenia prędkości. Można zatem uznać, że wyjątkowo jazda zbyt wolna może być oceniona jako niebezpieczna³⁶. Nie można podzielić poglądu, że znak wskazujący na ograniczenie dozwolonej prędkości powinien być czasami rozumiany jako skierowane do kierujących pojazdami samochodowymi zalecenie poruszania się z tzw. prędkością kierunkową, jeżeli jazda z prędkością mniejszą mogłaby w konkretnych warunkach prowadzić do utrudnienia ruchu innych jego uczestników³⁷. O ile pogląd ten mógłby być zaaprobowany, gdy chodzi o wprowadzenie tzw. prędkości nakazanej, o tyle brak jest przesłanek do jego akceptacji w sytuacji, gdy za pomocą znaku ograniczono prędkość w porównaniu z przewidzianą w przepisach; motywem wprowadzenia ograniczenia prędkości za pomocą znaku zakazu jest uznanie, iż dotychczasowa prędkość była niebezpieczna.

Ruch drogowy

Ustawa wyraźnie ogranicza działanie tego przepisu do ruchu drogowego, stanowiąc, iż chodzi o bezpieczeństwo „w ruchu drogowym”. Przez ruch drogowy należy rozumieć także ruch tramwajów w obrębie drogi publicznej, który jest przecież regulowany przez prawo

³³ T. Rychter, *Kierowca doskonały. Rady dla wszystkich*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1992, s. 70.

³⁴ S. Zasada, *Szybkość bezpieczna*, wyd. 4 popr., Studio Sto, Bielsko-Biała 2002, s. 17–18.

³⁵ A. Gaberle, *Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1986, s. 213.

³⁶ R.A. Stefański, Głosa do wyroku SN z dnia 25 maja 1995 r., II KRN 52/95, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1996, z. 3, s. 154.

³⁷ Z. Drexler, J. Kochanowski, W. Rychter, W. Tomczyk, *Kodeks drogowy: komentarz*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1988, s. 87.

o ruchu drogowym. Zakres tego pojęcia nie obejmuje ruchu kolejowego³⁸. Ponadto za ograniczeniem zakresu przepisu do tej strefy ruchu świadczy miejsce jego popełnienia, którym jest droga publiczna, strefa zamieszkania lub strefa ruchu.

Wyroki

Sąd Najwyższy uznał, że: „Samo stwierdzenie stanu nietrzeźwości kierowcy nie jest wystarczające do uznania winy”³⁹, by później uznać, że: „Stan nietrzeźwości kierującego pojazdem tylko wtedy może prowadzić do przypisania mu zawinienia w spowodowaniu wypadku drogowego, jeżeli pozostaje w związku przyczynowym z tym wypadkiem i tym samym z jego skutkiem. Inaczej mówiąc, jeżeli w ustalonym układzie okoliczności faktycznych wypadek drogowy nastąpiłby niezależnie od tego, czy skazany prowadził swój pojazd w stanie nietrzeźwości, tj. nastąpiłby także wtedy gdyby skazany, prowadząc go, był trzeźwy, to nie można zasadnie mówić o związku przyczynowym pomiędzy omawianym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym a skutkiem w postaci wypadku [...]. Z samego faktu pozostawania skazanego w stanie nietrzeźwości nie może wynikać obowiązek oczekiwania od niego, iż będzie się poruszał po drodze publicznej z szybkością znacznie mniejszą niż dopuszczalna przepisami ruchu drogowego. Po prostu poruszanie się pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości jest wykroczeniem, a do odpowiedzialności karnej za spowodowanie wypadku w ruchu drogowym prowadzi tylko wtedy, gdy pozostaje w związku przyczynowym z zaistniałym wypadkiem drogowym”⁴⁰. Z ostatniej tezy Sądu Najwyższego w drodze rozumowania *a contrario* można wysnuć wniosek, że może istnieć taka sytuacja, w której jedyną bezpośrednią przyczyną wypadku będzie stan nietrzeźwości sprawcy. Organ ten stwierdził też, że „potrzeba ustalenia związku przyczynowego między stanem nietrzeźwości zaistniałego wypadku drogowego może zachodzić wtedy jedynie, kiedy zebrane dowody nie ujawniają innego – poza prowadzeniem pojazdu w tym stanie – naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym”⁴¹.

Naruszenie nie każdej zasady bezpieczeństwa w ruchu powoduje odpowiedzialność za skutki. Do takiej odpowiedzialności dochodzi tylko wówczas, gdy zachodzi związek przyczynowy między naruszeniem określonej zasady a skutkiem. Trafnie Sąd Najwyższy przyjął, że: „W każdej sprawie dotyczącej występku określonego w art. 145 kk z 1969 r. [obecnie: art. 177 kk – uwaga autora], sąd powinien bacznie rozważyć, czy istnieje związek przyczynowy pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przepisów a przedmiotową kolizją drogową. Związek ten nie może być rozumiany jako jedynie czasowe lub miejscowe następstwo zdarzeń, ale jako następstwo rzeczowe skutku, w postaci wypadku drogowego, z poprzedzającym go narusze-

³⁸ J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe: komentarz*, s. 27.

³⁹ Wyrok SN z dnia 8 grudnia 1998 r., II KKN 94/97, LEX nr 156466.

⁴⁰ Wyrok SN z dnia 17 czerwca 1999 r., IV KKN 740/98, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1999, nr 3–4, s. 123, z krytyczną glosą R.A. Stefańskiego, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1999, nr 3–4, s. 123–127.

⁴¹ Wyrok SN z dnia 8 marca 2000 r., III KKN 231/98, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 2000, nr 5-6, poz. 45; z glosami aprobującymi J. Giezka, „Państwo i Prawo” 2001, z. 6, s. 109–114; A. Górskiego, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 2001, z. 6; J. Majewskiego, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 2001, z. 10, s. 491–493; J.M. Iwańca, „Prokurator” 2001, nr 4, s. 68–73.

niem przez oskarżonego przepisów o ruchu drogowym⁴². „Spowodowanie skutku – jak słusznie podkreślił Sąd Najwyższy – może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy (co stwarza podstawę wyjściową do ustalenia realizacji ustawowych znamion czynu zabronionego, określonego w art. 145 § 2 dkk), gdy urzeczywistnia w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności”⁴³.

Zasady bezpieczeństwa – przyjmując jako kryterium wpływ, jaki ma naruszenie na nastąpienie skutku – można podzielić na takie, których naruszenie może:

- 1) być bezpośrednią przyczyną skutku,
- 2) być pośrednią jego przyczyną,
- 3) nie pozostawać w żadnym związku z zaistniałym skutkiem.

Naruszenie tej samej zasady – w zależności od konkretnych okoliczności – może być ocenione raz jako będące pośrednią przyczyną wypadku, innym razem – bezpośrednią, a niekiedy – niepozostającą w żadnym związku przyczynowym ze skutkiem. Słusznie więc podkreśla się w literaturze, że zakres zasad bezpieczeństwa w ruchu, których naruszenie jest niezbędne dla bytu przestępstw drogowych, nie jest nieograniczony, a wyznaczony jest wymaganiami związku przyczynowego, który musi zachodzić między naruszeniem określonej zasady a skutkiem w postaci śmierci lub obrażeń ciała⁴⁴. Niewątpliwie odpowiedzialność za zaistniały wypadek rodzi naruszenie zasady bezpieczeństwa w ruchu, pozostające w bezpośrednim związku przyczynowym ze skutkiem, a wyłącza – brak takiego związku. Jeśli chodzi o pośrednią przyczynę, to nie wystarcza ona do przypisania sprawstwa wypadku⁴⁵.

Zasada trzeźwości – stosując wyżej wymienione kryterium – jest zasadą, której naruszenie może pośrednio pozostawać w związku ze skutkiem. Słusznie twierdzi się, że nietrzeźwość kierowcy sama przez się nie stanowi takiego naruszenia zasad bezpieczeństwa, które powoduje skutki przewidziane w art. 177 § 1 lub 2 kk, a przypisując nietrzeźwemu kierowcy przestępstwo, sąd ma obowiązek wykazać, jakie zasady bezpieczeństwa ruchu kierowca naruszył, oraz ustalić związek przyczynowy tego naruszenia ze skutkiem⁴⁶. Ten, kto kieruje pojazdem w stanie nietrzeźwości, dopuszcza się naruszenia omawianej zasady bezpieczeństwa, lecz jeżeli wykonał wszystkie manewry prawidłowo i mimo to doszło do wypadku, nie może odpowiadać za jego spowodowanie, bowiem nie w jego zachowaniu tkwiła przyczyna zdarzenia; dla przypisania mu przestępstwa wypadku drogowego konieczne jest wykazanie konkretnego błędu, który popełnił, prowadząc pojazd⁴⁷. Słusznie Sąd Najwyższy uznał, że: „Jeśli kierowca prowadzi

⁴² Wyrok SN z dnia 4 listopada 1998 r., V KKN 303/97, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1998, nr 11–12, poz. 50; z aprobowaną głosem K.J. Pawelca, „Monitor Prawniczy” 1999, nr 5, s. 43–44, i takimi uwagami S. Zabłockiego, *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego – Izba Karna*, „Palestra” 1999, nr 1–2, s. 146–147; Z. Arnold, *Kryterium związku przyczynowego prędkości pojazdu z wypadkiem drogowym*, w: *IV Sympozjum Problemy rekonstrukcji wypadków drogowych, Kraków 22–23 września 1994 r. Zbiór referatów*, Kraków 1994, s. 9–154.

⁴³ Wyrok SN z dnia 8 marca 2000 r., III KKN 231/98, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 2000, nr 5–6, poz. 45; z glosami aprobowanymi J. Giezka, „Państwo i Prawo” 2001, z. 6, s. 109–114; A. Górskiego, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 2001, z. 6; J. Majewskiego, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 2001, z. 10, s. 491–493, i J.M. Iwańca, *Prokurator* 2001, nr 4, s. 68–73.

⁴⁴ J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe*, s. 196.

⁴⁵ R.A. Stefański, *Czy stan nietrzeźwości może rodzić odpowiedzialność za wypadek drogowy?*, PnD 2005, nr 5, s. 22.

⁴⁶ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1974, s. 283.

⁴⁷ J. Kochanowski, A. Spotowski, *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego za rok 1979*, „Nowe Prawo” 1980, nr 11–12, s. 135.

pojazd w stanie odurzenia alkoholowego, lecz prawidłowo, wówczas nie może odpowiadać za stan odurzenia, w jakim się znajduje, w ramach art. 215 § 1 [obecnie art. 173 § 1 lub 174 § 1 – uwaga autora] kk⁴⁸. Zasadnie Sąd Najwyższy przyjął, że: „Stan nietrzeźwości kierowcy nie może automatycznie przesądzać o jego winie za spowodowanie wypadku, zwłaszcza jeżeli zagrożenie bezpieczeństwa ruchu zapoczątkowane zostało ewidentnie nieprawidłowym zachowaniem innego uczestnika ruchu”⁴⁹, a nadto podkreślił, że „jeżeli w ustalonym układzie okoliczności faktycznych wypadek drogowy nastąpiłby niezależnie od tego, czy skazany prowadził swój pojazd w stanie nietrzeźwości, tj. nastąpiłby także wtedy, gdyby skazany, prowadząc go był trzeźwy, to nie można zasadnie mówić o związku przyczynowym pomiędzy naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym a skutkiem w postaci wypadku”⁵⁰.

Z reguły – z powodu znajdowania się osoby w jednym z wyżej wymienionych stanów – dochodzi do naruszenia innej zasady pozostającej w związku przyczynowym z zaistniałym skutkiem, na przykład prędkości bezpiecznej. Na uwagę zasługuje stwierdzenie Sądu Najwyższego, że: „Oskarżony, mający uprawnienia kierowcy zawodowego, duże doświadczenie w kierowaniu pojazdami mechanicznymi w ogóle, jadący z prędkością około 30–40 km/godz., w zdecydowanie dobrych warunkach drogowych, był w stanie pojazd zatrzymać bądź pieszego ominąć. Jednakże oskarżony, będąc w znacznym stopniu pod wpływem alkoholu, nie obserwował jezdni z taką starannością, jak to jest wymagane w każdej sytuacji, a w szczególności w rejonie skrzyżowania. Z tego właśnie powodu nie spostrzegł przekraczającego, wiadomo, że w miejscu niedozwolonym, jezdnię przechodnia i o tym, że jednak ktoś był na jezdni, zorientował się dopiero wówczas, gdy potrącił pokrzywdzonego”⁵¹.

Dla przypisania kierującemu pojazdem znajdującemu się w stanie nietrzeźwości sprawstwa wypadku drogowego konieczne jest ustalenie konkretnego naruszenia innej zasady bezpieczeństwa w ruchu, która jest bezpośrednią przyczyną wypadku. To samo należy odnieść do spowodowania zagrożenia w ruchu, o którym mowa w art. 86 § 1 kw.

Znajdowanie się sprawcy w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka ma znaczenie jedynie dla ustalenia rozmiarów naruszenia ostrożności, a – w konsekwencji – także dla wymiaru kary. Sąd Najwyższy trafnie uznał, iż „nie można zgodzić się ze stanowiskiem sądu, że stan nietrzeźwości oskarżonego nie miał żadnego wpływu na przebieg zdarzenia. Jest rzeczą bezsporną, że na skutek nietrzeźwości uległa poważnemu upośledzeniu zdolność postrzegania, szybkość reakcji i przewidywanie wystąpienia dających się normalnie przewidzieć różnych skomplikowanych sytuacji drogowych. Należy przy tym mieć na uwadze, że upośledzenie zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych pod wpływem stanu nietrzeźwości ma szczególne znaczenie przy kierowaniu pojazdem w warunkach gorszej widoczności (na przykład o zmroku), co jest związane z ograniczeniem możliwości należytej obserwacji drogi i znajdujących się na niej przeszkód”⁵².

⁴⁸ Wyrok SN, I K 957/57; cyt. za: A. Bachrachem, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, s. 282.

⁴⁹ Wyrok SN z dnia 11 marca 1998 r., II KKN 310/96, OSN Prok. i Pr. 1998, nr 10, poz. 3; zob. także wyrok SN z dnia 18 stycznia 1984 r., V KRN 289/83, LEX nr 156464; wyrok SN z dnia 19 sierpnia 1986 r., V KRN 522/85, OSNPG 1986, nr 5, poz. 61; wyrok SN z dnia 5 lutego 1997 r., V KKN 171/96, LEX nr 156462; wyrok SN z dnia 8 grudnia 1998 r., II KKN 94/97, LEX nr 156466.

⁵⁰ Wyrok SN z dnia 17 czerwca 1999 r., IV KKN 740/98, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1999, nr 3–4, s. 123.

⁵¹ Wyrok SN z dnia 18 czerwca 1996 r., V KKN 31/96, „Prokuratura i Prawo” 1997, nr 1, poz. 2.

⁵² Wyrok SN z dnia 25 października 1977 r., VI KRN 102/77, NP 1980, nr 11–12, s. 135; zob. także wyrok SN z dnia 15 sierpnia 1978 r., VI KRN 194/78, niepubl.; wyrok SN z dnia 31 maja 1985 r., V KRN 322/85, niepubl.

2. Analiza wykroczenia – art. 87 kw

Prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu – art. 87 kw.

- § 1. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 złotych.
- § 1a. Tej samej karze podlega, kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1.
- § 2. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1, podlega karze aresztu do 14 dni albo karze grzywny.
- § 3. W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów.
- § 4. W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1a lub 2 można orzec zakaz prowadzenia pojazdów innych niż określone w § 1.

Podmiot: każda osoba prowadząca pojazd.

Przedmiot ochrony: porządek i bezpieczeństwo w komunikacji.

Strona podmiotowa: umyślność i nieumyślność (odnosi się nie do prowadzenia pojazdu, lecz do stanu).

Strona przedmiotowa: istotą tego wykroczenia jest prowadzenie pojazdu przez osobę znajdującą się w stanie po użyciu alkoholu. Zarówno w § 1, jak i § 2 art. 87 kw sprawca wykroczenia musi znajdować się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka. Zgodnie z ustawą o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi:

- „stan po użyciu alkoholu” zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:
 - stężenia we krwi od 0,2‰ do 0,5‰ alkoholu albo
 - obecności w wydychanym powietrzu od 0,1 mg do 0,25 mg alkoholu w 1dm³;
- „stan nietrzeźwości” zachodzi, gdy:
 - zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5‰, albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość,
 - zawartość alkoholu w 1 dm³ wydychanego powietrza przekracza 0,25 mg albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość.

Przez prowadzenie pojazdu należy rozumieć wprowadzenie w ruch silnika i pojazdu. W rozumieniu tego przepisu pojazdem mechanicznym jest każdy pojazd silnikowy, jeżeli nie posiada cech konstrukcyjnych, które pozwalają na poruszanie się za pomocą siły mięśni (samochód, motorower bez mechanizmów pozwalających na poruszanie siłą mięśni, łódź motorowa, samolot itp.).

§ 2 dotyczy łagodniejszej odpowiedzialności (typ uprzywilejowany) w przypadkach, gdy sprawca po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka porusza się innym pojazdem

niż pojazd mechaniczny (np. rowerem, pojazdem zaprzęgowym) po drodze publicznej, strefie zamieszkania lub strefie ruchu.

§ 3 w stosunku do sprawcy wykroczenia z § 1 lub § 2 organ orzekający jest obowiązany orzec środek karny – zakaz prowadzenia pojazdów.

W § 1 sprawca dopuszcza się wykroczenia w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym, w § 2 zaś na drodze publicznej, strefie zamieszkania lub strefie ruchu.

Jest to wykroczenie formalne.

Sprawcą omawianego wykroczenia popełnionego umyślnie może być każdy kierujący pojazdem.

Ruch lądowy

Jest to ruch odbywający się we wszelkich miejscach, w których możliwy jest ruch pojazdów i pieszych. Są to zarówno drogi publiczne, strefy zamieszkania, jak i drogi poza drogami publicznymi, dostępne dla ruchu pojazdów. Elementem koniecznym do uznania, że dane miejsce stanowi „inne miejsce, w którym odbywa się ruch”, niezbędne jest, aby było ono z istoty swej przeznaczone dla ruchu pojazdów, dostępne powszechnie dla takiego ruchu oraz aby istniał tam rzeczywisty ruch, choćby lokalny, pojazdów, na przykład drogi wewnętrzne – w osiedlach mieszkaniowych, place przed dworcami autobusowymi i kolejowymi⁵³. Natomiast nie stanowią takiego miejsca tzw. drogi prywatne, ponieważ przeznaczone są one do użytku ich właścicieli lub osób przez nich upoważnionych. Miejscem omawianego wykroczenia nie może być też podwórko prywatnego domu⁵⁴.

Wykroczenie z § 2 można popełnić jedynie na drodze publicznej albo w strefie zamieszkania lub strefie ruchu.

Droga publiczna

To droga zaliczona na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁵⁵ do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.

Strefa zamieszkania zaś to obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi (art. 2 pkt 16 prawa o ruchu drogowym).

Strefa ruchu – obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na którą wjazd i wyjazd oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi.

⁵³ Por. R.A. Stefański, *Komentarz*, s. 260–271; także R.A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z 9 grudnia 1993 r.*, II KRN 285/93, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1994, nr 6, s. 118.

⁵⁴ R.A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z 9 grudnia 1993 r.*, s. 118.

⁵⁵ Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.

Prawo o ruchu drogowym nie definiuje pojęcia pojazdu mechanicznego.

W doktrynie podaje się różne kryteria wyodrębnienia pojazdów mechanicznych, na przykład posiadanie przez nie napędu siłą mechaniczną, poruszane energią nie pochodzącą z siły mięśni istot żywych czy fakt posiadania silnika o określonej pojemności skokowej⁵⁶. W orzecznictwie przyjmuje się, że pojazdem mechanicznym w ruchu lądowym jest każdy pojazd drogowy lub szynowy napędzany umieszczonym na nim silnikiem, jak również maszyna samobieżna i motorower (odnośnie do tego ostatniego istniała rozbieżność w orzecznictwie; por. np. uchwała SN z 19 kwietnia 1961 r., VI KO 73/60, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego” 1962, nr 1, poz. 5; wyrok SN z 21 lutego 1964 r., V K 120/64, niepubl.; wyrok SN z 10 marca 1964 r., IV K 1296/61, „Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych” 1964, z. 11, poz. 225; wyrok SN z 14 sierpnia 1965 r., V KRN 767/65, niepubl.; wyrok SN z 22 kwietnia 1969 r., V KRN 185/69, niepubl.; wyrok SN z 22 maja 1973 r., V KRN 177/73, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1973, nr 11, poz. 144). Nie są pojazdami mechanicznymi rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności nieprzekraczającej 50 cm³, pod warunkiem że zachowują wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy umożliwiające ich zwykłą eksploatację jako rowerów⁵⁷. Pojazdem mechanicznym nie jest na przykład łódź żaglowa, gdy nie ma stale zamontowanego silnika i nie jest wyposażona w silnik przyczepny. Napędu żaglowego nie można uznać za silnik, gdyż jest to urządzenie pozwalające wykorzystywać do napędu łodzi proste siły przyrody (wiatr), a więc w zasadzie siły identyczne z siłą mięśni ludzkich⁵⁸. Pojazdem mechanicznym jest natomiast motorower, przeznaczony do poruszania się w ruchu drogowym wyłącznie za pomocą silnika, w rozumieniu przepisów Kodeksu karnego i Kodeksu wykroczeń, niezależnie od posiadanych parametrów technicznych⁵⁹.

Przez pojęcie „inny pojazd” należy rozumieć każdy pojazd, który nie jest pojazdem mechanicznym, a zatem środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane (art. 2 pkt 31 prawa o ruchu drogowym), na przykład rower, wózek inwalidzki, pojazd zaprzęgowy.

Prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka drogą lokalną czy nawet drogą polną stanowi wykroczenie przewidziane w art. 87 § 1 kw, jeżeli istnieją podstawy do przyjęcia, że odbywa się na nich ruch lądowy⁶⁰.

Stan pod wpływem środka odurzającego

Stanem pod wpływem środka odurzającego jest taki stan, który wywołuje – w zakresie oddziaływania na ośrodkowy układ nerwowy, zwłaszcza zakłócenia czynności psychomoto-

⁵⁶ Por. szerzej R.A. Stefański, *Komentarz*, s. 253–254.

⁵⁷ Wyrok SN z 4 lutego 1993 r., III KRN 254/92, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1993, z. 10, poz. 198, z głosem aprobującą Stefańskiego; por. również Stefański, *Komentarz*, s. 252–259.

⁵⁸ Wyrok SN z 25 kwietnia 1983 r., I KR 63/83, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1984, nr 1–2, poz. 10.

⁵⁹ Uchwała SN z 12 maja 1993 r., I KZP 9/93, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1993, nr 5–6, poz. 27.

⁶⁰ Wyrok SN z dnia 9 grudnia 1993 r., II KRN 285/93, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1994, nr 6, poz. 118 oraz glosa krytyczna R.A. Stefańskiego, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1994, nr 6, s. 296.

rycznych – takie same skutki jak spożycie alkoholu powodujące stan nietrzeźwości. Od tego stanu odróżnia się stan po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu, a więc i środka odurzającego, który – w zakresie skutków – jest równoważny stanowi po użyciu alkoholu. Stan taki jest znamieniem wykroczeń określonych w art. 86 § 2, art. 87 § 1 i 2 oraz art. 96 § 1 kw. W świetle przeprowadzonych dowodów zarysowały się zatem dwie możliwości: albo sprawca znajdował się „pod wpływem” środka odurzającego, albo też był w stanie „po użyciu” takiego środka. Obydwie wersje były prawdopodobne, przy czym trzeba wyraźnie powiedzieć, że pierwsza („pod wpływem”) była prawdopodobniejsza. Niemniej i w takim układzie procesowym, gdy konkurowały ze sobą warianty o różnym stopniu prawdopodobieństwa, należało wybrać ten, który był dla sprawcy najkorzystniejszy. Do takiego postąpienia, czyli przyjęcia, że Robert K. był w czasie zdarzenia po użyciu środka odurzającego w postaci marihuany, obligowała reguła *in dubio mitius*, wynikająca wprost z zasady *in dubio pro reo*, o której mowa w art. 5 § 2 kpk⁶¹.

„Stan po użyciu alkoholu”

„Stan po użyciu alkoholu” został zdefiniowany treścią art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi⁶² jako zawartość alkoholu w organizmie wynosząca lub prowadząca do stężenia we krwi od 0,2‰ albo obecności w wydychanym powietrzu od 0,1 mg alkoholu w 1 dm³. „Środkiem działającym podobnie do alkoholu” jest środek odurzający lub substancja psychotropowa, które stanowi każda substancja pochodzenia naturalnego lub syntetycznego działająca na ośrodkowy układ nerwowy, określona w wykazie środków odurzających stanowiącym załącznik nr 1 i 2 do ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii⁶³. Przepisy ustawy stosuje się do produktów leczniczych, które są środkami odurzającymi, substancjami psychotropowymi lub prekursorami, w zakresie nieuregulowanym w ustawie z dnia 6 września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne⁶⁴ oraz substancji i preparatów chemicznych, które są prekursorami, w zakresie nieuregulowanym w ustawie z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach⁶⁵.

Jest to wykroczenie zagrożenia abstrakcyjnego. Chodzi o to, że nie ma tu znaczenia, czy zagrożenie w ogóle nastąpiło, ponieważ nawet udowodnienie, iż dawka alkoholu w organizmie kierującego gwarantuje bezpieczną jazdę, nie zwolni go od odpowiedzialności. Oto przykład: do kontroli drogowej został zatrzymany kierujący pojazdem samochodowym i poddany sprawdzeniu zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu. Alkotest wykazał stężenie sięgające 0,08 mg/dm³. Policjant zarządził ponowne badanie po 15 minutach, które wykazało 0,12 mg/dm³. Z tego powodu policjant uniemożliwił kierującemu kontynuowanie jazdy, zatrzymał prawo jazdy i oświadczył, że skieruje wniosek o ukaranie przez sąd za kierowanie

⁶¹ Wyrok SN z dnia 7 lutego 2007 r., V KK 128/06, LEX nr 257849; „Prokuratura i Prawo” 2007, nr 6, poz. 9.

⁶² Dz. U. z 2015 r. poz. 1286.

⁶³ Dz. U. z 2012 r. poz. 124, z późn. zm.

⁶⁴ Dz. U. z 2008 r. Nr 45, poz. 271, z późn. zm.

⁶⁵ Dz. U. z 2015 r. poz. 1203.

pojazdem po użyciu alkoholu. Kierujący poczuł się pokrzywdzony; uważał, że decyzja policjanta była niesłuszna. Twierdził, że nie popełnił wykroczenia, gdyż w toku kontroli stężenie alkoholu miał w normie, podczas drugiego badania zaś już nie kierował. Zaprezentowany pogląd kierującego jest błędny. Otóż stan po użyciu alkoholu zagrożony karami określono w ustawie od $0,1 \text{ mg/dm}^3$ alkoholu w wydychanym powietrzu. Jednakże zgodnie z konstrukcją ustawowej definicji chodzi nie tylko o stężenie alkoholu w chwili zatrzymania kierującego pojazdem do kontroli – równoważne znaczenie ma to, do jakiego stężenia może doprowadzić spożyty alkohol. W ten sposób można ustalić, czy mamy do czynienia z fazą wchłaniania, czy spalania. Nie ma wątpliwości, że w podanym przykładzie kierujący spożył alkohol co najmniej 15 minut przed kontrolą. Dlaczego? Otóż pierwszy pomiar, chociaż mieści się w ustawowej normie, jednak zasygnalizował obecność alkoholu w organizmie. Dlatego zastosowano drugi pomiar, który ujawnił fazę wchłaniania alkoholu, demaskując tym samym kierującego. Nie ma najmniejszych wątpliwości, że policjant postąpił słusznie, kierujący popełnił bowiem wykroczenie z art. 87 kw. Tak więc przede wszystkim zważywszy na bezpieczeństwo, a nadto na określone konsekwencje, nie warto siadać za kierownicą po wypiciu jakiegokolwiek ilości alkoholu. Pojęcie „siadać za kierownicą” zostało tu użyte w rozumieniu kierowania pojazdem w stanie po użyciu alkoholu. Na tle tych rozważań wyłania się kwestia: czy wykroczeniem jest usiłowanie kierowania pojazdem w stanie po użyciu alkoholu? Na to pytanie należy udzielić odpowiedzi przeczącej – takie zachowanie nie rodzi odpowiedzialności z art. 87 § 1 kw, ponieważ kodeks wykroczeń nie przewiduje odpowiedzialności na etapie usiłowania za wykroczenia drogowe (art. 11 § 2 kw). Wyróżniamy cztery etapy popełnienia wykroczenia: zamiar, przygotowanie, usiłowanie, dokonanie. Zamiar polega na powzięciu postanowienia, jednakże przed wykonaniem jakiegokolwiek czynności. Kierowca rozmyśla – jestem wprawdzie pijany, ale pojedę swoim samochodem. Z kolei następuje etap przygotowania. Są to już konkretne czynności zmierzające do realizacji powziętego zamiaru. Idzie zatem do samochodu, otwiera drzwi, siada za kierownicą i wkłada kluczyki do stacyjki. Dopiero w momencie uruchomienia silnika mamy do czynienia z usiłowaniem kierowania pojazdem w stanie po użyciu alkoholu. Usiłowaniem jest więc bezpośrednie działanie w celu popełnienia wykroczenia, które jednak nie zostało dokonane przynajmniej z dwóch powodów. Po pierwsze, sprawca nie wykonał zaplanowanej czynności kierowania pojazdem z przyczyn od niego niezależnych, np. silnik nagle zgasł i kolejne próby jego uruchomienia nie powiodły się. Po drugie, realizację zamiaru udaremnił policjant, który podszedł i wyjął kluczyki ze stacyjki. Żaden z wymienionych etapów nie jest karalny. Istotą tego typu wykroczenia jest dokonanie, które tu nie nastąpiło. Wystarczy jednak, żeby kierowca ruszył z miejsca, choćby o niecały obrót koła samochodu, i został zatrzymany przez policjanta, wypełniłby wtedy znamiona wykroczenia z art. 87 § 1 kw, w którym mowa o kierowaniu pojazdem w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka. Oznacza to, że pojazd musi być w ruchu.

Sprawcą omawianego wykroczenia popełnionego umyślnie może być każdy kierujący pojazdem.

Przykładem nieporozumienia w tym zakresie jest następująca sprawa. Policjant zatrzymał prawo jazdy pod zarzutem kierowania pojazdem w stanie po użyciu alkoholu (0,50‰ alkoholu we krwi) i skierował do sądu wnioski o ukaranie. W rzeczywistości Robert K. nie kierował pojazdem – został jedynie wylegitymowany przez policjanta, kiedy stał przy swoim samochodzie, którym uprzednio kierował jego brat. Czy policjant postąpił prawidłowo? Obie wersje zdarzenia są osadzone w realiach, a zatem wszystko zależy od tego, któremu podmiotowi organ orzekający da wiarę. Zanim jednak to nastąpi, musi przeprowadzić wnikliwe postępowanie

dowodowe, w toku którego analizie zostaną poddane okoliczności sprawy. Należy domagać się dopuszczenia dowodu z przesłuchania w charakterze świadka interweniującego policjanta, jak również brata, który kierował danym pojazdem. Obwiniony może dokonać analizy merytorycznej treści zeznań, których wartość ustali organ orzekający w drodze swobodnej oceny dowodów. Obiektywnie rzecz ujmując, nie ma wątpliwości, że obwinieni o czyn kierowania pojazdem w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości, zwłaszcza w sytuacjach spornych, rzadko mają odwagę przyznać się do winy. Z drugiej strony sytuacja, w której policjant legitymuje osobę będącą wprawdzie w stanie po użyciu alkoholu, lecz stojącą przy samochodzie, nie daje jeszcze podstawy do sformułowania zarzutu „kierowania pojazdem” w tym stanie. Z konstrukcji obowiązującego prawa o wykroczeniach wynika jednoznacznie, że nawet usiłowanie kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości nie rodzi odpowiedzialności z art. 87 § 1 kw. Na przykład kierowca będący w omawianym stanie, siedząc za kierownicą, uruchamia silnik i oświadcza policjantowi, że zamierza jechać. Czyn taki nie jest jeszcze wykroczeniem⁶⁶. Wiadomo, że odpowiedzialność na etapie usiłowania popełnienia wykroczenia drogowego zachodziłaby wówczas, gdyby ustawa tak stanowiła (art. 11 § 2 kw). Policjant jednakże postąpi słusznie, jeżeli udaremni ewentualny odjazd, nie wie bowiem, co faktycznie uczyni kierowca. To jest wszystko, co może zrobić. Nie ma podstawy do zatrzymania prawa jazdy i domagania się ukarania. Jeżeli natomiast, jadąc za nietrzeźwym kierującym, ma go cały czas w polu widzenia i jest pewny, że w jego identyfikacji nie było pomyłki, okoliczność ta stanowi wystarczającą podstawę do zatrzymania prawa jazdy i skierowania na badanie zawartości alkoholu we krwi, mimo że legitymowanie nastąpiło w omawianych okolicznościach. W sytuacji gdy zgromadzony w aktach sprawy materiał dowodowy rodzi realne wątpliwości, których nie da się usunąć, nie mogą być one tłumaczone na niekorzyść obwinionego. Organ orzekający stoi wówczas przed dylematem: winien czy nie winien?, który wyznacza procesową konieczność uniewinnienia od zarzutu popełnienia wykroczenia z art. 87 § 1 kw.

Zabór pojazdu mechanicznego w celu jego krótkotrwałego użycia (art. 214 § 1 kk ustawy z dnia 19 kwietnia 1969 r. kk, obecnie art. 289 kk) i następnie prowadzenie go przez sprawcę znajdującego się w stanie wskazującym na użycie alkoholu (art. 87 § 1 kw) stanowią dwa odrębne czyny pozostające ze sobą w zbiegu realnym⁶⁷.

Zabór pojazdu mechanicznego w celu krótkotrwałego użycia i następnie prowadzenie tego pojazdu przez sprawcę zaboru znajdującego się w stanie nietrzeźwości stanowią dwa odrębne czyny, pierwszy – występki określony w art. 214 § 1 lub 2 kk ustawy z dnia 19 kwietnia 1969 r., obecnie 289 kk, drugi zaś – wykroczenie określone w art. 87 § 1 kw (obecnie przestępstwo z art. 178a § 1 kk). W wypadku skazania przez sąd za oba te czyny podstawę orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych stanowi art. 87 § 3 kk (obecnie przestępstwo z art. 42 § 2 kk)⁶⁸.

W świetle obowiązujących przepisów prawa obowiązek funkcjonariuszy Policji zatrzymania prawa jazdy i wystąpienia do sądu o ukaranie sprawcy prowadzenia samochodu po użyciu alkoholu (art. 87 § 1 kw) jest oczywisty i jednoznaczny. Wbrew wywodom zawartym

⁶⁶ Por. uchwałę SN z dnia 8 grudnia 1960 r., VI KO 64/60, „Państwo i Prawo” 1961, nr 4–5, s. 845 i n.

⁶⁷ Uchwała 7 sędziów SN z dnia 17 sierpnia 1972 r., VI KZP 13/72, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 10, poz. 151; w uzasadnieniu odesłano do uchwały SN z dnia 23 grudnia 1971 r., VI KZP 50/71, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 2, poz. 23.

⁶⁸ Uchwała SN z dnia 14 września 1972 r., VI KZP 7/72, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 11, poz. 170; w uzasadnieniu odesłano do uchwały powiększonego składu SN z dnia 17 sierpnia 1972 r., VI KZP 13/72, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 10, poz. 151.

w uzasadnieniu wyroku sądu wojewódzkiego funkcjonariusze nie mogą tu ograniczyć się do upomnienia (lub ukarania mandatem) kierowcy będącego po użyciu alkoholu i tylko chwilowego zatrzymania prawa jazdy. Jak wynika z treści art. 84 ust. 1–4 prd, organ kontroli ruchu drogowego ma obowiązek zatrzymać prawo jazdy osobie kierującej po użyciu alkoholu i przekazać kolegium do spraw wykroczeń (obecnie Sądu Rejonowego), które – zgodnie z art. 87 § 3 kw – obok kary zasadniczej orzeka również zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych. Taki tryb postępowania i konsekwencje grożące kierowcy za prowadzenie samochodu po użyciu alkoholu, wynikające z przytoczonych przepisów, są powszechnie znane osobom kierującym pojazdami. Dodatkowo należy wspomnieć, że przepisy i wytyczne obowiązujące funkcjonariuszy w wypadku stwierdzenia wykroczenia przewidzianego w art. 87 § 1 kw nie pozwalają na żadną uznaniową decyzję – jak to wywodzi sąd – lecz nakładają ściśle sprecyzowany obowiązek podjęcia czynności służbowych zmierzających do ukarania sprawcy. Zresztą gdyby nie obawa oskarżonego co do grożących mu nieuchronnie konsekwencji karnych za prowadzenie samochodu w stanie nietrzeźwym, to niewątpliwie nie doszłoby do wręczenia korzyści majątkowej mającej na celu spowodowanie, aby funkcjonariusze – z naruszeniem przepisów prawa – odstąpili od podejmowania czynności służbowych zmierzających do zatrzymania prawa jazdy i skierowania wniosku o ukaranie do kolegium do spraw wykroczeń (obecnie Sąd Rejonowego). Prawidłowe zakwalifikowanie czynu sprawcy jako przestępstwa z art. 241 § 3 kk (obecnie art. 229 § 1 kk) wymagało przeprowadzenia postępowania karnego w tej sprawie w trybie zwykłym, a tym samym wniesienie aktu oskarżenia przez uprawnionego oskarżyciela publicznego. Dodatkowo należy wspomnieć, że w orzecznictwie Sądu Najwyższego ukształtował się pogląd, iż przyjęcie korzyści majątkowej w takich przypadkach, jak opisane wyżej, stanowi przestępstwo określone w art. 239 § 3 kk⁶⁹ (obecnie art. 228 § 1 kk).

W sprawie ustalono, że oskarżony, będąc pod wpływem alkoholu, prowadził motorower. Przypisując oskarżonemu popełnienie tego czynu, należało go skazać za popełnienie wykroczenia określonego w art. 87 § 1 kw. Polega ono na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu. Ponieważ motorower jest „pojazdem mechanicznym” w rozumieniu przepisów Kodeksu wykroczeń, czyn oskarżonego wyczerpywał znamiona wykroczenia z art. 87 § 1 kw⁷⁰.

Prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka drogą lokalną czy nawet drogą polną stanowi wykroczenie przewidziane w art. 87 § 1 kw, jeżeli istnieją podstawy do przyjęcia, że odbywa się na nich ruch lądowy⁷¹.

Artykuł 87 § 3 kw przewiduje obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia wszystkich pojazdów mechanicznych lub innych⁷².

Sprawca, który, znajdując się w stanie nietrzeźwości, prowadzi pojazd mechaniczny i, nie zachowując przy tym należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dopuszcza się dwóch czynów zabronionych – przestępstwa określonego w art. 178a § 1 kk oraz wykroczenia określonego w art. 86 § 2 kw, z tym że za wykroczenie to nie orzeka

⁶⁹ Por. wyroki SN: z dnia 23 października 1984 r., V KRN 332/84, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Wydawnictwo Prokuratury Generalnej” 1985, nr 8, poz. 117; z dnia 2 grudnia 1985 r., V KRN 931/85, niepubl. oraz z dnia 5 grudnia 1985 r., V KRN 954/85, niepubl. Zob. wyrok SN z dnia 21 grudnia 1988 r., V KRN 264/88, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Wydawnictwo Prokuratury Generalnej” 1989, nr 7, poz. 82.

⁷⁰ Wyrok SN z dnia 22 lipca 1993 r., II KRN 18/93, niepubl.

⁷¹ Zob. wyrok SN z dnia 9 grudnia 1993 r., II KRN 285/93, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1994, nr 6, poz. 118 oraz głosę krytyczną R.A. Stefańskiego, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1994, nr 6, s. 296.

⁷² Postanowienie Sądu Wojewódzkiego w Zielonej Górze z dnia 2 stycznia 1994 r., II KO 7/94, niepubl. oraz głosę krytyczną A. Gubińskiego, „Państwo i Prawo” 1994, nr 6, s. 111.

się środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, a zatem art. 87 § 3 kw nie ma w takiej sytuacji zastosowania⁷³.

W myśl art. 9 § 2 kw, jeżeli jednocześnie orzeka się o ukaraniu za dwa lub więcej wykroczeń, to wymierza się łącznie karę w granicach zagrożenia określonych w przepisie przewidującym najsurowszą karę, co nie stoi na przeszkodzie w orzeczeniu środków karnych na podstawie innych naruszonych przepisów. Spośród trzech przepisów, z których zakwalifikowano przypisane obwinionemu wykroczenie (art. 65 § 1, art. 87 § 1 i art. 94 § 1 kw), najsurowsze zagrożenie przewiduje art. 87 § 1 kw. Nie ma w nim jednak zagrożenia karą ograniczenia wolności, a jedynie karą aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 zł⁷⁴.

Stanem pod wpływem środka odurzającego jest taki stan, który wywołuje – w zakresie oddziaływania na ośrodkowy układ nerwowy, zwłaszcza zakłócenia czynności psychomotorycznych – takie same skutki jak spożycie alkoholu powodujące stan nietrzeźwości. Od tego stanu odróżnia się stan po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu, a więc i środka odurzającego, który – w zakresie skutków – jest równoważny stanowi po użyciu alkoholu. Stan taki jest znamieniem wykroczeń określonych w art. 86 § 2, 87 § 1 i 2 oraz art. 96 § 1 kw. W świetle przeprowadzonych dowodów zarysowały się zatem dwie możliwości: albo sprawca znajdował się „pod wpływem” środka odurzającego, albo też był w stanie „po użyciu” takiego środka. Obydwie wersje były prawdopodobne, przy czym trzeba wyraźnie powiedzieć, że pierwsza („pod wpływem”) była prawdopodobniejsza. Niemniej i w takim układzie procesowym, gdy konkurowały ze sobą warianty o różnym stopniu prawdopodobieństwa, należało wybrać ten, który był dla sprawcy najkorzystniejszy. Do takiego postąpienia, czyli przyjęcia, że Robert K. był w czasie zdarzenia po użyciu środka odurzającego w postaci marihuany, obligowała reguła *in dubio mitius*, wynikająca wprost z zasady *in dubio pro reo*, o której mowa w art. 5 § 2 kpk⁷⁵.

Kierujący pojazdem mechanicznym, który nie zachowując należytej ostrożności i naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, albo narusza jego nietykalność cielesną, odpowiada na podstawie art. 86 lub art. 87 kw⁷⁶.

Naruszony przez obwinionego art. 87 § 1 kw zakłada możliwość orzeczenia jedynie kary aresztu lub grzywny powyżej 50 zł, zaś naruszony przez niego także art. 97 kw przewiduje z kolei karę grzywny do 3000 zł i karę nagany. Stosownie do art. 9 § 1 kw, jeżeli czyn wyczerpuje znamiona wykroczeń określonych w dwu lub więcej przepisach ustawy, stosuje się przepis przewidujący najsurowszą karę. *In concreto* przepisem takim był art. 87 § 1 kw, zatem orzeczona kara winna odpowiadać wymogom tego właśnie przepisu⁷⁷.

Fakt reglamentowania ruchu na drogach wewnętrznych pozwala na przyjęcie, że drogi te stanowią także miejsce wykroczenia określonego w art. 87 § 1 kw⁷⁸. Jeżeli instruktor współkierujący pojazdem pełnił swą rolę w stanie nietrzeźwości, spełnia – jak to słusznie przyjmuje głosowany wyrok – znamiona art. 147 § 2 kk oraz wykroczenia z art. 87 kw (obecnie 178a § 1 kk). Spełnia także znamiona art. 10 kw ze względu na idealny zbieg przestępstwa z wy-

⁷³ Wyrok SN z dnia 6 lutego 2004 r., WK 27/03, OSNwSK 2004, nr 1, poz. 270.

⁷⁴ Wyrok SN z dnia 23 maja 2005 r., V KK 140/05, „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 12, poz. 15.

⁷⁵ Wyrok SN z dnia 7 lutego 2007 r., V KK 128/06, LEX nr 257849; „Prokuratura i Prawo” 2007, nr 6, poz. 9.

⁷⁶ Wyrok SN z dnia 20 lutego 2008 r., V KK 313/07, LEX nr 406889.

⁷⁷ Wyrok SN z dnia 8 maja 2008 r., III KK 492/07, LEX nr 398521.

⁷⁸ Zob. R.A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z 9 grudnia 1993 r.*, II KRN 285/93, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1994, nr 6, s. 118.

kroczeniem. Natomiast w sytuacji, w której kursantka zachowała się biernie, instruktor zaś udzielał jej instrukcji, wzbogacając ją ingerencją prowadzącą do demonstrowania zachowań, które mogłyby powodować bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu, spełnia znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 (obecnie 86 § 2 kw). W sytuacji gdy pełnił te czynności związane bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów, nie będąc wobec bezczynności kursantki współprowadzącym, lecz prowadzącym pojazd mechaniczny, spełnia znamiona art. 147 § 1 kk w idealnym zbiegu z wykroczeniem określonym w art. 86 § 2, co prowadzi do kumulatywnego zbiegu z art. 86 § 3 kw⁷⁹ (obecnie art. 178a § 1 kk w zb. z art. 86 § 2 kw). Instruktor ma obowiązek i realne możliwości wpływania na ruch pojazdu w celu uniknięcia kolizji czy choćby naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu. Należy dodać, że to on podejmuje decyzje o wykonywanych manewrach czy kierunku jazdy. Należy się zgodzić, że taka pozycja stawia go w sytuacji osoby współkierującej pojazdem. Jeśli tak, to jako osoba kierująca pojazdem w stanie nietrzeźwości musi ponieść odpowiedzialność za wykroczenie określone w art. 87 § 1 kw (obecnie 178a § 1 kk). Jednakże moim zdaniem odpowiedzialność ta nie jest przeszkodą w uznaniu zachowania sprawcy za wyczerpujące również znamiona występku z art. 147 § 1 (obecnie art. 180 kk). W tym wypadku mamy do czynienia z tzw. idealnym zbiegiem przestępstwa z wykroczeniem (art. 10 kw), co w konsekwencji i tak prowadzi do poniesienia odpowiedzialności za przestępstwo z art. 147 § 1 kk⁸⁰ (obecnie art. 180 kk).

Pojęcie środka odurzającego występujące na gruncie art. 178a kk (podobnie jak pojęcie stanu po użyciu alkoholu i stanu nietrzeźwości) powinno być zsynchronizowane z art. 87 kw, a nie stanowić oderwany od niego byt. W związku z tym pojęcie środka odurzającego na gruncie art. 178a kk powinno być interpretowane zgodnie z dyspozycją § 2 rozporządzenia w sprawie wykazu środków działających podobnie do alkoholu oraz warunków i sposobu przeprowadzania badań na ich obecność w organizmie. Przyjęcie takiego rozwiązania umożliwia zachowanie spójności przedmiotowych regulacji i, mimo użytych przez ustawodawcę niezbyt fortunnych sformułowań, realizację zakładanych celów polityki kryminalnej. Zarówno wykładnia systemowa, jak i celowościowa przemawiają za przyjęciem jednolitej – zarówno na gruncie art. 87 kw, jak i art. 178a kk (a przez to i art. 178, 179 i 180 kk) – wykładni pojęcia środka odurzającego, działającego podobnie do alkoholu. Rozwiązanie takie zapewni pełną kryminalizację tych wszystkich przypadków, w których kierujący będą prowadzić pojazdy pod wpływem szeroko pojętych środków odurzających, z tym jednak zastrzeżeniem, że będą to środki zarówno możliwe do oznaczenia w organizmie człowieka, jak i dające się ocenić z punktu widzenia ich wpływu na psychikę kierującego⁸¹. Jest to glosa krytyczna sformułowana na kanwie wskazanej uchwały Sądu Najwyższego, w myśl której „pojęcie środka odurzającego w rozumieniu art. 178a kk obejmuje nie tylko środki odurzające wskazane w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. Nr 179, poz. 1485), lecz również inne substancje pochodzenia naturalnego lub syntetycznego, działające na ośrodkowy układ nerwowy, których użycie powoduje obniżenie sprawności w zakresie kierowania pojazdem („Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 2007, nr 3, poz. 21; „Biuletyn Informacyjny Sądu Najwyższego” 2007, nr 2, poz. 18; „Prokuratura i Prawo” 2007, nr 5, poz. 10). Teza ta słusznie

⁷⁹ Zob. K. Buchała, *Glosa do wyroku SN z 27 maja 1997 r.*, V KKN 268/96, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1998, nr 3, s. 67.

⁸⁰ Zob. A. Kawczyński, *Glosa do wyroku SN z 27 maja 1997 r.*, V KKN 268/96, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 5, s. 83.

⁸¹ Zob. A.T. Olszewski, *Glosa do uchwały SN – Izba Karna z dnia 27 lutego 2007 r.*, I KZP 36/06, „Prokuratura i Prawo” 2008, nr 12, s. 154.

została zaaprobowana w glosach przez: R.A. Stefańskiego („Państwo i Prawo” 2007, nr 8, s. 130), R. Małką („Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2007, nr 4, s. 96), K. Łucarz i A. Muszyńską („Przegląd Sądowy” 2008, nr 3, s. 122), K. Wojtanowską („Prokuratura i Prawo” 2008, nr 12, s. 141). Natomiast glosa częściowo krytyczna pochodzi od G. Kachela („Gdańskie Studia Prawnicze – Przegląd Orzecznictwa” 2008, nr 2, s. 139).

Sprawca wykroczenia podlega karze:

- § 1 – aresztu od 5 do 30 dni albo grzywny od 50 do 5000 zł, niezależnie od kary wobec sprawcy zostanie orzeczony (obligatoryjnie) środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów na czas od 6 miesięcy do 3 lat⁸²;
- § 1a i 2 – aresztu od 5 do 14 dni albo grzywny od 20 do 5000 zł w obu przypadkach niezależnie od kary wobec sprawcy można orzec (fakultatywnie) środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów na czas od 6 miesięcy do 3 lat.

⁸² W. Kotowski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, stan prawny na 1 września 2009 r.

Literatura

- Arnold Z., *Kryterium związku przyczynowego prędkości pojazdu z wypadkiem drogowym*, w: *IV Sympozjum Problemy rekonstrukcji wypadków drogowych, Kraków 22–23 września 1994 r. Zbiór referatów*, IES, Kraków 1994.
- Bachrach A., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1974.
- Bafia J., Mioduski K., Siewierski M., *Kodeks karny: komentarz*, t. 2, wyd. 3 popr. i uzup., Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1987.
- Bojarski T., w: Bojarski T., Michalska-Warias A., Szwarczyk M., *Kodeks wykroczeń: komentarz*, pod red. T. Bojarski, wyd. 4, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2013.
- Buchała K., *Glosa do wyroku SN z dnia 3 lutego 1969 r.*, KRN 9/69, „Państwo i Prawo” 1970, z. 5.
- Buchała K., *Glosa do wyroku SN z 27 maja 1997 r.*, V KKN 268/96, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1998, nr 3.
- Buchała K., *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej: komentarz*, Branta, Bydgoszcz 1997.
- Buchała K., *Przestrzeganie zasad ostrożności – problem bezprawności czy winy*, „Państwo i Prawo” 1963, z. 7.
- Cieślak M., *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, ZNUJ, Seria Prawo 1955.
- Drexler Z., Kochanowski J., Rychter W., Tomczyk W., *Kodeks drogowy: komentarz*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1988.
- Gaberle A., *Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1986.
- Górski A., *Glosa do wyroku SN z dnia 8 marca 2000 r.*, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 2001, z. 6.
- Grzegorzczak T., Jankowski W., Zbrojewska M., *Kodeks wykroczeń*, pod red. T. Grzegorzczak, wyd. 2, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013.
- Gubiński A., *Glosa krytyczna*, „Państwo i Prawo” 1994, nr 6.
- Iwaniec J.M., *Glosa do wyroku SN z dnia 8 marca 2000 r.*, „Prokurator” 2001, nr 4.
- Kawczyński A., *Glosa do wyroku SN z 27 maja 1997 r.*, V KKN 268/96, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 5.
- Kochanowski J., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe: komentarz*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1991.
- Kochanowski J., Spotowski A., *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego za rok 1979*, „Nowe Prawo” 1980, nr 11–12.
- Kotowski W., *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Stan prawny: 1 września 2009 r.

- Kurzępa B., *Kodeks wykroczeń: komentarz*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2008.
- Lewiński J., *Art. 86 § 1 czy art. 97 k.w.?*, „ZW” 1987, nr 6.
- Majewski J., *Glosa do wyroku SN z dnia 8 marca 2000 r.*, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 2001, z. 10.
- Mąciór W., *Problem przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii i praktyki*, Uniwersytet Jagielloński, Kraków 1968.
- Nuszel S., *Karna odpowiedzialność nauczającego kierowania pojazdem mechanicznym (instruktora)*, „Palestra” 1988, nr 8–9.
- Olszewski A.T., *Glosa do uchwały SN – Izba Karna z dnia 27 lutego 2007 r.*, I KZP 36/06, „Prokuratura i Prawo” 2008, nr 12.
- Papała M., *Kłopoty z kwalifikacją. Czy właściwa kwalifikacja z art. 86 § 1 k.w.?*, „ZW” 1990, nr 1.
- Pelewicz R., Zarzycki G., *Nie wystarczy trzeźwy koń*, „Rzeczpospolita” z dnia 22 listopada 1999 r.
- Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, red. H. Zgólkowa, t. 22, Poznań 1999.
- Radecki W., *Odpowiedzialność osób prawnych za wykroczenia drogowe*, „ZW” 1981, nr 3.
- Rychter T., *Kierowca doskonały. Rady dla wszystkich*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1992.
- Sikorska T., *Piesi sprawcami wykroczeń*, „ZW” 1981, nr 1.
- Skowron A., *Zasady bezpieczeństwa ruchu (art. 177 k.k.) a należyta ostrożność i zagrożenie bezpieczeństwa ruchu jako znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w.*, „PnD” 2004, nr 5.
- Spotowski A., *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1990.
- Stefański R.A., *Czy stan nietrzeźwości może rodzić odpowiedzialność za wypadek drogowy?*, „PnD” 2005, nr 5.
- Stefański R.A., *Glosa do wyroku SN z 9 grudnia 1993 r.*, II KRN 285/93, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1994, nr 6.
- Stefański R.A., *Glosa do wyroku SN z dnia 25 maja 1995 r.*, II KRN 52/95, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1996, z. 3.
- Stefański R.A., *Glosa do wyroku SN z dnia 30 maja 1995 r.*, III KRN 20/95, „Państwo i Prawo” 1996, z. 6.
- Stefański R.A., *Glosa krytyczna*, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1994, nr 6.
- Stefański R.A., *Pojazdy do nauki jazdy i egzaminowania*, „Z prawem za kierownicą” 1995, nr 5.
- Stefański R.A., *Prawnokarna ocena stanu nietrzeźwości w ruchu drogowym*, „Prokuratura i Prawo” 1999, nr 3.
- Stefański R.A., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji: rozdział XX i XXI Kodeksu karnego: komentarz*, C.H. Beck, Warszawa 2000.
- Warylewski J., *Kontratypy wiosenne*, „Palestra” 1999, nr 7–8.
- Wróbel W., *Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne*, „Państwo i Prawo” 2001, nr 7.
- Zabłocki S., *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego – Izba Karna*, „Palestra” 1999, nr 1–2.
- Zasada S., *Szybkość bezpieczna*, wyd. 4 popr., Studio Sto, Bielsko-Biała 2002.

Akty prawne

- Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2015 r. poz. 1286).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. Prawo farmaceutyczne (Dz. U. z 2008 r. Nr 45, poz. 271, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2012 r. poz. 124, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach (Dz. U. z 2015 r. poz. 1203).
- Postanowienie SN z dnia 20 maja 1996 r., II KRN 15/96, „Państwo i Prawo” 1997, z. 2, s. 107.
- Postanowienie Sądu Wojewódzkiego w Zielonej Górze z dnia 2 stycznia 1994 r., II KO 7/94, niepubl.
- Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r., teza 6.
- Uchwała SN z dnia 8 grudnia 1960 r., VI KO 64/60, „Państwo i Prawo” 1961, nr 4–5.
- Uchwała 7 sędziów SN z dnia 17 sierpnia 1972 r., VI KZP 13/72, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 10, poz. 151.
- Uchwała SN z dnia 23 grudnia 1971 r., VI KZP 50/71, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 2, poz. 23.
- Uchwała SN z dnia 14 września 1972 r., VI KZP 7/72, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 11, poz. 170.
- Uchwała powiększonego składu SN z dnia 17 sierpnia 1972 r., VI KZP 13/72, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 10, poz. 151.
- Uchwała SN z dnia 12 maja 1993 r., I KZP 9/93, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1993, nr 5–6, poz. 27.
- Wyrok SN z dnia 18 lutego 1969 r., Rw 39/69, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1969, nr 7–8, poz. 98.
- Wyrok SN z dnia 29 stycznia 1972 r., Rw 1532/71, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 5, poz. 93.
- Wyrok SN z dnia 16 lipca 1976 r., VI KRN 135/76, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1976, nr 10–11, poz. 130.
- Wyrok SN z dnia 23 października 1976 r., Rw 350/77, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1972, nr 12, poz. 142.
- Wyrok SN z dnia 25 października 1977 r., VI KRN 102/77, „Nowe Prawo” 1980, nr 11–12.
- Wyrok SN z dnia 15 sierpnia 1978 r., VI KRN 194/78, niepubl.
- Wyrok SN z dnia 25 kwietnia 1983 r., I KR 63/83, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1984, nr 1–2, poz. 10.
- Wyrok SN z dnia 18 stycznia 1984 r., V KRN 289/83, LEX nr 156464.
- Wyroki SN: z dnia 23 października 1984 r., V KRN 332/84, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Wydawnictwo Prokuratury Generalnej” 1985, nr 8, poz. 117; z dnia 2 grudnia 1985 r., V KRN 931/85, niepubl. oraz z dnia 5 grudnia 1985 r., V KRN 954/85, niepubl.
- Wyrok SN z dnia 31 maja 1985 r., V KRN 322/85, niepubl.
- Wyrok SN z dnia 19 sierpnia 1986 r., V KRN 522/85, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Wy-

- dawnictwo Prokuratury Generalnej” 1986, nr 5, poz. 61.
- Wyrok SN z dnia 21 grudnia 1988 r., V KRN 264/88, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Wydawnictwo Prokuratury Generalnej” 1989, nr 7, poz. 82.
- Wyrok SN z dnia 4 lutego 1993 r., III KRN 254/92, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1993, z. 10, poz. 198.
- Wyrok SN z dnia 22 lipca 1993 r., II KRN 18/93, niepubl.
- Wyrok SN z dnia 9 grudnia 1993 r., II KRN 285/93, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 1994, nr 6, poz. 118.
- Wyrok SN z dnia 30 maja 1995 r., III KRN 20/95, „Państwo i Prawo” 1996, z. 6, s. 105; „Państwo i Prawo” 1996, z. 6.
- Wyrok SN z dnia 18 czerwca 1996 r., V KKN 31/96, „Prokuratura i Prawo” 1997, nr 1, poz. 2.
- Wyrok SN z dnia 5 lutego 1997 r., V KKN 171/96, LEX nr 156462.
- Wyrok SN z dnia 25 czerwca 1997 r., II KKN 224/96, niepubl.
- Wyrok SN z dnia 11 marca 1998 r., II KKN 310/96, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 10, poz. 3.
- Wyrok SN z dnia 4 listopada 1998 r., V KKN 303/97, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 1998, nr 11–12, poz. 50, „Monitor Prawniczy” 1999, nr 5.
- Wyrok SN z dnia 8 grudnia 1998 r., II KKN 94/97, LEX nr 156466.
- Wyrok SN z dnia 17 czerwca 1999 r., IV KKN 740/98, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1999, nr 3–4, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1999, nr 3–4.
- Wyrok SN z dnia 8 marca 2000 r., III KKN 231/98, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa” 2000, nr 5–6, poz. 45, „Państwo i Prawo” 2001, z. 6.
- Wyrok SN z dnia 29 kwietnia 2003 r., III KK 61/03, LEX nr 77467.
- Wyrok SN z dnia 6 lutego 2004 r., WK 27/03, „OSNwSK” 2004, nr 1, poz. 270.
- Wyrok SN z dnia 23 maja 2005 r., V KK 140/05, „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 12, poz. 15.
- Wyrok SN z dnia 7 lutego 2007 r., V KK 128/06, LEX nr 257849; „Prokuratura i Prawo” 2007, nr 6, poz. 9.
- Wyrok SN z dnia 20 lutego 2008 r., V KK 313/07, LEX nr 406889.
- Wyrok SN z dnia 8 maja 2008 r., III KK 492/07, LEX nr 398521.