

Marcin Starzyk

Problemy oceny stanu technicznego pojazdu stwarzającego bezpośrednie zagrożenie dla ruchu w świetle odpowiedzialności karnej osób szczególnie zobowiązanych do ochrony bezpieczeństwa ruchu drogowego

Streszczenie

Artykuł dotyczy problematyki odpowiedzialności karnej podmiotów przestępstwa z art. 179 *Kodeksu karnego*. Opisuje trudności związane z właściwą interpretacją znamienia „stanu pojazdu stwarzającego bezpośrednie zagrożenie w ruchu” w kontekście szczególnych aktów prawnych związanych z kontrolą ruchu drogowego. Przedstawia wnioski *de lege ferenda*.

Słowa kluczowe

Stan techniczny pojazdu, bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, art. 179 k.k.

* * *

1. Wprowadzenie

Stale narastające natężenie ruchu drogowego oraz możliwości coraz szybszego poruszania się pojazdów wymagają uwzględniania każdej możliwości eliminowania niebezpieczeństwa ruchu. W szczególności na uwagę zasługują takie uregulowania, które ochroną obejmują fazę poprzedzającą powstanie skutku.

Takim przepisem jest art. 179 *Kodeksu karnego*¹, który stanowi: „Kto, wbrew szczególnemu obowiązkowi, dopuszcza do ruchu pojazd mechaniczny albo inny pojazd w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym lub dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego, albo innego pojazdu, na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości, będącą pod

Dr Marcin Starzyk, absolwent studiów doktoranckich w Instytucie Nauk Prawnych PAN, Warszawa;

¹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – *Kodeks karny* (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 1137).

wpływem środka odurzającego lub osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2”.

Odpowiedzialność karna grozi jedynie podmiotom szczególnie zobowiązanym do dbania o bezpieczeństwo ruchu, na których ciąży szczególnie prawny obowiązek niedopuszczenia do ruchu pojazdu znajdującego się w stanie stwarzającym bezpośrednie zagrożenie. Podmiotami tymi są przede wszystkim: policjanci, diagnosty samochodowi, inspektorzy transportu drogowego, funkcjonariusze straży granicznej, funkcjonariusze celno-skarbowi, żandarmi wojskowi, czy osoby działające w imieniu zarządcy drogi.

Podmioty szczególnie zobowiązane do ochrony bezpieczeństwa ruchu odpowiadają za dopuszczenie tylko takiego pojazdu, którego stan zagraża *bezpośrednio* bezpieczeństwu ruchu. Prawidłowe zakwalifikowanie niesprawności pojazdu jako powodującej taki stan może jednak rodzić trudności.

W realiach obecnego ruchu drogowego, tj. przy możliwości poruszania się pojazdów z dopuszczalną prędkością 140 km/h, nawet pozornie mało istotne usterki mogą stać się przyczyną wypadku lub katastrofy. Ponadto, analiza przepisów szczegółowych związanych z kontrolą stanu technicznego pojazdów nasuwa szereg wątpliwości w zakresie określania stanu pojazdu stwarzającego *bezpośrednie* zagrożenie dla ruchu, mogącego skutkować odpowiedzialnością karną.

2. Ocena niesprawności pojazdu w kontekście bezpośredniości zagrożenia dla ruchu drogowego

Stan bezpośrednio zagrażający bezpieczeństwu ruchu to taki stan niesprawności technicznej pojazdu, którego prowadzenie w tym stanie oznacza naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu oraz realną możliwość powstania wypadku drogowego².

Słusznie Sąd Najwyższy wskazuje, że „nie każda niesprawność pojazdu rodzi odpowiedzialność na podstawie art. 146 k.k. (obecnie 179 k.k.). Karalne w myśl tego przepisu jest dopuszczenie do ruchu tylko takiego pojazdu (...), którego stan zagraża bezpośrednio bezpieczeństwu ruchu. Chodzi tu więc nie o *jakąkolwiek* niesprawność pojazdu, lecz o taką, która w sposób ewidentny uniemożliwia lub w poważnym stopniu utrudnia *bezpieczne* prowadzenie pojazdu. Muszą to więc być tego rodzaju wady w stanie technicznym pojazdu, jak np. niesprawny układ kierowniczy lub hamulcowy, nadmierne zużycie opon, braki czy uszkodzenia urządzeń sygnalizacyjnych lub oświetlenia, wywołujące konkretny i bezpośredni, a nie abstrakcyjny, stan zagrożenia na drodze”³.

² K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 236.

³ Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74, teza 19, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

Bezpośredniość zagrożenia, w ujęciu przestępstwa z art. 179 k.k., trzeba rozumieć jako stan obiektywny, którego nie należy wiązać z wystąpieniem konkretnego zdarzenia w ruchu, czy jakimikolwiek działaniami dynamizującymi ze strony kierującego⁴, ale prawidłowa ocena danej niesprawności nie może nastąpić w oderwaniu od pewnych założeń, co do warunków ruchu (podkr. autora).

Pomijając skrajne przypadki niesprawności (takie jak m.in. zupełny brak jakichkolwiek hamulców, oderwanie koła, oberwanie lub całkowite uszkodzenie innych elementów związanych bezpośrednio z kierowaniem pojazdu) które *de facto* w ogóle uniemożliwiają jazdę, wiele typowych usterek pojazdu realnie grozi wypadkiem dopiero w określonych warunkach. Poruszanie się pojazdem z prędkością 10 km/h, nawet jeżeli ma on bardzo niską skuteczność działania hamulców lub ma zupełnie zużyty bieżnik opon, nie stwarza bezpośredniego zagrożenia wypadku. Jednak zmiana tych warunków – tj. poruszanie się z większą prędkością lub po opadach deszczu – już takie zagrożenie będzie powodować.

Usterka stwarzająca bezpośrednie zagrożenie dla ruchu winna być tak postrzegana, że pojazd użytkowany w toku normalnej eksploatacji i w przewidywalnych warunkach ruchu, może realnie grozić zaistnieniem wypadku.

Obecnie normalna, dopuszczalna prędkość, z którą pojazd może poruszać się zgodnie z obowiązującym prawem, może wynosić nawet 140 km/h. Niektóre usterki, które nie kwalifikowałyby się jako niesprawności powodujące *bezpośrednie* zagrożenie przy mniejszych prędkościach (np. przy prędkości 40–50 km/h), już przy prędkości 140 km/h takie zagrożenie będą stwarzać.

Ponadto normalna eksploatacja pojazdu niewątpliwie wiąże się z używaniem go w różnych warunkach (przede wszystkim w nocy lub na śliskiej nawierzchni, np. po opadach deszczu), a niebezpieczeństwo wynikające z niektórych usterek w takich sytuacjach diametralnie wzrasta.

W związku z tym na uwagę zasługują takie usterki, jak np.: braki i nieprawidłowości w oświetleniu, usterki w ogumieniu pojazdu czy błędy w ustawieniu geometrii kół. Oczywiście jest, że drastycznie zwiększa się zagrożenie związane z użytkowaniem pojazdu o niesprawnym oświetleniu w warunkach nocnych, czy też pojazdu z bardzo niskim bieżnikiem opon w warunkach mokrej jezdni. Znaczne błędy w ustawieniu geometrii kół są o tyle niebezpieczne, że mogą być niezauważalne dla kierującego. W sytuacji poruszania się pojazdu ze znacznymi nieprawidłowościami w ustawieniu geometrii kół ze stosunkowo małą prędkością (np. tylko w warunkach miejskich, przy prędkości ok. 40–50 km/h), usterka ta może nie stwarzać realnego zagrożenia, ale po wjechaniu na autostradę, może już stać się bezpośrednią przyczyną wypadku. W takiej sytuacji pojazd poruszający się z większą prędkością na łuku drogi lub na śliskiej nawierzchni może samoczynnie (bez ingerencji kierującego) wypaść z drogi.

⁴ K. Buchała, *Przestępstwa...*, op. cit., s. 85.

Ocena usterki, niesprawności czy nieprawidłowości pod kątem znamienia art. 179 k.k., tj. *bezpośredniości* zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, musi odbywać się w realiach danego, konkretnego przypadku.

Stwierdzenie stanu pojazdu stwarzającego bezpośrednie zagrożenie dla ruchu zależy od oceny charakteru danej niesprawności oraz od stopnia nieprawidłowości w relacji z rodzajem badanego pojazdu i jego przeznaczeniem. W kontekście stanu pojazdu stwarzającego bezpośrednio zagrożenie dla ruchu bardziej rygorystyczna winna być ocena usterek np. autobusu przewożącego dużą liczbę osób, niż ciągnika rolniczego, którego zasadniczym zadaniem jest wykonywanie prac polowych.

3. Weryfikacja stanu technicznego pojazdu na podstawie szczegółowych regulacji prawnych w odniesieniu do znamienia stanu pojazdu bezpośrednio zagrażającego bezpieczeństwu w ruchu

Sposób badania stanu technicznego i jego szczegółowość zależy od tego, jaki podmiot i w jakich warunkach pojazd kontroluje. Niewątpliwie kontrola w warunkach drogowych będzie mniej szczegółowa i precyzyjna od kontroli przeprowadzonej w stacji kontroli pojazdów, na przeznaczonym do tego stanowisku.

Bezpośrednio na drodze stan techniczny pojazdu może być zbadany przez funkcjonariuszy Policji, inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariuszy Straży Granicznej lub funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej (§ 1 ust. 2 pkt 1 w zw. z § 6 w zw. z § 11 ust. 1 w zw. z § 12 ust. 1 w zw. z § 13 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego⁵).

W stosunku do kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową a kierujących innymi pojazdami, taką kontrolę może przeprowadzić żandarmeria wojskowa lub żołnierz wojskowych organów porządkowych (§ 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez żandarmerię wojskową i wojskowe organy porządkowe⁶). Ponadto, osoby działające w imieniu zarządcy drogi mogą wykonywać, w obecności funkcjonariusza Policji lub inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, kontrolę ruchu drogowego w stosunku do pojazdu w zakresie: sprawdzenia stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów oraz masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze (art. 129d ust. 2 pkt 4 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*⁷).

⁵ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. z 2008 r., Nr 132, poz. 841 ze zm.).

⁶ Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez żandarmerię wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania żandarmerii wojskowej z policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. z 2004 r., Nr 40, poz. 364 ze zm.).

⁷ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 128).

Z przeprowadzonej kontroli stanu technicznego pojazdu lub zespołu pojazdów, którym jest wykonywany transport drogowy lub inny przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym*⁸, kontrolujący sporządza sprawozdanie z kontroli, które obejmuje dokumentację dotyczącą stanu technicznego pojazdu, identyfikację pojazdu oraz co najmniej jeden z następujących elementów:

- układ hamulcowy,
- układ kierowniczy,
- widoczność,
- urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne,
- osie, koła, opony, zawieszenie,
- podwozie i elementy przymocowane do podwozia,
- inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości,
- uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa i oleju (§ 6 ust. 1 i ust. 2 rozporządzenia *w sprawie kontroli ruchu drogowego*).

Kryteria uznania stanu technicznego pojazdu za niezadawalający oraz sposób przeprowadzenia kontroli drogowej stanu technicznego pojazdu, którym jest wykonywany transport drogowy lub inny przewóz drogowy w rozumieniu ustawy o transporcie drogowym, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. *w sprawie kontroli ruchu drogowego*⁹.

Nie w każdym przypadku uznania stanu pojazdu za niezadawalający na podstawie wskazań załącznika nr 3 do wspomnianego rozporządzenia i dopuszczenie, mimo stwierdzonych usterek, do dalszej jazdy pojazdu, będzie skutkowało odpowiedzialnością na podstawie art. 179 k.k. Odpowiedzialność ta jest możliwa w przypadku dopuszczenia do ruchu pojazdu w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu, tj. w przypadku stwierdzenia takiej niesprawności pojazdu, która uniemożliwia lub w poważnym stopniu utrudnia bezpieczne prowadzenie pojazdu, realnie grożąc zaistnieniem wypadku. Trudno zatem uznać, że np. niespełnianie przez pojazd wymogów ekologicznych (zbyt duża emisja spalin lub hałas), skutkujące uznaniem stanu pojazdu za niezadawalający na podstawie załącznika nr 3 do ww. rozporządzenia, będzie skutkowało odpowiedzialnością z art. 179 k.k. W świetle art. 179 k.k. jedynie w przypadku oceny usterki jako stwarzającej *bezpośrednie zagrożenie* w ruchu drogowym, kontrolujący obowiązany jest zatrzymać dowód rejestracyjny pojazdu, uniemożliwiając jednocześnie jego dalszy udział w ruchu drogowym. Natomiast w przypadku stwierdzenia innych niesprawności pojazdu, kontrolujący, zatrzymując dowód rejestracyjny, może pojazd dopuścić warunkowo do ruchu, wydając terminowe pokwitowanie, które stanowi jednocześnie skierowanie na dodatkowe badania techniczne do stacji kontroli pojazdów

⁸ Tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 1907.

⁹ Dz. U. z 2008 r. Nr 132, poz. 841 ze zm.

(§ 5 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego). Takie pokwitowanie może wydać jedynie policjant lub inspektor Inspekcji Transportu Drogowego. Wobec kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową, kierujących innymi pojazdami, pokwitowanie może wydać żołnierz Żandarmerii Wojskowej i żołnierz wojskowego organu porządkowego. Funkcjonariusz Straży Granicznej lub funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej, w sytuacji stwierdzenia konieczności zatrzymania dokumentów uprawniających do używania pojazdu, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić właściwą miejscowo jednostkę Policji (§ 12 ust. 3 i § 13 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego). Ponadto policjant, na podstawie art. 129 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, a inspektor Inspekcji Transportu Drogowego na podstawie art. 129a ust. 2 tej ustawy, mają możliwość m.in. wydawania wiążących poleceń co do sposobu używania pojazdu. Zatrzymując dokument uprawniający do używania pojazdu (np. w sytuacji stwierdzenia usterek) mają możliwość wskazania ograniczeń w dalszym sposobie używania pojazdu – np. ograniczenie prędkości jego poruszania się (policjant – na podstawie art. 132 ust. 2 cyt. ustawy, inspektor ITD – na podstawie art. 134a w zw. z art. 132 ust. 2 tejże ustawy). Względem kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową, kierujących innymi pojazdami, ograniczenie w sposobie używania pojazdu może wydać także Żandarmeria Wojskowa (art. 134 w zw. z art. 132 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*).

Stan bezpieczeństwa pojazdów przede wszystkim sprawdzany jest okresowo w stacjach kontroli pojazdów. Kontrola obejmuje sprawdzenie poszczególnych podzespołów pojazdu pod względem bezpieczeństwa i ochrony środowiska, w zakresie ustalonym przez rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach¹⁰.

Stwierdzone w trakcie badania technicznego usterki dzieli się na trzy grupy:

- 1) usterki drobne – usterki techniczne, niemające istotnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochronę środowiska;
- 2) usterki istotne – usterki techniczne mogące naruszać bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochrony środowiska;
- 3) usterki stwarzające zagrożenie – usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, niezależnie od okoliczności (§ 2 ust. 4 ww. rozporządzenia).

¹⁰ Tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 776 ze zm.

Wskazania odnośnie oceny usterek ujawnionych w trakcie badania zawarto w załącznikach nr 1 i nr 2 do rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych, gdzie w odpowiednich kolumnach wytyczono możliwą ocenę danej usterki przez diagnostę.

W przypadku uznania stanu technicznego pojazdu za niezadowolający w obrębie jednej usterki, co do której ocena może zostać zakwalifikowana do więcej niż jednej grupy wytycznych, uprawniony diagnosta podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu usterki do odpowiedniej grupy. W przypadku uznania stanu technicznego za niezadowolający w obrębie kilku usterek, które należą do różnych grup usterek, uprawniony diagnosta określa wynik badania technicznego na podstawie usterki najbardziej poważnej. W przypadku uznania stanu technicznego za niezadowolający w obrębie kilku usterek, które należą do tej samej grupy usterek, uprawniony diagnosta podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu usterek do wyższej grupy, jeżeli ich skumulowany wpływ skutkuje wzrostem zagrożenia powodowanego przez pojazd (§ 2 ust. 6–8 rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych).

Jeżeli w pojeździe diagnosta nie stwierdzi żadnych usterek lub stwierdzi usterki drobne, wówczas wynik badania technicznego określony jest jako pozytywny i w dowodzie rejestracyjnym lub zaświadczeniu z przeprowadzonego badania zostaje zamieszczony odpowiedni wpis, a posiadacz pojazdu informowany jest o rodzaju stwierdzonych usterek drobnych i konieczności ich usunięcia (§ 6 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych).

W przypadku, gdy w pojeździe stwierdzono usterki istotne, uprawniony diagnosta zamieszcza o nich wpis w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Następnie informuje posiadacza pojazdu o konieczności przeprowadzenia badania technicznego, polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, w których stwierdzono usterki. Badanie to przeprowadza się w zakresie usunięcia stwierdzonych usterek, jeżeli w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia pierwszego badania sprawdzenia dokonuje ta stacja, w której te usterki stwierdzono. Po wykonaniu ponownego badania, uprawniony diagnosta, po stwierdzeniu, że wszystkie usterki zostały usunięte, wpisuje do dowodu rejestracyjnego kolejny termin okresowego badania technicznego. Termin ten jest liczony począwszy od daty przeprowadzenia badania, w którym stwierdzono te usterki (§ 6 ust. 2 i ust. 6 rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych) (podkr. red.).

W przypadku, gdy w pojeździe stwierdzono usterki stwarzające zagrożenie, uprawniony diagnosta zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Następnie zatrzymuje dowód rejestracyjny, który w terminie 3 dni zostaje przesłany do organu rejestrującego, właściwego ze względu na miejsce rejestracji (§ 6 ust. 3 w zw. z § 5

ust. 7 rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych).

Zauważyć należy, że usterki stwarzające zagrożenie, wskazane w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych, nie są spójne ze stanem pojazdu bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu ruchu, o którym mowa w art. 179 k.k. (podkr. red.).

Usterki opisane w rozporządzeniu jako stwarzające zagrożenie, dotyczą zarówno zagrożeń ruchu, jak i środowiska. Z oczywistych względów nie można uznać, iż (przykładowo) niewłaściwe działanie tachografu (załącznik nr 2 do rozporządzenia), czy nadmierny hałas lub emisja spalin, zaliczane w załącznikach nr 1 i 2 do cyt. rozporządzenia do usterek stwarzających zagrożenie, mogą skutkować odpowiedzialnością na podstawie art. 179 k.k. Ponadto na krytykę zasługuje to, że wedle wytycznych wskazanych w załącznikach 1 i 2 do rozporządzenia, niektóre niesprawności należy zakwalifikować do usterek istotnych, podczas gdy usterki te, oceniane realnie i obiektywnie, winny zostać zaliczone do usterek stwarzających zagrożenie (podkr. autora).

Przede wszystkim nie sposób zgodzić się z oceną, że usterka niedziałania świateł sygnalizacji kierunku jazdy (kierunkowskazów) nie została zaliczona do usterek stwarzających zagrożenie. Trudno sobie wyobrazić bardziej wyrazistą i oczywistą niesprawność, która w sposób bezpośredni przekłada się na bezpieczeństwo poruszania się pojazdu w ruchu drogowym. Nie trzeba bowiem posiadać specjalistycznej wiedzy, aby stwierdzić, że brak odpowiedniej sygnalizacji skrętu pojazdu może być bezpośrednią przyczyną wypadku, w szczególności w terenie zabudowanym.

Również brak lub niedziałanie świateł mijania winno zostać zakwalifikowane do kategorii usterek stwarzających zagrożenie. Brak podstawowego oświetlenia pojazdu w warunkach nocnych w sposób ewidentny zagraża bezpieczeństwu ruchu.

Nie można również uznać za słuszną wskazaną w wytycznych ocenę, że nieprawidłowe wartości ustawienia zbieżności kół mogą zostać ocenione jedynie w ramach usterki istotnej. Także i w tym przypadku nie może budzić wątpliwości, iż nadmiernie przekroczone wartości parametrów ustawienia kół jezdnych pojazdu, w tym także zbieżności, mogą powodować bardzo niebezpieczne sytuacje w ruchu, w szczególności na śliskiej nawierzchni. Wjazd pojazdu, w którym parametry ustawienia kół znacznie przekraczają wartości dopuszczalne, na odcinek śliskiej drogi (np. po opadach deszczu lub śniegu), może spowodować gwałtowne, niekontrolowane i niezależne od kierowcy zbieżenie pojazdu z założonego toru jazdy. Oczywiście wydaje się więc, że tego rodzaju niesprawność także winna być uwzględniona w wytycznych jako usterka stwarzająca zagrożenie w ruchu.

Nieuzasadniony jest także brak wskazania jako usterki stwarzającej zagrożenie nie pęknięć i widocznych odkształceń zwrotnic lub wahaczy kół, gdyż tak istotne uszkodzenie podstawowych elementów zapewniających prowadzenie i skręt kół,

nawet samoistnie (pomijając występujące jednocześnie nieprawidłowości w ustawieniu geometrii kół) stwarza bezpośrednie zagrożenie dla ruchu, albowiem może skutkować nawet oberwaniem koła, np. przy poruszaniu się po nierównościach drogi lub w czasie gwałtownego hamowania.

Taki stan rzeczy powoduje, że zakwalifikowanie przez diagnostę (zgodnie z wytycznymi rozporządzenia) np. uszkodzenia kierunkowskazów jako usterki istotnej, nie spowoduje zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu, mimo że wynik badania technicznego zostanie określony jako negatywny. Usterka ta zostanie wskazana do usunięcia w terminie 14 dni, a zatem pojazd faktycznie zostanie dopuszczony do ruchu. Właściciel pojazdu będzie jedynie poinformowany o konieczności przeprowadzenia ponownego badania technicznego, polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów w których stwierdzono usterki istotne (podkr. autora). Wprawdzie na podstawie § 6 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych diagnosta ma możliwość określenia w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu warunków ograniczających używanie danego pojazdu, m.in. w zakresie przewozu ładunków, pasażerów, ciągnięcia przyczepy lub jazdy w okresie niedostatecznej widoczności, to jednak trudno wyobrazić sobie zasadność wprowadzenia ograniczenia (tylko!) w użytkowaniu pojazdu przy braku możliwości sygnalizowania zamiaru skrętu.

Istnieje zatem rozdzźwięk pomiędzy rozumieniem pojęć „usterka stwarzająca zagrożenie” oraz „niezadawalający stan pojazdu”, wskazywanych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych oraz w załączniku nr 3 do rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego, a niesprawnościami, które należy utożsamiać ze „stanem pojazdu bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu ruchu” na podstawie art. 179 k.k. Sytuacja ta prowadzi do wniosku, że prawodawca, wprowadzając wytyczne odnośnie oceny usterek i niesprawności stwierdzonych podczas badania stanu technicznego, nie uwzględnił całości obowiązującego w tym zakresie ustawodawstwa, a w szczególności charakteru i zakresu odpowiedzialności karnej na podstawie art. 179 k.k.

Ukształtowanie szczegółowych przepisów co do sposobu oceny stanu technicznego pojazdu podczas badania przeprowadzonego zarówno bezpośrednio na drodze, jak i na stanowisku diagnostycznym w stacji kontroli pojazdów, nie jest spójne ze znamieniem z art. 179 k.k., tj. stanem pojazdu stwarzającym bezpośrednie zagrożenie dla ruchu i nie harmonizuje z realizowaną przez ten przepis funkcją ochronną bezpieczeństwa ruchu.

4. Propozycja rozwiązań

Analiza przedstawionych problemów prowadzi do następujących propozycji zmian.

1. Regulacje prawne, które w sposób szczegółowy wytyczają podmiotom wyko-

nującym kontrolę bezpieczeństwa ruchu ocenę i kwalifikację usterek technicznych pojazdów, winny:

- a) posługiwać się jednorodną terminologią w zakresie określenia stanu technicznego, nawiązującą do znamienia przestępstwa z art. 179 k.k. (tj. stanu pojazdu stwarzającego *bezpośrednie* zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu) oraz
 - b) winny w sposób jednoznaczny rozdzielać zagrożenia dla ruchu od zagrożeń dla środowiska.
2. Racjonalnym rozwiązaniem byłoby, aby rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w *sprawie kontroli ruchu drogowego*¹¹, posługujące się pojęciem „niezadowolającego” stanu pojazdu (które to pojęcie zbiorczo ujmuje niesprawności pojazdu o różnym stopniu zagrożenia dla ruchu), przyjęło trafny, trójstopniowy podział niesprawności, przewidziany w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w *sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach*¹². Podział ten powinien stopniować usterki jako drobne, istotne oraz stwarzające zagrożenie.
3. Usterki stwarzające zagrożenie należałoby uzupełnić o przymiot bezpośredniości, aby korelowały ze znamieniem przestępstwa z art. 179 k.k. Ponadto, dla przejrzystości i jasności podziału, usterki pojazdu związane z ochroną środowiska nie powinny być łączone z usterkami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu – należy utworzyć ich oddzielny katalog.
4. Przepisy szczegółowe winny właściwie określać charakter niesprawności pod kątem bezpośredniości zagrożenia dla ruchu. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w *sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach*, w wytycznych oceny niesprawności (załączniki 1 i 2), wskazuje jako istotne usterki, które oceniane obiektywnie winny być uznane za stwarzające bezpośrednie zagrożenie dla ruchu. W szczególności:
- a) Zastrzeżenia budzi wskazanie, że brak świateł sygnalizujących zmianę kierunku jazdy (kierunkowskazów) nie jest usterką stwarzającą zagrożenie, skoro niezasygnalizowanie zamiaru skrętu może być bezpośrednią przyczyną wypadku.
 - b) Niesłuszna jest dyrektywa, że nieprawidłowość wartości parametrów ustawienia kół może być oceniona jedynie w ramach usterki istotnej, gdy tymczasem znaczne przekroczenie dopuszczalnych wartości tych parametrów

¹¹ Dz. U. z 2008 r., Nr 132, poz. 841.

¹² Tekst jedn. Dz. U. 2015 r., poz. 776 ze zm.

może spowodować samoistne, niekontrolowane zbroczenie pojazdu z założonego toru jazdy, w szczególności na śliskiej nawierzchni.

5. Niektóre usterki (przykładowo błędne ustawienie geometrii kół pojazdu) mogą powodować realne zagrożenie dopiero przy wyższych prędkościach, a inne będą stwarzały bezpośrednie zagrożenie dla ruchu dopiero w warunkach nocnych (np. braki w oświetleniu pojazdu) lub warunkach śliskiej nawierzchni (np. opony ze zużytym bieżnikiem). Dlatego niesprawność pojazdu stwarzająca bezpośrednie zagrożenie winna być postrzegana przez pryzmat realnej groźby zaistnienia wypadku w toku normalnej eksploatacji pojazdu w ruchu (podkr. autora).

Należy jednak zauważyć, że obowiązek bezwzględnego niedopuszczania pojazdu, którego usterki mogą stwarzać tak rozumiane bezpośrednie zagrożenie dla ruchu, w praktyce dotyczy dużej liczby pojazdów, które musiałyby zostać wyeliminowane z ruchu drogowego do czasu usunięcia usterek. Dla właścicieli pojazdów wiązałoby się to z koniecznością transportu pojazdu na lawecie, do zakładu, który usunąłby usterki, przy czym należy mieć na uwadze fakt, że niektóre usterki (np. błędne ustawienie geometrii kół) mogą nie być zauważalne dla kierującego pojazdem w toku eksploatacji, co powodowałoby nieustającą niepewność i obawę kosztownych konsekwencji.

6. Obowiązujące przepisy dają możliwość osobom wykonującym kontrolę ruchu ograniczenia warunków i sposobu używania pojazdu, np. ograniczenia prędkości do 50 km/h¹³. Jednakże, wobec braku spójności terminologii w zakresie kwalifikacji usterek oraz prawidłowego określenia istotności danej niesprawności w kontekście bezpośredniości zagrożenia ruchu, związanym z odpowiedzialnością karną z art. 179 k.k., dochodzi do sytuacji, w której osoba dopuszczająca pojazd do ruchu, co do niektórych usterek, nawet z ograniczeniem warunków używania pojazdu, może obawiać się pociągnięcia do odpowiedzialności za przestępstwo z art. 179 k.k. (podkr. autora). Powoduje to konieczność takiego ukształtowania spójnych przepisów, aby w sytuacji niektórych typowych niesprawności pojazd mógł wziąć udział w ruchu, z zastrzeżeniami co do warunków lub sposobu jego używania, zaś osoba dopuszczająca taki pojazd do ruchu, jeżeli właściwie ograniczy warunki i sposób używania pojazdu, nie ponosiła odpowiedzialności karnej.
7. W ustawie karnej należy określić legalną definicję stanu pojazdu stwarzającego bezpośrednie zagrożenie dla ruchu (podkr. autora), stanowiąc, że: „stan pojazdu stwarzający bezpośrednie zagrożenie dla ruchu to stan, w którym pojazd, używany w toku normalnej eksploatacji i w przewidywalnych warunkach ruchu,

¹³ Policja – art. 129 ust. 2 pkt 1 oraz art. 132 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, inspektorzy ITD – art. 129a ust. 2 oraz art. 134a w zw. z art. 132 ust. 2 tej ustawy; żandarmeria wojskowa – art. 134 w zw. z art. 132 ust. 2 teje ustawy; diagnosty – § 6 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach w zw. z art. 132 ust. 4 teje ustawy.

może realnie grozić zaistnieniem wypadku lub katastrofy w komunikacji”. Wprowadzenie tej definicji legalnej umożliwi nie tylko właściwe pojmowanie „stanu pojazdu stwarzającego bezpośrednie zagrożenie” – odpowiadającego realiom obecnej komunikacji, ale – przy właściwym ukształtowaniu spójnych terminologicznie przepisów wykonawczych i przy stosownej delegacji ustawowej – pozwoli także na niebudzące wątpliwości wyłączenie odpowiedzialności karnej¹⁴ osoby dopuszczającej pojazd w takim stanie do ruchu, pod warunkiem należytego ograniczenia przez nią warunków lub sposobu używania pojazdu.

Bibliografia

1. Buchała, K. (1973). *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa.
2. Gardocki, L. (2013). *Prawo karne*, Warszawa.

Akty prawne związane

1. Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74, teza 19, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.
2. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – *Kodeks karny* (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 1137).
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 128).
4. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 1907).
5. Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej *w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez żandarmerię wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania żandarmerii wojskowej z policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego* (Dz. U. z 2004 r., Nr 40, poz. 364 ze zm.).
6. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. *w sprawie kontroli ruchu drogowego* (Dz. U. z 2008 r., Nr 132, poz. 841 ze zm.).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. *w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (tekst jedn. Dz. U. 2015 r., poz. 776 ze zm.).

* * *

¹⁴ L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 2013, s. 132.

Issues linked to assessing the technical condition of a vehicle posing a direct risk to traffic in relation to the criminal liability of persons particularly obligated to protect road traffic safety

Abstract

This article deals with issues of criminal liability of the offenders of article 179 Penal Code. Describes the difficulty of proper interpretation of the "condition of a vehicle posing a direct risk to traffic" in the context of specific traffic control legislation. The author presents the *de lege ferenda* conclusions.

Key words

Technical condition of the vehicle, direct risk to road traffic safety, art. 179 of Penal Code.

