



**Grzegorz
Majewski**



**Paweł
Majewski**

Miejsce spowodowania i sprawca wypadku drogowego w kontekście art. 177 *Kodeksu karnego*

Streszczenie

Autorzy dokonują analizy przestępstwa z art. 177 k.k. ze szczególnym uwzględnieniem miejsca popełnienia przestępstwa. Omawiają pojęcie wypadku oraz ruchu lądowego. Przedstawiają najważniejsze orzeczenia Sądu Najwyższego w tej materii.

Słowa kluczowe

Wypadek, miejsce wypadku, pojazd, ruch lądowy.

* * *

1. Wprowadzenie

Na początku należy zauważyć, że w art. 177 *Kodeksu karnego* zostało określone przestępstwo spowodowania wypadku w komunikacji. W przepisie tym wskazano, że chodzi o wypadek w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. W porównaniu z *Kodeksem karnym z 1969 r.* zmiany odnośnie konstrukcji przestępstwa wypadku w komunikacji polegają na :

- kontrawencjonalizacji wypadku, którego następstwem jest lekkie uszkodzenie ciała lub poważna szkoda w mieniu,
- wykluczenia z kwalifikowanych typów wypadku w komunikacji ze względu na stan nietrzeźwości kierującego pojazdem oraz zbiegnięcie sprawcy z miejsca zdarzenia (art. 145§ 3 i 4 d. k.k.),
- zaistnieniu wnioskowanego trybu ścigania odnośnie średniego wypadku drogowego w sytuacji, gdy pokrzywdzonym jest wyłącznie osoba najbliższa dla sprawcy¹.

Mgr Grzegorz Majewski, Mgr Paweł Majewski, doktoranci w Katedrze Prawa Karnego Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Kraków.

¹ R. A. Stefański, *Przestępstwa drogowe w nowym Kodeksie Karnym*, Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków 1999, s. 82.

Użycie przez ustawodawcę, zarówno w § 1, jak i w § 2 tego przepisu, określenia „wypadek” sprawiło, że przesądził on w ten sposób ramy tego pojęcia, stwierdzając, że jest nim zdarzenie odpowiadające cechom zawartym w przepisie art. 177 k.k. Wynika stąd, że wypadkiem drogowym jest zdarzenie mające miejsce w ruchu drogowym, powstałe na skutek naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem są nieumyślnie spowodowane obrażenia ciała, powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, trwające dłużej niż 7 dni, albo śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na jego zdrowiu². Zakres tego przepisu, co do zdarzeń, w których uczestniczył chociażby jeden pojazd znajdujący się w ruchu, nie jest – wbrew twierdzeniom doktryny³ – ograniczony przez ustawę. To rozstrzyga sposób kwalifikowania zdarzenia wywołującego opisane w nim skutki, w sytuacji, gdy uczestniczyli w nim sami piesi. Stanowiska na ten temat są w doktrynie podzielone. Zaprzecza się takiej możliwości, argumentując to tym, że zachowania pieszych dotyczą jedynie ogólnej zasady ostrożności, a nie zasad bezpieczeństwa w ruchu, których naruszenie stanowi warunek odpowiedzialności z art. 177 k.k.⁴ Aby uznać taką kwalifikację, podnosi się, że jest ona możliwa w sytuacji, gdy zaistnieją znamiona tego przestępstwa, nie tylko wyszczególnione wprost, ale dodatkowo, gdy zostanie wykazane, że nastąpiło zagrożenie bezpieczeństwa ruchu⁵. To stanowisko należy uznać za przekonujące, ponieważ nie można zapominać, że przedmiotem ochrony jest tu bezpieczeństwo ruchu, a ponadto chodzi o zdarzenie zaistniałe w ruchu, którego uczestnikami mogą być nie tylko kierujący pojazdami⁶.

Trzeba podkreślić, że chodzi o wypadek spowodowany w jakiegokolwiek sferze ruchu; wskazuje na to fakt, że w przepisie tym wymieniony jest ruch lądowy, wodny i powietrzny, zasady bezpieczeństwa których mają być naruszone⁷.

Analizując treść art. 177 § 1 i 2 k.k., nie sposób nie zauważyć, że ustawodawca, formułując zasady odpowiedzialności karnej za spowodowanie wypadku drogowego, nie uwzględnił specyfiki dziedziny, której one dotyczą. Prawnkarne konsekwencje połączył ze skutkiem wypadku, który na ogół zależy od wielu czynników, wielokrotnie niezależnych od sprawcy, a w niewystarczającym stopniu

² R. A. Stefański, *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, Prok. i Pr. 1998, nr 10, s. 47.

³ K. Buchała, *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Prok i Pr. 1998, nr 11–12, s. 8; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa 1974, s. 290.

⁴ R. A. Stefański, *Przestępstwa i wykroczenia...*, op. cit., s. 282.

⁵ J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990, s. 33.

⁶ R. A. Stefański, *Recenzja książki J. Kochanowskiego, Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Prok. Pr. 1991, nr 4–5, s. 93.

⁷ R. A. Stefański, *Przestępstwa i wykroczenia...*, op. cit., s. 83.

uwzględnił to, co w rzeczywistości od sprawcy zależało – a więc stopnia zagrożenia spowodowanego jego zachowaniem⁸.

2. Pojęcie wypadku

Bez określenia definicji pojęcia „wypadek” nie sposób określić miejsca spowodowania tego zdarzenia w ruchu drogowym.

Wypadek drogowy jest zdarzeniem, które z reguły nie pozostaje bez wpływu na ruch, który odbywa się na drodze, na której wypadek zaistniał. Dla funkcjonowania tego ruchu istotne jest, aby możliwie szybko usunąć jego następstwa. Natomiast z prawnokarnego punktu widzenia niezwykle ważne jest, aby nie zatrzeć śladów, które pozwolą właściwym organom na dokonanie czynności procesowych, niezbędnych do ustalenia okoliczności powstania wypadku oraz jego sprawcy. Zrealizowanie tych dwóch celów jest trudne do pogodzenia. Jeśli jest to zdarzenie o poważnych skutkach, to jest oczywiste, że zapewnienie płynności ruchu musi zejść na plan dalszy. Natomiast w przypadku, gdy w zaistniałym wypadku nie było ofiar w ludziach, pierwszorzędne znaczenie ma usprawnienie ruchu⁹.

Prawo o ruchu drogowym nie definiuje pojęcia „wypadek drogowy”. W odniesieniu do komentowanego przepisu art. 177 k.k. należy je rozumieć szeroko – jako każde zdarzenie, które ma miejsce na drodze lub zostało na niej zapoczątkowane, związane z ruchem pojazdu, w konsekwencji czego osoba uczestnicząca w zdarzeniu poniosła śmierć lub odniosła obrażenia ciała, nastąpiła szkoda w mieniu bądź zostało zranione lub zabite zwierzę. Dodać należy, że nie ma przy tym znaczenia kwestia zawinienia – w tym znaczeniu, że za wypadek drogowy w rozumieniu art. 44 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* uznaje się także zdarzenie losowe, wywołane np. wadą techniczną pojazdu¹⁰.

Nie należy zapominać, że wypadek to pojęcie występujące również w innych ustawach. *Kodeks karny* w art. 177 § 1 i 2 oraz w art. 355 § 1 i 2 wprost mówi o wypadku¹¹.

W rozumieniu *Kodeksu karnego*, wypadkiem drogowym nie jest zdarzenie niebędące wynikiem naruszenia zasad bezpieczeństwa, a także nie jest nim zdarzenie, w którym obrażenia odniósł sam sprawca. Za wypadek drogowy nie uważa się także zdarzenia, w którym doszło do obrażeń ciała, jednak naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia nie trwały dłużej niż 7 dni¹².

⁸ K. J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przepisy i wykroczenia*, Warszawa 2017, s. 37.

⁹ M. Wasiak, J. Giszczak, M. Tomaszewski (red.), *Kodeks drogowy*, t. I, *Prawo o ruchu drogowym z komentarzem oraz orzecznictwem SN i NSA*, Piła 2011, s. 147.

¹⁰ Tamże, s. 147–148.

¹¹ Tamże, s. 148.

¹² Tamże, s. 148.

3. Podmiot przestępstwa spowodowania wypadku drogowego

Na gruncie art. 145 dawnego k.k. zaistniała różnica poglądów co do tego, kto może być podmiotem tych przestępstw. Podkreślić należy, że problem ten nie stracił na aktualności także na tle nowego uregulowania¹³. Uznawano, że krąg podmiotów tych przestępstw został ograniczony do osób, które uczestniczą w ruchu, ponieważ przepis ten wskazuje, że sprawcą jest ten, kto narusza zasady bezpieczeństwa w ruchu, a to może spełnić tylko osoba, w stosunku do której zasady te obowiązują¹⁴.

W tym miejscu należy przytoczyć następujące orzeczenie SN:

„Podmiotem przestępstwa drogowego może być każdy uczestnik ruchu, a także osoba zobowiązana do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pojazdów, do troszczenia się o konserwację i naprawę szlaków komunikacyjnych oraz o ich właściwe oznakowanie i odpowiednią sygnalizację. Podmiotem takiego przestępstwa może być również każdy sprawca zamachu na bezpieczeństwo ruchu”.

Słusznie podkreślono w tej uchwale że: „Zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym mogą być naruszone przez bezpośrednich użytkowników dróg (uczestników ruchu), takich jak: kierowcy, rowerzyści, woźnice, osoby prowadzące czy pędzące zwierzęta, piesi poruszający się po miejscach, na których odbywa się ruch pojazdów itp. Wszystkie te osoby obowiązują znajomości zasad bezpieczeństwa w ruchu. Poza bezpośrednimi uczestnikami ruchu zasady jego bezpieczeństwa mogą być naruszone także przez inne osoby. Należą do nich pracownicy kolejowi odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu (np. dyżurni ruchu, osoby zatrudnione w nastawniach, dróżnicy przejazdowi), pracownicy drogowi, których funkcja polega na kontroli dróg i zabezpieczaniu miejsc zagrażających bezpieczeństwu, przez usunięcie zagrożenia czy jego odpowiednie oznakowanie. Dopuszczenie do ruchu pojazdu mechanicznego o niesprawnych urządzeniach warunkujących bezpieczną jazdę, czy dopuszczenie do prowadzenia pojazdu mechanicznego przez nietrzeźwego kierowcę, może być także wynikiem zaniedbania obowiązków przez osoby nie będące uczestnikami ruchu”¹⁵.

Zgodnie z art. 2 pkt 17 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, podmiotem tego przestępstwa, jako uczestnik ruchu, może być pieszy, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze. Podkreślić należy, że pieszym jest osoba, znajdująca się na drodze poza pojazdem i niewykonywająca na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami. Pieszym jest także osoba prowadząca, ciągnąca lub pchająca rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osoba poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osoba w wieku do 10 lat, kierując rowerem pod opieką osoby do-

¹³ R. A. Stefański, *Przestępstwa drogowe.... op. cit.*, s. 85.

¹⁴ Tamże, s. 86.

¹⁵ Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN, sygn. V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

rosłej (art. 2 pkt. 18 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*¹⁶. Z kolei kierującym jest osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie (art. 2 pkt. 20 cyt. ustawy)¹⁷.

Z art. 177 § 1 lub 2 k.k. ponosi odpowiedzialność też kierowca pojazdu mechanicznego, który udostępnił go do prowadzenia osobie, która znajduje się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, bądź też nie posiadającej uprawnień do prowadzenia takiego pojazdu, jeżeli osoba ta w wyniku naruszenia zasad bezpieczeństwa wywołała skutki określone w tym przepisie i zachodzi związek przyczynowy pomiędzy tym działaniem a spowodowaniem wypadku przez sprawcę¹⁸.

4. Miejsce popełnienia przestępstwa spowodowania wypadku drogowego

W art. 177 k.k. nie określono *expressis verbis* miejsca popełnienia przestępstwa zdefiniowanego w tym przepisie. Wydedukować je można natomiast ze znamienia „ruch lądowy, wodny lub powietrzny”. To znamię wskazuje, że dotyczy to wypadku zaistniałego w jednej z tych stref ruchu – a więc przestępstwo to może być popełnione wyłącznie w miejscu, gdzie odbywa się jeden z wymienionych rodzajów ruchu. Oczywiście dotyczy to ruchu, w którym obowiązują określone reguły postępowania. Posługując się tym kryterium można zasadnie przyjąć, że miejscem tego przestępstwa w ruchu drogowym mogą być: drogi publiczne, strefy zamieszkania, drogi wewnętrzne oraz inne miejsca dostępne dla ruchu pojazdów¹⁹.

W tym miejscu należy odwołać się do określenia „ruch lądowy”. Przez pojęcie „ruch lądowy” rozumiemy nie tylko aktywne pokonywanie przestrzeni, ale także związane z nim chwile czasowego zatrzymania²⁰. Dlatego też jako wypadek „w ruchu” trzeba zakwalifikować także wypadek, do którego dochodzi podczas:

- zatrzymania się pojazdu lub pieszego pod sygnałami świetlnymi,
- zatrzymania się pojazdu przed przejściem dla pieszych,
- zatrzymania się przed włączeniem się do ruchu itp.

Rozstrzygające w takim przypadku będzie ustalenie, czy czas zatrzymania się można będzie traktować jako składowy element poruszania się po drodze²¹.

¹⁶ Szerzej zob. S. J. Bownik, *Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku drogowego*, Pal. 1985, nr 7–8, s. 43–59.

¹⁷ R. A. Stefański, *Przestępstwa drogowe...*, op. cit., s. 87–88.

¹⁸ Tamże, s. 88.

¹⁹ R. A. Stefański, (w:) *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji, Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego Komentarz*, pod red. R. A. Stefańskiego, Warszawa 2000, s. 227.

²⁰ Por. Z. Drexler, J. Kochanowski, W. Rychter, W. Tomczyk, *Kodeks drogowy. Komentarz*, Warszawa 1997, s. 11.

²¹ J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 201.

Natomiast, zgodnie z orzeczeniem Sądu Najwyższego o sygn. II K 361/64²², pojęcie „ruch drogowy”, obejmuje też ruch kolejowy. Argumentowano to tym, że tory kolejowe bywają nazywane drogą żelazną. Słusznie skrytykowano ten pogląd²³. Po latach powrócono jednak do tego poglądu w trudnym do obrony sformułowaniu: „Ruch lądowy odbywa się na drogach, tzn. na wydzielonych, przystosowanych do komunikacji pasach ziemi, łączących poszczególne miejscowości lub punkty terenu”.

Ruch reglamentowany jest najpełniej na drogach publicznych. Zgodnie z art. 1 ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*²⁴, zasady bezpieczeństwa obowiązujące na tych drogach, są określone w tej ustawie.

W tym miejscu należy przywołać definicję drogi publicznej. Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych*²⁵, drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie tej ustawy do jednej z wymienionych tam kategorii dróg, z której to drogi może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.

Kodeks karny nie odwołuje się do „przepisów ruchu”, których obszar jest ograniczony prawnym charakterem drogi, lecz do „zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym”, które obowiązują tam, gdzie ruch ten faktycznie się odbywa.

Wskazać należy na orzeczenia Sądu Najwyższego, że przepisem prawa karnego materialnego (art. 145 dawnego k.k.) objęte zostały nie tylko drogi publiczne, ale także dojazdy do nich, tereny przemysłowe, lotniska oraz inne miejsca, w których odbywa się ogólny lub lokalny ruch pojazdów, zwierząt i pieszych²⁶ (zob. wytyczne SN z dnia 28 lutego 1975 r., teza 4), a również tereny do parkowania pojazdów, jak też dojazdy do nich²⁷, drogi na terenach PGR²⁸ oraz pobocze drogi²⁹. Natomiast przepis ten nie objął takich miejsc jak łąka czy pastwisko, gdzie ruch pojazdów czy pieszych nie odbywa się, lub które są dla ruchu nie tylko formalnie, ale również i faktycznie zamknięte³⁰. Zgodnie z postanowieniem Sądu Najwyższego³¹, nie obejmuje ten przepis również podwórka prywatnego domu mieszkalnego a zgodnie z postanowieniem Sądu Najwyższego z dnia 19 maja 1978 r.³² – terenu warsztatu naprawczego.

²² Zob. też uchwałę SN o sygn. VI KPZ 33/72.

²³ J. Blaim, *Glosa do wyroku SN sygn. II K 361/64*, NP, 1965, nr 11 s. 1334; zob. także H. Rajzman, NP, 1966, nr 1, s. 69.

²⁴ Tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 1260.

²⁵ Tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 2222.

²⁶ R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, *op. cit.*, s. 200.

²⁷ Wyrok SN z dnia 30 stycznia 1963 r., sygn. Rnw 22/62, OSPiKA 1965, nr 2, s. 78.

²⁸ Wyrok SN z dnia 8 sierpnia 1963 r., sygn. Rw 773/63, OSNKW 1964, nr 2, s. 60.

²⁹ Wyrok SN z dnia 30 grudnia 1968 r., sygn. Rw 1542/68, OSNKW 1969, nr 4, s. 59.

³⁰ R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, *op. cit.*, s. 200.

³¹ Postanowienie SN z dnia 20 sierpnia 1976 r., sygn. VI KZP 11/76, OSNGP 1976, nr 9, poz. 79.

³² Sygn. VI KZP 13/78, OSNGP 1978, nr 8–9, poz. 89.

Wskazać należy, że wypadek, którego początek miał miejsce tam, gdzie ruch lądowy się odbywa, a zakończył się poza tym miejscem (a więc skutki nastąpiły już poza drogą) – należy traktować jako *przestępstwo w ruchu lądowym*, określone w przepisie prawa karnego materialnego, jeżeli wystąpiły określone w tym przepisie skutki i został naruszony przedmiot prawnej ochrony w postaci bezpieczeństwa w ruchu lądowym.

W sytuacji odwrotnej, tj. gdy wypadek rozpoczął się poza terenem, gdzie odbywa się ruch lądowy, natomiast skutki nastąpiły w obszarze ruchu lądowego, należy rozważyć, czy zachowanie się sprawcy nie tylko polegało na naruszeniu ogólnych zasad ostrożności, lecz, czy stanowiło ono również naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu, pojmowanych, zgodnie z judykaturą, jako warunki bezpiecznej komunikacji, które mogą być naruszone nie tylko przez samych uczestników ruchu, ale także przez osoby znajdujące się poza drogą³³.

W tym miejscu należy przytoczyć wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 października 1973 r.³⁴ w którym czytamy: „Skoro na chodnikach przewozowych kopalni, będącej terenem przemysłowym, kursują, według określonych zasad bezpieczeństwa, pojazdy mechaniczne z materiałami, a także pojazdy mechaniczne przewożące większą liczbę ludzi – a więc, przy uwzględnieniu specyficznych warunków nie różniące się w istocie rzeczy od autobusów pracowniczych, należy uznać, że wypadek z udziałem pojazdów w kopalni jest wypadkiem w ruchu lądowym, z art. 145 k.k.” Jest to orzeczenie oparte na przepisach *Kodeksu karnego z 1969 r.* i ma odpowiednie zastosowanie do ewentualnych wypadków w metrach i kolejach podziemnych.

Należy zauważyć, że reglamentacja ruchu drogowego, w ograniczonym zakresie, dotyczy także innych miejsc, ogólnie dostępnych dla ruchu pojazdów. Demonstruje to art. 98 *Kodeksu wykroczeń*, w którym stypizowano m.in. niestosowanie się do przepisów regulujących korzystanie z „innych miejsc dostępnych dla ruchu pojazdów”.

Z art. 1 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* wynika, że przepisy tej ustawy stosuje się także do ruchu odbywającego się poza drogami publicznymi – jeżeli jest to konieczne dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tegoż ruchu³⁵. Brzmienie art. 98 *Kodeksu wykroczeń* wskazuje, że chodzi o miejsca, w których ruch jest dostępny dla każdego, w pełnym lub ograniczonym zakresie. Natomiast literalne brzmienie art. 1 ust. 2 cyt. ustawy świadczy o tym, że może to być *każde* miejsce poza drogą publiczną. Użyty w art. 1 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* zwrot „poza drogami publicznymi”, na przekór wykładni gramatycznej, obejmuje drogi niepubliczne, a więc takie jak drogi na terenie zakładów

³³ R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, op. cit., s. 200–201.

³⁴ Sygn. II KR 156/73, OSNKW 1974, nr 3, poz. 40.

³⁵ Z. Drexler, J. Kochanowski, W. Rychter, W. Tomczyk, *Kodeks drogowy...*, op. cit., s. 15.

przemysłowych, budowlanych itp.³⁶ Więc nie chodzi o *każde* miejsce, gdzie odbywa się ruch pojazdów, lecz o takie miejsca, które są *przeznaczone* do ruchu. Wbrew twierdzeniom pojawiającym się w piśmiennictwie, takimi miejscami nie są drogi leśne przeznaczone jedynie do użytku służby leśnej, a także pola i łąki³⁷. Autorzy niniejszego opracowania podzielają ten pogląd.

Zgodnie z orzeczeniem Sądu Najwyższego z dnia 20 sierpnia 1976 r.³⁸, ma to być ruch *reglamentowany*, a ten, ze swej istoty, może odbywać się wyłącznie na drodze, tj. wydzielonym, przystosowanym do komunikacji pasie ziemi, łączącym poszczególne miejscowości lub punkty terenowe.

O możliwości popełnienia w danym miejscu przestępstwa komunikacyjnego decyduje *sytuacja rzeczywista* – a więc sam fakt odbywania się m.in. na szlakach kolejowych ruchu pojazdów, bez względu na szczególne warunki i specyficzne cele owego ruchu, a także użyte z tych względów urządzenia i środki techniczne³⁹. Jak wskazał Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 września 1982 r.⁴⁰, „(...) Stąd też to, że wypadek miał miejsce na torze zamkniętym – ze zrozumiałych względów dla normalnego ruchu pociągów niedostępnym – nie można przesądzać o tym, że nie nastąpił on w ruchu lądowym, w rozumieniu art. 145 § 1 k.k.” (obecnie art. 177 § 1 k.k. – *uwaga autorów*).

W świetle tego orzeczenia należy w pełni zaakceptować stwierdzenie Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r.⁴¹, że „Przestępstwa drogowe mogą być popełnione nie tylko na drogach publicznych i szlakach kolejowych, ale również na terenach budowlanych czy przemysłowych, lotniskach itp., a więc wszędzie tam, gdzie odbywa się ruch pojazdów ogólny czy lokalny”.

Trafnie wskazano, że na terenach przemysłowych, budowlanych czy na lotniskach odbywa się ruch pojazdów podporządkowany określonym przepisom, które znane są użytkownikom tych dróg, a nadto, użytkowników tych obowiązują *nieskodyfikowane reguły*, wynikające z istoty bezpieczeństwa ruchu. Chodzi o ruch w miejscach powszechnie dostępnych, służących ogólnie lub lokalnie komunikacji, lecz nie o ruch pojazdów mogący odbywać się w sposób sporadyczny, w jakimś miejscu niedostępnym dla powszechnego użytku⁴².

³⁶ Tamże, s. 14–15.

³⁷ A. A. Dobrzyński, *Odpowiedzialność kierowcy*, Warszawa 1989, s. 112–113.

³⁸ Sygn. VII KZP 11/76, OSNPG 1976, nr 9, poz. 74.

³⁹ R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, *op. cit.*, s. 232.

⁴⁰ Sygn. Rw 841/82, OSNPG 1984, nr 2, poz. 10.

⁴¹ Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74, teza 4, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33; uchwała połączonych Izb Karnej i Wojskowej SN z dnia 22 czerwca 1963 r., sygn. VI KO 54/61, OSNKW 1963, nr 10, poz. 179; postanowienie SN z dnia 12 grudnia 1967 r., sygn. VI KZP 20/67, OSNPG 1968, nr 1, poz. 9, z głosem S. Zimocha, NP 1969, nr 7–8, s. 1307–1309.

⁴² R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, *op. cit.*, s. 233.

Orzecznictwo przyjmowało – zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 30 października 1973 r.⁴³ – że takimi miejscami, poza wyżej wymienionymi, są: podziemia kopalni, gdzie odbywa się przewóz ludzi i transport materiałów, a także rampa kolejowa, na której odbywa się zarówno ruch pieszych jak i pojazdów⁴⁴.

Należy zauważyć, że w doktrynie podkreśla się, iż za miejsca, w których odbywa się ogólny lub lokalny ruch, uważa się również miejsca odbywanych ćwiczeń wojskowych czy manewrów, w których uczestniczą pojazdy wojskowe, a także publiczne parkingi i place⁴⁵. J. Klimek uważa, że miejsca te to teren przeznaczony do parkowania pojazdów mechanicznych, a także służący za miejsce dojazdowe lub wyjazdowe z parku samochodowego⁴⁶. Z kolei J. Kochanowski uważa za te miejsca drogi na terenie państwowych gospodarstw rolnych oraz na terenach zakładów przemysłowych⁴⁷.

Natomiast do „innych miejsc dostępnych dla ruchu pojazdów” nie mogą być zaliczane (a więc nie mogą być one też miejscem przestępstwa w komunikacji), miejsca, w których nie odbywa się ruch ogólnodostępny, a w danym miejscu dopuszczone są do ruchu wyłącznie pojazdy ściśle określonego, wąskiego grona osób. Autorzy niniejszego opracowania zgadzają się, że nie są nimi:

- drogi prywatne, a więc dostępne dla ich właścicieli lub osób przez nich upoważnionych,
- drogi prowadzące do gruntów rolnych, z których korzysta właściciel, aby dojechać do pola w celu przeprowadzenia zabiegów agrotechnicznych, a także
- pola, sady, łąki czy drogi leśne, wykonane w tzw. przecinkach⁴⁸.

W tym miejscu należy wyjaśnić pojęcie *podwórka*. Autorzy podzielają pogląd R. A. Stefańskiego, że podwórko ze swej istoty jest przeznaczone jedynie do użytku jego właściciela, zaś inne osoby mogą z niego korzystać tylko za jego zgodą, a jeśli odbywa się na nim ruch pojazdów, to rzadko i o bardzo małym natężeniu (przykładowo – gdy ktoś odwiedzający właściciela podwórka lub mający do niego sprawę, przyjeżdża pojazdem mechanicznym, albo z samochodu korzysta sam właściciel lub członek jego rodziny⁴⁹).

Wspomnieć należy o wypadku, do którego doszło podczas rajdu samochodowego, odbywającego się w czasie normalnego ruchu drogowego. Będzie to oczywiście wypadek w komunikacji, w rozumieniu dawnego art. 145 k.k. (obecny art. 177 k.k.).

⁴³ Sygn. II KR 156/73, OSNKW 1974, nr 3, poz. 48.

⁴⁴ Postanowienie SN z dnia 24 kwietnia 1979 r., sygn. V KRN 72/79 (w:) R. A. Stefański, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Warszawa 1997, poz. 364.

⁴⁵ K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 60.

⁴⁶ J. Klimek, *Kodeks a przestępstwo drogowe*, Warszawa 1986, s. 44–45.

⁴⁷ J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe...*, *op. cit.*, s. 88.

⁴⁸ Tamże, s. 234.

⁴⁹ R. A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z dnia 5 grudnia 1995 r.*, sygn. WR 186/95, WPP 1996, nr 2, s. 125.

Ciekawym przypadkiem jest wypadek, do którego doszło podczas zawodów automobilowych na zamkniętej drodze lub na specjalnym torze, na którym odbywa się wyłącznie ruch ścigających się ze sobą pojazdów⁵⁰. Autorzy publikacji zgadzają się ze stanowiskiem prezentowanym przez M. Olszewskiego, według którego pojęcie „ruch lądowy (z art. 145 d. k.k.) implikuje istnienie celu komunikacyjnego”, a zatem ten wypadek nie będzie wypadkiem w ruchu lądowym (w istocie komunikacji lądowej)⁵¹. Sąd Najwyższy potwierdził to stanowisko w postanowieniu z dnia 7 stycznia 2008 r.⁵² i stwierdził, że „Na odcinku specjalnym rajdu samochodowego zawodnik nie jest zobowiązany do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w tym zasady prędkości bezpiecznej”.

Bibliografia

1. Bachrach, A. (1974). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa.
2. Blaim, J. (1965). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego sygn. II K 361/64*, NP, nr 11.
3. Bownik, S., J. (1985). *Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku drogowego*, Pal., nr 7–8.
4. Buchała, K. (1998). *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Prok. i Pr., nr 11–12.
5. Buchała, K. (1973). *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa.
6. Dobrzyński, A., A. (1989). *Odpowiedzialność kierowcy*, Warszawa.
7. Drexler, Z., Kochanowski, J., Rychter, W. Tomczyk, W. (1997). *Kodeks drogowy. Komentarz*, Warszawa.
8. Klimek, J. (1986). *Kodeks a przestępstwo drogowe*, Warszawa.
9. Kochanowski, J. (1991). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa.
10. Kochanowski, J. (1990). *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa.
11. Pawelec, K., J. (2017). *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przestępstwa i wykroczenia*, Warszawa.
12. Stefański, R., A. (1996). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 5 grudnia 1995 r., sygn. WR 186/95*, WPP, nr 2.
13. Stefański, R., A. (1999). *Przestępstwa drogowe w nowym Kodeksie karnym*, Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków.
14. Stefański, R., A. (2000). (w:) *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji, Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz*, pod red. R., A. Stefańskiego, Warszawa.

⁵⁰ K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, *op. cit.*, s. 202.

⁵¹ M. Olszewski, *Ochrona bezpieczeństwa ruchu drogowego w nowym kodeksie karnym*, Pal. 1970, nr 4, s. 34.

⁵² Sygn. V KK 158/07, OSNKW 2008, nr 5, poz. 34, z glosą aprobującą M. Bojarskiego, OSP 2008, nr 11, s. 769–773, oraz krytyczną R. A. Stefańskiego, Prok. i Pr. 2009, nr 6, s. 156–163.

15. Stefański, R., A. (1991). *Recenzja książki J. Kochanowskiego, „Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”*, Prok. i Pr., nr 4–5.
16. Stefański, R., A. (1998). *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym Kodeksie karnym*, Prok. i Pr., nr 10.
17. Wasiak, M., Giszczak, J., Tomaszewski, M. (red), (2011). *Kodeks drogowy, t. I, Prawo o ruchu drogowym z komentarzem oraz orzecznictwem SN i NSA*, Piła.

* * *

Place and perpetrator of causing a road accident in view of art 177 of *Penal Code*

Abstract

The authors analyse the crime under article 177 of the Penal Code with particular emphasis on the place of committing the crime. They indicate one of the most important judgements of the Supreme Court. They discuss the concept of accident and road traffic.

Key words

Accident, place of accident, vehicle, road traffic

