



Sławomir Joachimiak

## Zatrzymanie prawa jazdy a stan wyższej konieczności.

Uwagi ogólne na tle nowelizacji ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*

### Streszczenie

Przedmiotem opracowania jest omówienie obowiązującej od dnia 22 czerwca 2018 r. znaczącej zmiany w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym*. Nowelizacja ta wprowadza instytucję *stanu wyższej konieczności* do ustawowego uregulowania faktycznego zatrzymania prawa jazdy w trybie art. 135 ust. 1 pkt 1a ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Autor przedstawia motywy tej nowelizacji, przebieg procesu legislacyjnego oraz skutki prawne tej zmiany. Wyjaśnia podstawy zastosowania stanu wyższej konieczności, uregulowanego w art. 135 ust. 1aa ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* oraz dokonuje próby oceny regulacji.

### Słowa kluczowe

Ruch drogowy, prawo jazdy, zatrzymanie prawa jazdy, stan wyższej konieczności, nowelizacja, *Prawo o ruchu drogowym*.

\* \* \*

### 1. Uwagi wprowadzające

Ustawą z dnia 12 kwietnia 2018 r. o zmianie ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* oraz ustawy o kierujących pojazdami<sup>1</sup> dokonano jednej, aczkolwiek znaczącej zmiany w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym*<sup>2</sup>. Ustawą nowelizującą, która weszła w życie 22 czerwca 2018 r., dodano do tej ustawy przepis art. 135 ust. 1aa w brzmieniu następującym: „**Przepisu ust. 1 pkt 1a nie stosuje się, jeżeli kierujący pojazdem dopuścił się naruszenia, o którym mowa w tym przepisie, działając w celu uchylecia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć**

Dr Sławomir Joachimiak, asesor Prokuratury Rejonowej w Kaliszu.

<sup>1</sup> Tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1099.

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 ze zm.

**inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego”.**

Odnotować należy, że odpowiednią zmianę dostosowującą wprowadzono do ustawy *o kierujących pojazdami*<sup>3</sup>. Zgodnie z aktualnym brzmieniem tej ustawy, starosta wydaje decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, m.in. w przypadku, gdy:

- kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym;
- kierujący pojazdem silnikowym przewoził osoby w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji<sup>4</sup>, chyba że kierujący pojazdem dopuścił się powyższych naruszeń działając w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego (art. 102 ust. 1aa ustawy *o kierujących pojazdami*) (podkr. autora).

Jednocześnie zakreślono staroście szczególny termin instrukcyjny<sup>5</sup>, w ciągu którego winien on wydać decyzję administracyjną w przedmiocie zatrzymania prawa jazdy, w przypadku ujawnienia wyżej wskazanego czynu (art. 102 ust. 1da ustawy *o kierujących pojazdami*), ustalając go na 21 dni.

Ustawa zmieniająca zawiera również szczególny przepis intertemporalny, zastrzegając, że do postępowań wszczętych i niezakończonych wydaniem decyzji ostatecznej do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy (a zatem do dnia 22 czerwca 2018 r.) stosuje się przepisy art. 102 ust. 1aa i 1da (których treść wyżej wskazałem) w nowym brzmieniu.

Przyczynkiem do wprowadzenia wyżej wskazanych zmian była treść wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 października 2016 r., w sprawie sygn.

---

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami*, tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 978 ze zm.

<sup>4</sup> Przepis nie dotyczy przewożenia osób autobusem w publicznym transporcie zbiorowym w gminnych, powiatowych i wojewódzkich przewozach pasażerskich w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2016 r., poz. 1867, 1920 i 1954 oraz z 2017 r., poz. 60 i 730), o ile w pojeździe przewidziane są miejsca stojące. Przepisu tego nie stosuje się również, jeżeli liczba osób przewożonych w sposób, o którym mowa w tym przepisie, nie przekracza: 1) 5 – w przypadku przewożenia ich autobusem; 2) 2 – w przypadku przewożenia ich samochodem osobowym, samochodem ciężarowym lub w przyczepie ciągniętej przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny.

<sup>5</sup> Po upływie którego jednak organ administracji pozostaje w tzw. bezczynności, skutkującej możliwością złożenia ponaglenia, a w ostateczności skargi na bezczynność. Por. wyroki: WSA we Wrocławiu z dnia 21 września 2016 r., sygn. IV SAB/Wr 268/14, Legalis; WSA w Białymstoku z dnia 9 lutego 2017 r., sygn. II SAB/Bk 138/06, Legalis oraz WSA w Krakowie z dnia 27 kwietnia 2017 r., sygn. III SAB/Kr 3/17, Legalis.

K 24/15<sup>6</sup>. Stwierdzono nim m.in., że art. 102 ust. 1 pkt 4 i ust. 1c ustawy o *kierujących pojazdami* w zw. z art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*<sup>7</sup> w zakresie, w jakim nie przewiduje sytuacji usprawiedliwiających – ze względu na stan wyższej konieczności – kierowania pojazdem z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym, jest niezgodny z art. 2 i art. 45 ust. 1 *Konstytucji*.

Pomijając ocenę tego rozstrzygnięcia<sup>8</sup> stwierdzić trzeba, że jego treść wymusiła stosowną zmianę zakwestionowanego przepisu<sup>9</sup>. Dyskusja toczyła się jedynie nad kształtem nowej regulacji. Zgodnie z sugestią specjalistów<sup>10</sup>, z pierwotnej wersji projektu ustawy dostosowującej do wyroku TK, usunięto „działanie w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego życiu lub zdrowiu człowieka” jako pierwszą przesłankę odstąpienia od zatrzymania prawa jazdy (odpowiednio: odstąpienia od wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem), zastępując ją „działaniem w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego każdemu dobru chronionemu prawem”<sup>11</sup>. Zmiana ta była oczywiście słuszna, gdyż rozszerzyła zakres przypadków, w których można zastosować tę wyjątkową instytucję prawa karnego. Spowodowała ona, że uniknąć negatywnych skutków naruszenia wymienionych w ustawie przepisów ruchu drogowego można nie tylko w sytuacji działania w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa dla dwóch najważniejszych dóbr chronionych prawem, w postaci życia i zdrowia człowieka, ale również w przypadku działania w celu uchylenia niebezpieczeństwa grożącego innym dobrom chronionym prawem. W przypadku uchwalenia ustawy w pierwotnym brzmieniu mogłoby dojść do nieracjonalnej sytuacji, gdy (abstrakcyjnie rzecz ujmując) w sy-

<sup>6</sup> Dz. U. z 2016 r., poz. 2197.

<sup>7</sup> Warte zauważenia jest rozstrzygnięcie TK w części, w której stwierdza, iż przepis ten, w zakresie, w jakim przewiduje stosowanie wobec tej samej osoby, za ten sam czyn, sankcji administracyjnej w postaci zatrzymania prawa jazdy i odpowiedzialności prawnokarnej za wykroczenie, jest zgodny z art. 2 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* i art. 4 ust. 1 *Protokołu nr 7 do Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności*, sporządzonego 22 listopada 1984 r. w Strasburgu (Dz. U. z 2003 r., Nr 42, poz. 364) i art. 14 ust. 7 *Międzynarodowego Paktu Praw Obywatelskich i Politycznych*, otwartego do podpisu w Nowym Jorku 19 grudnia 1966 r. (Dz. U. z 1977 r., Nr 38, poz. 167).

<sup>8</sup> W tym zakresie zob. M. Kolendowska-Matejczuk, *Glosa do wyroku TK z dnia 11.10.2016*, sygn. K 24/15, Pal. 2017, nr 4, s. 79–86; J. Kulesza, *Glosa do wyroku TK z dnia 11.10.2016*, sygn. K 24/15, PiP 2017, nr 10, s. 140–145. Por. też J. Kulesza, *Stan wyższej konieczności w ruchu drogowym w świetle orzecznictwa sądowego*, Prok. i Pr. 2018, nr 2, s. 25–27.

<sup>9</sup> Zob. uzasadnienie senackiego projektu ustawy z dnia 15 listopada 2017 r., Druk nr 2059.

<sup>10</sup> Zob. M. Laskowska, *Opinia prawna z dnia 21 lutego 2018 r. na temat zakresu, w jakim projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk sejmowy nr 2059) realizuje wyrok Trybunału Konstytucyjnego w sprawie o sygn. K 24/15* (dostępna na stronie [www.sejm.gov.pl](http://www.sejm.gov.pl)).

<sup>11</sup> Wydłużono również, w porównaniu z pierwotną wersją projektu, termin do powzięcia przez starostę decyzji w przedmiocie prawa jazdy.

tuacji naruszenia określonych przepisów ruchu drogowego, zatrzymaniu podlegałoby prawo jazdy osoby działającej w celu uchylenia bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa powszechnego (przykładowo w postaci eksplozji materiałów wybuchowych, czy gwałtownego wyzwolenia energii jądrowej), natomiast uniknęłyby negatywnych konsekwencji, ze względu na tzw. *stan wyższej konieczności*, osoba działająca w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa dla zdrowia człowieka, w postaci średnich obrażeń ciała, o których mowa w art. 157 § 1 k.k.

Zauważyć należy, że omawiana nowelizacja zmieniła przepisy art. 135 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* w zakresie szerszym niż to wynikałoby z orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego. Jak wynika z przytoczonej wyżej sentencji wyroku TK, niezgodność z Konstytucją poprzedniej wersji art. 135 tej ustawy wynikała z nieuwzględnienia sytuacji usprawiedliwiających stanem wyższej konieczności kierowanie pojazdem z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym<sup>12</sup>. Trybunał nie wymagał zatem, aby, dla zgodności tego przepisu z Konstytucją, uwzględniono stan wyższej konieczności jako czynnik usprawiedliwiający przewożenie osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji.

### **2. Aktualna zawartość normatywna art. 135 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie stanu wyższej konieczności**

*De lege lata* funkcjonariusz Policji może zatrzymać prawo jazdy za pokwitowaniem (a zatem ma takie prawo, ale nie obowiązek) w razie uzasadnionego podejrzenia, że kierowca popełnił przestępstwo lub wykroczenie, za które może być orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów – tj. gdy okoliczności zdarzenia wskazują, że zachodzi wysokie prawdopodobieństwo popełnienia czynu zabronionego jako przestępstwo albo wykroczenie, w związku z popełnieniem którego przepisy ustawy upoważniają albo obligują do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów<sup>13</sup>. Natomiast zobowiązany jest zatrzymać prawo jazdy w przypadkach enumeratywnie wskazanych w ustawie<sup>14</sup>, to jest w razie:

- uzasadnionego podejrzenia, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu,

---

<sup>12</sup> Por. J. Kulesza, *Stan wyższej konieczności...*, *op. cit.*, s. 25.

<sup>13</sup> Por. R. A. Stefański, *Zaliczenie zatrzymania prawa jazdy na poczet zakazu prowadzenia pojazdów*, Prok. i Pr. 1999, nr 1, s. 131–132 i 134; tegoż, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 948. Wskazuje się też, że przepis ten umożliwia eliminowanie z ruchu drogowego kierowców, którzy stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego – por. W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 1291.

<sup>14</sup> Por. R. A. Stefański, *Zaliczenie zatrzymania...*, *op. cit.*, s. 131–132; T. Razowski, *Zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia określonej kategorii pojazdów również na poczet zakazu prowadzenia pojazdów innej kategorii*, Paragraf na Drodze 2004, nr 3, s. 24.

- stwierdzenia zniszczenia prawa jazdy w stopniu powodującym jego nieczytelność,
- podejrzenia podrobienia lub przerobienia prawa jazdy,
- gdy upłynął termin ważności prawa jazdy,
- gdy wobec kierującego pojazdem wydane zostało postanowienie lub decyzja o zatrzymaniu prawa jazdy,
- gdy wobec kierującego pojazdem orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów lub wydano decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami,
- przekroczenia przez kierującego pojazdem liczby 24 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego w okresie 5 lat od wydania skierowania na kurs reedukacyjny, w związku z wcześniejszym przekroczeniem liczby 24 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego;
- przekroczenia przez kierującego pojazdem w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy liczby 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego lub stwierdzenia, na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć, że w okresie 2 lat od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy popełnił on przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (a zatem określone w przepisach od art. 173 do art. 180a k.k.) lub trzy wykroczenia określone w art. 86 § 1 lub 2 k.w., art. 87 § 1 k.w., art. 92a k.w., w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości o ponad 30 km/h lub art. 98 k.w.;
- stwierdzenia braku zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym w zakresie wyposażenia pojazdu w blokadę alkoholową, dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej, wystawionego przez producenta urządzenia bądź jego upoważnionego przedstawiciela lub prowadzenia pojazdu niewyposażonego w blokadę alkoholową, w przypadku ograniczenia uprawnień do kierowania wyłącznie pojazdem wyposażonym w blokadę alkoholową;
- popełnienia w okresie próbnym dla osoby, która po raz pierwszy uzyskała prawo jazdy kategorii B trzech wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub jednego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Obligatoryjnie policjant powinien również zatrzymać prawo jazdy w razie ujawnienia czynu polegającego na:

- kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub
- przewożeniu osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji; przepis nie dotyczy przewozu osób autobusem w publicznym transporcie zbiorowym w gminnych, powiatowych i wojewódzkich przewozach pasażerskich w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz.

1867, 1920 i 1954 oraz z 2017 r. poz. 60 i 730), o ile w pojeździe przewidziane są miejsca stojące.

Zatrzymanie prawa jazdy przez Policję w wymienionych przypadkach ma charakter faktyczny (fizyczny)<sup>15</sup>, w następstwie którego dopiero może być wydana przez upoważniony do tego organ<sup>16</sup> decyzja procesowa o zatrzymaniu prawa jazdy. Policja bowiem, co do zasady<sup>17</sup>, zobowiązana jest przekazać niezwłocznie (w ciągu 7 dni) zatrzymane prawo jazdy (za wyjątkiem podejrzenia podrobienia lub przerozrobienia dokumentu) według właściwości, sądowi uprawnionemu do rozpoznania sprawy o wykroczenie, prokuratorowi lub staroście. Następca decyzja sądu bądź prokuratora<sup>18</sup> w zakresie zatrzymania prawa jazdy może być pozytywna, sankcjonująca niejako fizyczne zatrzymanie prawa jazdy przez Policję, albo negatywna, której następstwem będzie zarządzenie zwrotu prawa jazdy osobie, której zostało ono zatrzymane<sup>19</sup>. Będące przedmiotem niniejszego opracowania zatrzymanie faktyczne służy przede wszystkim natychmiastowemu wyeliminowaniu z ruchu drogowego osób stwarzających szczególne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>20</sup>, zapobiegając posługiwaniu się prawem jazdy przez osobę dopuszczającą się wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji o najwyższym ciężarze gatunkowym, a tym samym ewentualnemu popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia przez kierującego pojazdem, ułatwieniu wykonania orzeczenia o zakazie prowadzenia pojazdów<sup>21</sup>.

---

<sup>15</sup> Por. W. Marcinkowski, *Postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy w przypadkach szczególnych*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2002, nr 4, s. 123; J. Kosonoga, *Zaliczenie na poczet środków karnych odpowiadających im środków zapobiegawczych, uwagi de lege lata i postulaty de lege ferenda*, (w:) *Zmiany w polskim prawie karnym po wejściu w życie Kodeksu karnego z 1997 roku*, pod red.: T. Bojarskiego, K. Nazar, A. Nowosad i M. Szwarczyka, Lublin 2006, s. 100–101; R. A. Stefański, *Prawo...*, *op. cit.*, s. 929; S. Soboń, *Kodeks drogowy. Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK*, część I, Warszawa 2016, s. 595.

<sup>16</sup> Który taką decyzję oczywiście może również wydać bez uprzedniego faktycznego zatrzymania prawa jazdy przez Policję.

<sup>17</sup> W razie bowiem przeprowadzenia badania krwi lub moczu dla oceny trzeźwości lub zawartości środka działającego podobnie do alkoholu, prawo jazdy przekazuje się wraz z wynikiem tego badania. Jeżeli jednak wynik tego badania nie został uzyskany w ciągu 30 dni od dnia zatrzymania prawa jazdy, należy niezwłocznie zwrócić je właścicielowi (art. 136 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*).

<sup>18</sup> W zależności od rodzaju postępowania. W postępowaniu przygotowawczym będzie to prokurator, a w toku postępowania sądowego oraz w sprawie o wykroczenie – sąd właściwy do rozpoznania sprawy.

<sup>19</sup> Por. R. A. Stefański, *Prawo...*, *op. cit.*, s. 956.

<sup>20</sup> Por. T. Huminiak, *Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy na poczet orzeczonego później zakazu prowadzenia pojazdów jako środka karnego z art. 39 pkt 3 k.k.*, Paragraf na Drodze 2004, nr 1, s. 11; T. Razowski, *Zaliczenie...*, *op. cit.*, s. 26; J. Kosonoga, *Zaliczenie na poczet...*, *op. cit.*, s. 101; R. A. Stefański, *Prawo o ruchu...*, *op. cit.*, s. 929.

<sup>21</sup> Por. uchwałę SN z dnia 14 września 1990 r., sygn. V KZP 21/90, OSNKW 1991, nr 4–6, poz. 19; K. Łucarz, *Nowa regulacja podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów*, (w:) *Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego*, t. VII, pod red. L. Boguni, Wrocław 2001, s. 11; T. Razowski, *Zaliczenie...*, *op. cit.*, s. 26.

### 3. Stan wyższej konieczności w przepisach ruchu drogowego

Istnieją sytuacje szczególne, które wpływają na odmienną, niż wynikająca z zachowania się kierującego w danej sytuacji, ocenę podstaw do zatrzymania prawa jazdy z uwagi na naruszenie przepisów ruchu drogowego. Jest to przypadek kolizji dóbr, będących przedmiotem ochrony przepisów prawa. Sprawca poświęca wówczas jedno z tych dóbr, w celu ochrony innego dobra prawnego. Jest to okoliczność tego rodzaju, że została potraktowana jako uzasadniająca odstępianie od zastosowania negatywnej konsekwencji administracyjno-prawnej, w postaci zatrzymania prawa jazdy.

Instytucja stanu wyższej konieczności jest jedną z podstawowych w systemie prawa karnego i została przewidziana w części ogólnej *Kodeksu karnego*, z zastosowaniem do części szczególnej oraz pozakodeksowych przestępstw, na podstawie art. 116 k.k.<sup>22</sup> Z tej racji, z braku odpowiedniej ustawowej delegacji, przepisy o stanie wyższej konieczności z *Kodeksu karnego* nie mogą znaleźć zastosowania do przepisów ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, a tym samym do uregulowanego w tej ustawie zatrzymania prawa jazdy. Podstawowy przepis w zakresie stanu wyższej konieczności stanowi, iż nie popełnia przestępstwa, kto działa w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego jakiemukolwiek dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa nie można inaczej uniknąć, a dobro poświęcone przedstawia wartość niższą od dobra ratowanego (art. 26 § 1 k.k.). Odpowiedni przepis funkcjonuje również na gruncie prawa wykroczeń. Stanowi on, że nie popełnia wykroczenia, kto działa w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa nie można uniknąć inaczej, a dobro poświęcone nie przedstawia wartości oczywiście większej niż dobro ratowane (art. 16 § 1 *Kodeksu wykroczeń*).

Przepis wprowadzony do ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* w zasadzie odpowiada treści regulacji k.k. oraz k.w., uwzględniając cel, dla którego regulacja znalazła się w przepisach ruchu drogowego. Nie chodzi tu bowiem o wyłączenie bezprawności czynu sprawcy (tak jak w przywołanych przepisach k.k.<sup>23</sup> i k.w.<sup>24</sup>), gdyż przepis ten nie zwalnia od *odpowiedzialności* za przestępstwo (wykroczenie), a umożliwia odstępianie od stosowania sankcji o charakterze administracyjnoprawnym, w postaci faktycznego zatrzymania prawa jazdy<sup>25</sup>. Odstąpienie to ma charak-

<sup>22</sup> Przepis ten stanowi, że „Przepisy części ogólnej tego kodeksu (tj. Kodeksu karnego – *uwaga autora*) stosuje się do innych ustaw przewidujących odpowiedzialność karną, chyba że ustawy te wyraźnie wyłączają ich zastosowanie”.

<sup>23</sup> Por. J. Lachowski, *Stan wyższej konieczności w polskim prawie karnym*, Warszawa 2005, s. 163–164; P. Daniluk, *Stan wyższej konieczności jako okoliczność wyłączająca bezprawność karną czynu*, *Studia Prawnicze* 2007, nr 2, s. 101–120; Z. Jędrzejewski, *Bezprawność jako element przestępności czynu*, Warszawa 2009, s. 446 i 462–463.

<sup>24</sup> Por. A. Gubiński, *Prawo wykroczeń*, Warszawa 1989, s. 131–143; W. Kotowski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Kraków 2004, s. 53; A. Marek, *Prawo wykroczeń*, Warszawa 2006, s. 46–47.

<sup>25</sup> Por. J. Kulesza, *Stan...*, *op. cit.*, s. 25.

ter obligatoryjny w przypadku wystąpienia okoliczności wskazanych w art. 135 ust. 1aa ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, co wynika ze sformułowania: „Przepisu ust. 1 pkt 1a nie stosuje się...”

Kolejną różnicą jest wskazanie wprost, jakie dobro prawne należy poświęcić, by móc zastosować omawiany przepis. Chodzi o dobro prawne w postaci *bezpieczeństwa na drodze*, a nie jakiegokolwiek inne dobro prawne<sup>26</sup>. Niewątpliwie bezpieczeństwo na drodze, rozumiane jako rodzaj dobra prawnego podlegającego ochronie, zawiera się w ramach pojęcia *bezpieczeństwa w komunikacji*. Jest jednak pojęciem węższym od tego ostatniego, chociażby z tego względu, że nie obejmuje bezpieczeństwa w ruchu wodnym i powietrznym, które również są elementami składającymi się na bezpieczeństwo w komunikacji<sup>27</sup>, a w których nie odbywa się ruch drogowy<sup>28</sup>, jak też ruch na torowiskach (szlakach kolejowych<sup>29</sup>), gdzie również nie odbywa się ruch drogowy, a jedynie szynowy.

Samo bezpieczeństwo jest przeciwieństwem niebezpieczeństwa<sup>30</sup>, przez które rozumie się stan zagrożenia, układ zjawisk, sytuację, w której zachodzi znaczne prawdopodobieństwo nastąpienia ujemnie ocenianych, szkodliwych skutków<sup>31</sup>. Na potrzeby niniejszego opracowania, przez bezpieczeństwo na drodze jako dobro prawne, należałoby rozumieć całość porządku i urządzeń społecznych, zapewniających prawidłowy przebieg ruchu pojazdów na drogach udostępnionych do ruchu, chroniących z jednej strony, a z drugiej eliminujących zagrożenie dla życia, zdrowia i mienia w rozmiarach powszechnych<sup>32</sup>.

---

<sup>26</sup> Rozumiane jako materia posiadająca wartość społeczną, będąca podstawą stosunków społecznych, chroniona przepisem prawnym. Por. W. Wolter, *Nauka o przestępstwie*, Warszawa 1973, s. 41–42.

<sup>27</sup> Por. S. Tarapata, *Kontrowersje wokół wyznaczenia granic dobra prawnego – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 23 września 2009 r.* (sygn. I KZP 15/09), *Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych* 2012, nr 1, s. 146.

<sup>28</sup> Obejmujący ruch drogowy i kolejowy. Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 64–65; O. Górniok, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, *Kodeks karny. Komentarz*, t. II, Gdańsk 2005, s. 155; S. Joachimiak, *Droga leśna jako miejsce ruchu lądowego*, Paragraf na Drodze 2016, nr 10, s. 6.

<sup>29</sup> Por. *Wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawie karania sprawców przestępstw drogowych* – uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r., sygn. VI KO 54/61, OSNKW 1963, nr 10, poz. 179 oraz *Wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe* – uchwała SN z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74, OSNKW1975, nr 3–4, poz. 33.

<sup>30</sup> Por. G. Łabuda, *Przyczynki do koncepcji niebezpieczeństwa w prawie karnym*, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* 2004, nr 2, s. 78.

<sup>31</sup> Por. K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 73–76. Szerzej por. M. Cieślak, *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego* 1955, nr 1, s. 149–166 oraz G. Łabuda, *Przyczynki...*, *op. cit.*, s. 77–97.

<sup>32</sup> Por. K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, *op. cit.*, s. 21; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe...*, *op. cit.*, s. 69.



*De lege lata*, ze względu na kategoryczną treść przepisu art. 135 ust. 1aa ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, kierującemu nie można zatrzymać prawa jazdy, w przypadku:

- przekroczenia przez niego prędkości dopuszczalnej o więcej niż 50 km/h w obszarze zabudowanym lub
- przewożenia osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji (z wyjątkami wynikającymi z ustawy) –

gdy naruszeń tych dopuścił się on w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć w inny sposób, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego.

Kierujący musi działać we wskazanym wyżej celu, a zatem w zamiarze bezpośrednim kierunkowym (*dolus directus coloratus*) uchylenia niebezpieczeństwa (a nie w jakimkolwiek innym celu), z wyłączeniem działania w zamiarze ewentualnym, a zatem w sytuacji godzenia się, przewidzenia, możliwości uchylenia niebezpieczeństwa.

Dobru prawnemu musi grozić rzeczywiste (a nie urojone) niebezpieczeństwo, tj. stan obiektywnie stwarzający ryzyko naruszenia (zniszczenia, uszczuplenia) dobra chronionego prawem<sup>33</sup>. Jego źródłem może być każdy element otaczającego świata, a nie tylko człowiek<sup>34</sup>. Nie uzasadnia jednak zastosowania stanu wyższej konieczności niebezpieczeństwo wynikające z działania w ramach uprawnień lub obowiązków ustawowych<sup>35</sup>. Przyjmuje się również możliwość powołania się na stan wyższej konieczności w przypadku sprowadzenia niebezpieczeństwa dla dobra prawnego własnym zachowaniem<sup>36</sup>. Niebezpieczeństwo musi być bezpośrednie, a zatem mogące wystąpić niezwłocznie, z wysokim prawdopodobieństwem, w razie braku reakcji obronnej<sup>37</sup>.

<sup>33</sup> Por. A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990, s. 270 oraz 275–277; W. Zontek, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna*, t. I, pod red. M. Królikowskiego i R. Zawłockiego, Warszawa 2015, s. 512; A. Zoll, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna*, t. I, pod red. W. Wróbla i A. Zolla, Warszawa 2016, s. 575 i 580. Szerzej zob. J. Lachowski, *Stan wyższej konieczności...*, *op. cit.*, s. 79–94.

<sup>34</sup> Por. A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 280; W. Zontek, *Kodeks karny...*, *op. cit.*, s. 512; A. Zoll, *Kodeks karny...*, *op. cit.*, s. 579.

<sup>35</sup> Por. A. Zoll, *Kodeks karny...*, *op. cit.*, s. 579.

<sup>36</sup> Mówi się wówczas o „zawinionym” stanie wyższej konieczności, por. L. Gardocki, *Sprowokowana obrona konieczna i zawiniony stan wyższej konieczności w polskim prawie karnym*, *Studia Prawnicze* 1988, nr 1–2, s. 270–274; A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 282–286. Por. też A. Zoll, *Kodeks karny...*, *op. cit.*, s. 579. Odmienne: J. Skorupka, *Przestępstwo nadużycia zaufania – wybrane zagadnienia*, *Prok. i Pr.* 2004, nr 1, s. 136.

<sup>37</sup> Por. wyroki SN: z dnia 13 sierpnia 1963 r., sygn. IV K 975/61, OSKNW 1964, nr 4, poz. 56 oraz z dnia 5 sierpnia 1987 r., sygn. V KRN 191/87, OSNPG 1988, nr 6, poz. 52. Por. też K. Buchała, *Przestępstwa...*, *op. cit.*, s. 84–86; A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 82–87

Kolejnym niezbędnym warunkiem ziszczenia się podstaw odstąpienia od zatrzymania prawa jazdy jest istnienie subsydiarności działań podjętych dla ochrony dobra prawnego<sup>38</sup>. Subsydiarność ta oznacza, że w celu ochrony zagrożonego dobra prawnego, kierujący jest zobowiązany podjąć alternatywne działania, nie naruszające innych dóbr prawnych, a dopiero po ich wyczerpaniu albo w razie ich braku, podjąć działanie<sup>39</sup> naruszające bezpieczeństwo na drodze, w postaci przekroczenia prędkości lub przewożenia pojazdem większej liczby osób, niżby wynikało to z przepisów. Ważne w tym względzie jest porównanie efektywności zastosowanych środków ochrony dobra prawnego. Oznacza to możliwość wyboru najbardziej skutecznego środka ochrony tego dobra przed zagrożeniem. Nie ulega wątpliwości, że zagrożone dobro, które kierujący zamierza ratować, powinno pozostawać pod ochroną prawa<sup>40</sup>. Trafnie na tę okoliczność podaje się przykład kierowcy, który ucieka z miejsca wypadku bez udzielenia pomocy ofierze wypadku, w obawie przed grożącą mu odpowiedzialnością karną (tj. dobro niepodlegające ochronie) oraz kierowcy, którego motywacją działania w tej sytuacji było uniknięcie samosądu<sup>41</sup>. Istotną jednak z punktu widzenia przepisu art. 135 ust. 1aa ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* jest zasada proporcjonalności dóbr<sup>42</sup>, która w tej sytuacji objawia się w ten sposób, iż poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze musi przedstawiać wartość niższą od dobra ratowanego. Należy zatem, w każdym przypadku, w którym zachodzi możliwość zastosowania art. 135 ust. 1aa tej ustawy, *in concreto* dokonać porównania dobra prawnego w postaci bezpieczeństwa na drodze, z zagrożonym dobrem prawnym, którego ochronę miał na uwadze kierujący, działający w celu uchylecia bezpośredniego niebezpieczeństwa dla tego dobra<sup>43</sup>. Z porównania wartości tych dóbr powinno wynikać, że poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze musi przedstawiać wartość mniejszą od wartości dobra ratowanego. Porównanie to powinno się odbywać w oparciu o wskazywane w doktrynie dwa elementy wartościowania kolidujących ze sobą dóbr chronionych prawem, z których jedno podlega poświęceniu dla ratowania drugiego. Są nimi:

---

i 271; J. Lachowski, *Stan wyższej konieczności...*, *op. cit.*, s. 133; A. Zoll, *Kodeks karny...*, *op. cit.*, s. 581.

<sup>38</sup> Por. P. Daniluk, *Stan wyższej konieczności...*, *op. cit.*, s. 113.

<sup>39</sup> Por. A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 273. Szerzej zob. J. Lachowski, *Stan wyższej konieczności...*, *op. cit.*, s. 134–139.

<sup>40</sup> Zob. J. Lachowski, *op. cit.*, s. 55; A. Zoll, *Kodeks...*, *op. cit.*, s. 581.

<sup>41</sup> A. Zoll, *Kodeks...*, *op. cit.*, s. 581.

<sup>42</sup> Odnośnie tej zasady por.: W. Łuniewski, *Stan wyższej konieczności a zasada proporcjonalności dóbr*, Pal. 2002, nr 3–4, s. 40–46; J. Lachowski, *Stan wyższej konieczności...*, *op. cit.*, s. 120–133; A. Skowron, *Wokół ucieczki z miejsca wypadku i stanu wyższej konieczności*, Paragraf na Drodze 2006, nr 8, s. 54.

<sup>43</sup> Por. J. Giezek, *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wrocław 1994, s. 141; J. Lachowski, *Stan wyższej konieczności...*, *op. cit.*, s. 132; P. Daniluk, *Stan wyższej konieczności...*, *op. cit.*, s. 118–120.

- kryterium wartościowania oraz
- miernik tego wartościowania<sup>44</sup>.

Jeśli chodzi o pierwsze kryterium, to dominujący, a zarazem słuszny pogląd przyjmuje, iż szacowanie kolidujących ze sobą dóbr odbywa się według koncepcji obiektywnej, to jest zdystansowanej (bezzstronnej, neutralnej) oceny dóbr, z pominięciem osobistych (subiektywnych) odczuć osoby będącej w sytuacji kolizji dóbr<sup>45</sup>. Jeżeli chodzi o mierniki wartościowania, to wyróżnia się wśród nich najczęściej:

- system ocen prawodawcy, a zatem wartościowanie dóbr dokonane w przepisach ustawy karnej, a wyinterpretowane chociażby z kodeksowej systematyki przestępstw, czy też ustawowego zagrożenia karą za ich popełnienie<sup>46</sup>;
- kryterium ilościowe, z którego wynika, iż większą wartość ma większa liczba dóbr danego rodzaju (pomocne przy wartościowaniu dóbr tego samego rodzaju)<sup>47</sup>;
- kryterium możliwości odtworzenia danego dobra lub przywrócenia go do stanu, w jakim istniało przed jego poświęceniem, a które wskazuje, iż w hierarchii dóbr wyżej stoi dobro podlegające odtworzeniu lub przywróceniu do stanu poprzedniego<sup>48</sup>;
- kryterium charakteru i rozmiaru szkód<sup>49</sup>;
- kryterium stopnia prawdopodobieństwa wystąpienia lub uniknięcia przewidywanego zagrożenia dla dobra prawnego<sup>50</sup> –

przy czym żadnemu z tych mierników nie można przyznać waloru samodzielnego, czy też bezwzględnego, a podstawowe znaczenie w ich ocenie powinien mieć przyjęty w danym społeczeństwie system wartości<sup>51</sup>.

#### 4. Ocena nowej regulacji

Oceniając dodaną, omówioną regulację stwierdzić trzeba, że jest ona krokiem w dobrym kierunku. Niezależnie bowiem od istnienia uregulowania faktycznego zatrzymania prawa jazdy, stosowanego do typowych sytuacji naruszeń przepisów

<sup>44</sup> Zob. J. Lachowski, *Stan wyższej...*, *op. cit.*, s. 123.

<sup>45</sup> Tamże, s. 123–124.

<sup>46</sup> Chociaż słusznie zauważa się, iż kryteria te nie mają charakteru bezwzględnego. Zob. J. Lachowski, *Stan wyższej...*, *op. cit.*, s. 125–126.

<sup>47</sup> I w tym jednak miejscu wskazuje się na niedoskonałość tego wyróżnienia w przypadku chociażby życia ludzkiego. Zob. J. Lachowski, *Stan wyższej...*, *op. cit.*, s. 126–127.

<sup>48</sup> Por. J. Lachowski, *Stan wyższej...*, *op. cit.*, s. 129 i wskazane tam słusznie zastrzeżenia co do bezwzględnego obowiązywania tego kryterium; J. Giezek, *Przyczynowość...*, *op. cit.*, s. 141. Wskazuje się również, że nie bez wpływu na wartościowanie dóbr jest aktualny ustrój społeczno-polityczny. Szerzej zob. J. Lachowski, *Stan wyższej...*, *op. cit.*, s. 125–126.

<sup>49</sup> Zob. J. Lachowski, *Stan wyższej...*, *op. cit.*, s. 132–133.

<sup>50</sup> Por. pogląd J. Giezka, który pisze o stopniu prawdopodobieństwa wystąpienia lub uniknięcia przewidywanego naruszenia dobra prawnego (J. Giezek, *Przyczynowość...*, *op. cit.*, s. 141).

<sup>51</sup> Zob. J. Lachowski, *Stan wyższej konieczności...*, *op. cit.*, s. 130, 132.

ruchu drogowego, uwzględniono dodatkowo szczególne, mogące mieć miejsce w praktyce ruchu drogowego, sytuacje, które ze swej istoty wymagać będą szczególnej reakcji, odmiennej od tej, normalnie przyjętej. Społecznie korzystnym uregulowaniem jest wprowadzenie instytucji, która umożliwi ratowanie dobra wyższej wartości kosztem dobra o wartości niższej<sup>52</sup>.

Wątpliwości natomiast budzić może zakres i forma przyjętego rozwiązania. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na ewentualną implikację, jaką wywiera przyjęcie przez funkcjonariusza działania sprawcy w warunkach *de facto* stanu wyższej konieczności, w związku ze stwierdzonym przez niego dokonaniem jednego z naruszeń przepisów ruchu drogowego, wskazanych w art. 135 ust. 1 pkt 1a ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* na ewentualnie postępowanie przed sądem lub prokuratorem w zakresie oceny prawej zachowania się sprawcy. Przy całej złożoności wskazanej instytucji może się bowiem zdarzyć, że uprawniony funkcjonariusz odstąpi od faktycznego zatrzymania prawa jazdy, z uwagi na zachodzący – w jego ocenie – stan wyższej konieczności, a następnie oceny tej nie podzieli organ postępowania karnego, dezawuuując tym samym wcześniejszą decyzję wydaną na podstawie przepisu art. 135 ust. 1a ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, zawierającą w sobie ustalenie odnośnie istnienia stanu wyższej konieczności.

Niezależnie od tego i uwzględniając wcześniejsze uwagi należałoby przyjąć, iż zbyt szeroko ujęto okoliczności, w których można odstąpić od obligatoryjnego zatrzymania prawa jazdy, w przypadku wystąpienia wskazanej w ustawie okoliczności szczególnej. Ustawodawca wyszedł bowiem poza granice wyznaczone przez Trybunał Konstytucyjny, w wyroku z dnia 11 października 2016 r., w sprawie sygn. K 24/15, i nie poprzestał na sytuacji przekroczenia na obszarze zabudowanym dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h przyjmując, iż również w przypadku przewożenia osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji<sup>53</sup>, można odstąpić od zatrzymania prawa jazdy, uniemożliwiającego kontynuowanie dalszej jazdy.

Odnośnie formy przyjętej regulacji zauważyć trzeba, iż do czynności faktycznego zatrzymania prawa jazdy (która i tak z reguły podlegać będzie w stosunkowo niedługim czasie procesowej weryfikacji przez sąd lub prokuratora), wykonywanej przez funkcjonariuszy Policji, którzy nie muszą przecież posiadać wykształcenia prawniczego, wymaga się interpretacji określonej sytuacji, w oparciu o skomplikowaną instytucję prawa karnego materialnego, w postaci stanu wyższej konieczności.

Można pokusić się o stwierdzenie, że zbyt dosłownie potraktowano wskazówkę Trybunału Konstytucyjnego co do kierunku zmian legislacyjnych. Wystarczyłoby w tym przedmiocie (uwzględniając przedstawione uwagi co do zakresu

---

<sup>52</sup> Por. A. Zoll, *Kodeks karny...*, *op. cit.*, s. 575.

<sup>53</sup> Z wyjątkiem wskazanym w art. 135 ust. 1 pkt 1a, lit b *in fine* ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

zmiany) zastosować sformułowanie: „W sytuacji wskazanej w ust. 1 pkt 1a lit. a można odstąpić od zatrzymania prawa jazdy za pokwitowaniem, w szczególnie uzasadnionych wypadkach”. Sformułowanie to, mające niewątpliwie charakter klauzuli generalnej, miałyby szerszy zasięg oddziaływania. Obejmowałoby swoim zakresem także inne aniżeli stan wyższej konieczności, niemożliwe do przewidzenia z góry, sytuacje na drodze, które – wedle oceny dokonującego czynność zatrzymania – uzasadniałyby wyjątkowo odstąpienie od obowiązku zatrzymania prawa jazdy w przypadku kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. Takie ujęcie przepisu pozostawałoby jednocześnie w zgodzie z kształtującym prawo orzeczeniem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 października 2016 r., w sprawie sygn. K 24/15, przewidując sytuacje usprawiedliwiające, m.in. (ale nie tylko) ze względu na stan wyższej konieczności, kierowanie pojazdem z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym.

### **Bibliografia**

1. Bachrach, A. (1980). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa.
2. Buchała, K. (1973). *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa.
3. Cieślak, M. (1955). *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego, nr 1.
4. Daniluk, P. (2007). *Stan wyższej konieczności jako okoliczność wyłączająca bezprawność karną czynu*, *Studia Prawnicze*, nr 2.
5. Gardocki, L. (1988). *Sprowokowana obrona konieczna i zawiniony stan wyższej konieczności w polskim prawie karnym*, *Studia Prawnicze*, nr 1–2.
6. Giezek, J. (1994). *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wrocław.
7. Górniok, O. (2005). (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, *et al.*, *Kodeks karny. Komentarz*, t. II, Gdańsk.
8. Gubiński, A. (1989). *Prawo wykroczeń*, Warszawa.
9. Huminiak, T. (2004). *Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy na poczet orzeczonego później zakazu prowadzenia pojazdów jako środka karnego z art. 39 pkt 3 k.k.*, *Paragraf na Drodze*, nr 1.
10. Jędrzejewski, Z. (2009). *Bezprawność jako element przestępności czynu*, Warszawa.
11. Joachimiak, S. (2016). *Droga leśna jako miejsce ruchu lądowego*, *Paragraf na Drodze*, nr 10.
12. Kolendowska-Matejczuk, M. (2017). *Glosa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 października 2016 r., sygn. K 24/15*, *Palestra*, nr 4.
13. Kosonoga, J. (2006). *Zaliczenie na poczet środków karnych odpowiadających im środków zapobiegawczych; uwagi de lege lata i postulaty de lege ferenda*, (w:) *Zmiany w polskim prawie karnym po wejściu w życie Kodeksu karnego z 1997 r.*, pod red. T. Bojarskiego, K. Nazar, A. Nowosad, M. Szwarczyka, Lublin.

14. Kotowski, W. (2004). *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Kraków.
15. Kotowski, W. (2011). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa.
16. Kulesza, J. (2017). *Glosa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 października 2016 r. sygn. K 24/15*, Państwo i Prawo, nr 10.
17. Kulesza, J. (2018). *Stan wyższej konieczności w ruchu drogowym w świetle orzecznictwa sądowego*, Prok. i Pr., nr 2.
18. Lachowski, J. (2005). *Stan wyższej konieczności w polskim prawie karnym*, Warszawa.
19. Laskowska, M. (2018). *Opinia prawna z dnia 21 lutego 2018 r. na temat zakresu, w jakim projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk sejmowy nr 2059) realizuje wyrok Trybunału Konstytucyjnego w sprawie o sygn. K 24/15*, dostępna na stronie [www.sejm.gov.pl](http://www.sejm.gov.pl)
20. Łabuda, G. (2004). *Przyczynek do koncepcji niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny, nr 2.
21. Łuczak, K. (2001). *Nowa regulacja podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów*, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, t. VII, pod red. L. Boguni, Wrocław.
22. Łuniewski, W. (2002). *Stan wyższej konieczności a zasada proporcjonalności dóbr*, Palestra, nr 3–4.
23. Marcinkowski, W. (2002). *Postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy w przypadkach szczególnych*, Wojskowy Przegląd Prawniczy, nr 4.
24. Marek, A. (2006). *Prawo wykroczeń*, Warszawa.
25. Razowski, T. (2004). *Zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia określonej kategorii pojazdów również na poczet zakazu prowadzenia pojazdów innej kategorii*, Paragraf na Drodze, nr 3.
26. Skorupka, J. (2004). *Przestępstwo nadużycia zaufania – wybrane zagadnienia*, Prok. i Pr., nr 1.
27. Skowron, A. (2006). *Wokół ucieczki z miejsca wypadku i stanu wyższej konieczności*, Paragraf na Drodze, nr 8.
28. Soboń, S. (2016). *Kodeks drogowy. Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK*, cz. I, Warszawa.
29. Spotowski, A. (1990). *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa.
30. Stefański, R., A. (2008). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa.
31. Stefański, R., A. (1999). *Zaliczenie zatrzymania prawa jazdy na poczet zakazu prowadzenia pojazdów*, Prok. i Pr., nr 1.
32. Tarapata, S. (2012). *Kontrowersje wokół wyznaczania granic dobra prawnego – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 23 września 2009 r.*, (sygn. I KZP 15/09), Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych, nr 1.
33. Wolter, W. (1973). *Nauka o przestępstwie*, Warszawa.
34. Zoll, A. (2016). (w:) *Kodeks karny. Część ogólna*, t. I, pod red. W. Wróbla i A. Zolla, Warszawa.
35. Zontek, W. (2015). (w:) *Kodeks karny. Część ogólna*, t. I, pod red. M. Królikowskiego i R. Zawłockiego, Warszawa.

\* \* \*

## Driving license suspension vis-à-vis state of emergency. General comments against the background of the amendment – *Road Traffic Act*

### **Abstract**

The subject of the study is to discuss a significant change in the *Road Traffic Act*, in force since June 22, 2018. It introduces the state of emergency institution to the statutory settlement of the actual suspension of driving license pursuant to Art. 135 section 1 point 1a). The motives of this amendment, the course of the legislative process and the legal consequences of this modification are presented. The grounds for applying the state of emergency regulated in Art. 135 section 1 aa of the *Road Traffic Act* are explained and an attempt to evaluate the regulation is take.

### **Key words**

Road traffic, driving license, driving license suspension, state of emergency, amendment, *Road Traffic Act*.

