

**Kazimierz J. Pawelec**

## **Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 22 maja 2018 r., sygn. V KK 156/18<sup>\*)</sup>, w sprawie pojęcia „prowadzenie pojazdu mechanicznego”**

### **Streszczenie**

Glosowane postanowienie dotyczy odpowiedzialności karnej z art. 178a § 1 k.k. osoby, która siedziała za kierownicą unieruchomionego samochodu, nie dysponując nawet kluczami, który to pojazd był pchany przez dwie inne osoby. Sąd Najwyższy przyjął, że ponosi ona odpowiedzialność karną, albowiem prowadziła pojazd mechaniczny. Ustalenie to, a zwłaszcza jego argumentacja prawna, wywołuje szereg uwag krytycznych, gdyż trudno wyobrazić sobie, aby samo zasiadanie za kierownicą pchanego samochodu było równoznaczne z pojęciem kierowania nim. Sąd Najwyższy, przy zastosowaniu analogii, przyjął, że zachowanie *podobne do zabronionego* wyczerpuje znamiona przestępstwa. Przyjęcie tego rodzaju koncepcji oznaczało, że osoby pchające samochód powinny być potraktowane jako współsprawcy, bądź udzielający pomocy sprawcy występkę z art. 178a § 1 k.k. To zaś, jak się wydaje, byłoby rażąco niesprawiedliwe.

### **Słowa kluczowe**

Bezpieczeństwo ruchu drogowego, pojazd mechaniczny w ruchu, kierujący pojazdem mechanicznym, współsprawstwo, przestępstwo kierowania pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu środków odurzających.

\* \* \*

### **Teza postanowienia**

„Wyłączony silnik nie pozbawia auta cech pojazdu mechanicznego”.

### **Glosa**

**P**rzytoczona teza nie powinna nastręczać jakichkolwiek uwag krytycznych. Jednakże, w ustalonym przez Sąd stanie faktycznym, wskazuje, że w świetle określenia ustawowych znamion występkę z art. 178a § 1 *Kodeksu karnego*, nie może być traktowana w tak jednoznaczny sposób.

---

**Dr Kazimierz J. Pawelec**, adwokat, Izba Adwokacka w Warszawie, wykładowca na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach.

<sup>\*)</sup> LEX nr 2553394.

M. J. został oskarżony, a następnie prawomocnie skazany, za popełnienie przestępstwa określonego w art. 178a § 1 i 4 k.k. w zw. z art. 64 § 1 k.k. Z niekwestionowanego stanu faktycznego wynikało, że M. J., zajmując miejsce za kierownicą samochodu o silniku unieruchomionym z powodu uszkodzenia akumulatora, nie posiadając kluczyków do samochodu, był przepychany przez inne osoby na odległość rzędu 3 metrów.

Trafnie zatem Sąd Najwyższy przyjął, że samochód, za kierownicą którego siedział M. J., był pojazdem mechanicznym. Czy jednak M. J. był osobą prowadzącą taki pojazd w rozumieniu art. 178a § 1 k.k. oraz czy znajdował się w ruchu zgodnie z jego konstrukcją oraz przeznaczeniem? Na tego rodzaju pytania, niestety, nie znajdujemy odpowiedzi w motywach orzeczenia. Sąd Najwyższy jedynie ogólnie stwierdził, że M. J. był „osobą prowadzącą pojazd”, albowiem zajmował miejsce za jego kierownicą, kontrolował ruch pojazdu, nadawał mu określony, pożądaný kierunek, wykorzystując do tego siłę mięśni osób pchających samochód. Mógł również hamować przy zastosowaniu hamulca ręcznego, a tym samym kontrolować prędkość, jak też zapobiegać ewentualnemu niebezpieczeństwu.

Tak więc, mimo trafności wyrażonego w tezie stanowiska, rozstrzygnięcie Sądu Najwyższego (pomijając już ogromne zdziwienie) uzasadnia podjęcie zdecydowanej krytyki. Wszak dla określenia ustawowych znamion występku z art. 178a § 1 k.k. konieczne było określenie pojęcia „osoba kierująca”, jak również zdefiniowanie pojęcia „pojazd mechaniczny znajdujący się w ruchu”, czego w motywach postanowienia nie znajdujemy. Tymczasem, przechodząc do określenia podmiotu występku kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających, w pierw miejsce należało podkreślić, że szerokie wyłączenie podmiotowe zostało zawarte w art. 178 i 187a § 1 k.k. Podmiotem wymienionych przestępstw, podobnie jak przestępstwa z art. 178b k.k., może być wyłącznie osoba prowadząca pojazd mechaniczny, jako sprawca bezpośredni<sup>1</sup>.

W orzecznictwie, jak też w doktrynie, zaaprobowany został pogląd, że za *prowadzącego pojazd mechaniczny* uważa się tego, kto bezpośrednio włada mocą silnika, nadaje pojazdowi ruch oraz kierunek<sup>2</sup>. Nie można mieć zastrzeżeń do poglądu Sądu Najwyższego, że dla oceny, czy określona osoba prowadziła pojazd, nie ma znaczenia, czy podstawowe czynności prowadzenia (np. nadanie kierunku jazdy, prędkości, hamowania, ostrzegania itp.) wykonywała jedna osoba czy też więcej osób oraz czy dla każdej z tych czynności przewidziany został odrębny członek załogi. Nie miało też znaczenia, czy decyzję o podjęciu określonej czynności wchodzącej w skład prowadzenia, podejmował kierujący zespołem, czy też kwestia ta uregulowana była w instrukcji bądź regulaminie. W wyroku z dnia 5 lutego 1987 r.,

---

<sup>1</sup> Por. wyrok SN z dnia 4 lutego 1992 r., sygn. II KRN 451/91, OSP 1993, nr 11, poz. 221.

<sup>2</sup> Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 385; K. J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa 2017, s. 41.

(sygn. V KRN 462/86, OSPiKA 1988, nr 1 poz. 12)<sup>3</sup>, Sąd Najwyższy uznał pomocnika maszynisty na współprowadzącego parowóz. Załoga samolotu również uznana została za współprowadzącą, na równi z pilotem<sup>4</sup>.

W doktrynie, podobnie jak w orzecznictwie, spory wywoływała kwestia odpowiedzialności karnej instruktora nauki jazdy. W judykaturze reprezentowany był pogląd, że instruktor nauki jazdy, wykonując swą funkcję w stanie nietrzeźwości bądź pod wpływem środków odurzających, powinien ponieść odpowiedzialność karną w oparciu o treść art. 180 k.k.<sup>5</sup> Trudno podzielić tego rodzaju pogląd, gdyż instruktor nauki jazdy jest współprowadzącym pojazd<sup>6</sup>. Ma on bowiem bezpośredni wpływ na kierowanie pojazdem poprzez dysponowanie dodatkowym wyposażeniem, w tym hamulcem.

Reasumując: osobą prowadzącą pojazd jest osoba, która wykonuje czynności bezpośrednio związane z kierowaniem nim. Jest przy tym zależna od osoby, której czynności polegają na zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu<sup>7</sup>. Warunkiem odpowiedzialności jest tu znajdowanie się pojazdu w ruchu, czyli rozwijanie jakiegokolwiek (różnej od zera) prędkości. Należy przy tym podzielić pogląd P. Kardasa<sup>8</sup>, że wyrażona w art. 20 k.k. zasada indywidualizacji odpowiedzialności na płaszczyźnie strony podmiotowej nie może prowadzić do modyfikacji podstaw odpowiedzialności karnej, określonej przez znamiona poszczególnych typów czynu zabronionego. W głosowanym postanowieniu, co już zostało zaznaczone, ustalony stan faktyczny nie budził wątpliwości. Bezsporne było, że mimo zasiadania za kierownicą, skazany nie miał najmniejszej możliwości uruchomienia silnika, jak też posługiwania się urządzeniami sterowniczymi oraz wspomagającymi kierowanie pojazdem. Mało tego – samochód, ze swej istoty, napędzany jest silnikiem. To silnik nadaje mu ruch. Nadanie mu ruchu i określonej prędkości przy pomocy mięśni popychających go znajomych skazanego niewątpliwie nie odpowiadało sytuacji „pojazdu znajdującego się w ruchu”, którym miał kierować skazany<sup>9</sup>.

W głosowanym orzeczeniu Sąd Najwyższy posłużył się analogią, gdyż przyjął zachowanie *podobne* do zabronionego, jako przestępcze. Gdyby pójść tokiem przedstawionego rozumowania Sądu, to również powinny zostać pociągnięte do odpowiedzialności karnej osoby pchające pojazd, jako współsprawcy, co oczywi-

<sup>3</sup> Por. glosa R. A. Stefańskiego do wyroku SN z dnia 5 lutego 1987 r., sygn. V KRN 462/86 (OSPiKA 1988, nr 1 poz. 12), NP 1989, nr 2–3, s. 237–241.

<sup>4</sup> Zob. wyrok SN z dnia 29 stycznia 1972 r., sygn. Rw 1532/71, OSNKW 1972, nr 5, poz. 93.

<sup>5</sup> Por. wyrok SN z dnia 27 maja 1997 r., sygn. V KKN 268/96, OSNKW 1997, nr 9–10, poz. 76 z głosami aprobującymi: K. Buchały, OSP 1998, nr 3, s. 166–167 i A. Kawczyńskiego, Prok. i Pr. 1998, nr 5, s. 83–86, oraz krytyczną R. A. Stefańskiego, WPP 1998, nr 3–4, s. 178–180.

<sup>6</sup> Por. R. A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. R. A. Stefańskiego, Warszawa 2015, s. 1084 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

<sup>7</sup> Por. wyrok SN z dnia 22 lipca 1993 r., sygn. II KRN 110/93, OSP 1994, nr 2, poz. 32 z glosą R. A. Stefańskiego, OSP 1994, nr 2, s. 32.

<sup>8</sup> P. Kardas, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, t. I, pod red. A. Zolla, Warszawa 2007, s. 353–354.

<sup>9</sup> Por. uchwałę SN z dnia 8 grudnia 1960 r., sygn. VI KO 64/60, PiP 1961, nr 4–5, s. 845.

ście wymagałoby odrębnych, szczegółowych ustaleń, których jednak nikt nie uczynił<sup>10</sup>.

### **Bibliografia**

1. Bachrach, A. (1980). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa.
2. Buchała, K. (1998). *Glosa do wyroku SN z dnia 27 maja 1997 r., sygn. V KKN 268/96*, OSP nr 3.
3. Kardas, P. (2007). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, t. I, pod red. A. Zolla, Warszawa.
4. Kawczyński, A. (1998). *Glosa do wyroku SN z dnia 27 maja 1997 r., sygn. V KKN 268/96*, Prok. i Pr., nr 5.
5. Pawelec, K., J. (2017). *Sprawadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa.
6. Stefański, R. A. (1989). *Glosa do wyroku SN z dnia 5 lutego 1987 r., sygn. V KRN 462/86*, NP, nr 2–3.
7. Stefański, R., A. (1988). *Glosa do wyroku SN z dnia 27 maja 1997 r., sygn. V KKN 268/96*, WPP, nr 3–4.
8. Stefański, R., A. (2015). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. R. A. Stefańskiego, Warszawa.

\* \* \*

Commentary on the judgement of the Supreme Court of 22 May 2018, Ref. V KK 156/18, on the concept of “driving a motor vehicle”

#### **Abstract**

The judgement in question concerns the criminal liability of art. 178a § 1 of *Penal Code* of the person who was sitting behind the steering wheel of a stationary vehicle and did not even have the car keys, which vehicle was being pushed by two other persons. The Supreme Court concluded that the person behind the steering wheel was criminally responsible because he/she was actually driving a motor vehicle. This conclusion, and the legal argumentation in particular, raises a number of critical remarks as it is unimaginable to consider merely sitting behind a steering wheel of a pushed vehicle as equivalent to the concept of driving it. The Supreme Court, by using analogy, held that behaviour *similar to prohibited* satisfies the criteria of a crime. In view of such reasoning the persons pushing the vehicle should have been treated as accomplices or aiding the offender against art. 178a § of *Penal Code*, which seems to have been grossly unjust.

#### **Key words**

Road safety, motor vehicle in motion, motor vehicle driver, complicity, offence of driving under the influence of alcohol or intoxicants.

---

<sup>10</sup> Por. wyroki SN: z dnia 7 lipca 1998 r., sygn. III KKN 109/97, Prok. i Pr. 1999, nr 2, s. 2, oraz z dnia 1 października 2014 r., sygn. II KK 178/14, Prok. i Pr. 2015, dodatek „Orzecznictwo”, nr 1–2, poz. 6.