



**Łukasz  
Duško**



**Mateusz  
Szurman**

## Sformułowanie „podczas jazdy” jako okoliczność modalna zakazu korzystania z telefonu przez kierującego pojazdem

### Streszczenie

Przedmiotem opracowania jest charakterystyka sformułowania „podczas jazdy”, ujętego w art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Przepis normuje zakaz korzystania przez kierującego pojazdem, podczas jazdy, z telefonu, wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku. Analizowane sformułowanie ma szczególne znaczenie w procesie stosowania prawa, gdyż dookreśla przedział czasu, w jakim możliwe jest złamanie wspomnianego zakazu. Dokonana przez autorów krytyczna analiza linii orzeczniczej sądów powszechnych oraz analiza konstruktywna doprowadziły do przedstawienia niespotykanej dotychczas w judykaturze koncepcji wykładni tego przepisu, wykładni uniemożliwiającej przypisanie odpowiedzialności za wykroczenie w przypadkach, gdy korzystanie z telefonu miało miejsce w czasie wymuszonego unieruchomienia pojazdu (przykładowo: w czasie oczekiwania na zmianę sygnału na sygnalizatorze świetlnym, czy podczas stania w „korku”).

### Słowa kluczowe

Określenie „podczas jazdy”, telefon, wykroczenie drogowe, światła sygnalizacyjne, zatrzymanie pojazdu.

\* \* \*

### 1. Uwagi wprowadzające

W art. 97 *Kodeksu wykroczeń*<sup>1</sup> ustawodawca opisał czyn zabroniony, polegający na wykraczaniu przez uczestnika ruchu lub inną osobę znajdującą się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, a także właściciela lub posiadacza pojazdu, przeciwko tym przepisom ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*<sup>2</sup>

---

**Mgr Łukasz Duško, mgr Mateusz Szurman**, absolwenci Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego, doktoranci w Katedrze Prawa Karnego Uniwersytetu Jagiellońskiego, aplikanci adwokacy przy Okręgowej Radzie Adwokackiej w Krakowie.

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – *Kodeks wykroczeń*, Dz. U. z 1971 r., Nr 12, poz. 114.

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, Dz. U. z 1997 r., Nr 98, poz. 602. (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1990).

(lub przepisom wydanym na jej podstawie), których naruszenie nie zostało określone w odrębnym, samodzielny typie czynu zabronionego.

Sposób opisu tego wykroczenia prowadzi do dwóch istotnych konstatacji, stanowiących punkt wyjścia dla analizy problematyki podjętej w niniejszym opracowaniu:

- 1) Art. 97 k.w. stanowi tzw. *blankietowy przepis typizujący*. W procesie interpretacji znamion tego typu konieczne jest przeprowadzenie procesu uadekwatnienia zakresu odpowiedzialności, poprzez odwołanie się do innych przepisów prawa, ułożonych w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym* lub w przepisach wydanych na jej podstawie<sup>3</sup>.
- 2) Zakres penalizacji wyznaczany przez ten przepis jest nad wyraz szeroki, gdyż może obejmować wszelkie zachowania łamiące nakaz lub zakaz określonego zachowania, wynikający z przepisów regulujących bezpieczeństwo i/lub porządek w ruchu drogowym.

Wśród licznych norm postępowania, których naruszenie może zostać poddane ocenie przez pryzmat art. 97 k.w., wskazać można art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, statuujący zakaz korzystania przez kierującego pojazdem, podczas jazdy, z telefonu, wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku.

Uadekwatnienie art. 97 k.w. poprzez treść wskazanej regulacji ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* uprawnia do uznania, że zakres przedmiotowej odpowiedzialności za wykroczenie z art. 97 k.w. w zw. z art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* opiera się na czterech zasadniczych elementach konstrukcyjnych, związanych z:

- 1) podmiotem odpowiedzialności za wykroczenie;
- 2) znamieniem czynności sprawczej;
- 3) znamieniem przedmiotu czynu oraz
- 4) znamieniem modalnym.

Pozytywne ich przesądzenie jest konieczne w każdej sprawie, której przedmiotem jest ocena realizacji wskazanego czynu zabronionego.

Nie dokonując szczegółowej analizy wszystkich tych znamion, wskazać należy ciąg czynności, wymagających dowodowego ustalenia, niezbędnych dla wymierzenia represji za wskazane wykroczenie. Mianowicie konieczne jest ustalenie, że:

1. Pociągana do odpowiedzialności osoba fizyczna w chwili czynu była – w myśl przepisów ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* – *kierującym pojazdem*.
2. Osoba ta dopuściła się czynności sprawczej, opisanej w art. 45 ust. 2 pkt 1 cyt. ustawy, tj. korzystała z telefonu, wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku.

---

<sup>3</sup> R. Dębski, *Pozaustawowe znamiona przestępstwa. O ustawowym charakterze norm prawa karnego i znamionach typu czynu zabronionego nie określonych w ustawie*, Łódź 1995, s. 107–131.

3. Urządzenie to było telefonem.
4. Podjęte przez sprawcę tego zachowanie miało miejsce „podczas jazdy”.

Dokonany przez autorów niniejszego opracowania wybór właśnie przepisu art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* nie jest przypadkowy. Mianowicie:

- a) ma on znaczną doniosłość praktyczną,
- b) analiza coraz bogatszego orzecznictwa sądowego daje asumpt do twierdzenia, że w praktyce stosowania prawa każdy ze wskazanych wyżej elementów budzi wątpliwości i rozbieżności wykładnicze.

Jakkolwiek spory powstałe wokół znamion podmiotowych i przedmiotowych wspomnianej czynności wykonawczej nie są duże<sup>4</sup>, to z pewnością nieuprawnione byłoby tożsame stwierdzenie w odniesieniu do znamienia opisującego czynność sprawczą<sup>5</sup> oraz znamienia modalnego.

Niemniej jednak, jako że ramy niniejszego opracowania nie pozwalają na szczegółowe odniesienie się do wszystkich problemów dostrzeganych w nauce i orzecznictwie, w tym opracowaniu podjęta jest próba rozstrzygnięcia tych kontrowersji, które wiążą się z wykładnią tylko jednego, ostatniego ze wskazanych znamion, tj. znamienia modalnego, opisanego przez ustawodawcę zwrotem „podczas jazdy”. Znamię to ma szczególne znaczenie w procesie stosowania prawa, gdyż dookreśla przedział czasu, w jakim możliwe jest realizacja zachowania sprawczego. Ma ono zatem funkcję wysoce gwarancyjną dla potencjalnego sprawcy wykroczenia. Istotne jest więc precyzyjne określenie zakresu znaczeniowego tego zwrotu.

## 2. Przegląd orzecznictwa sądowego i doktryny

Przed przystąpieniem do merytorycznej wykładni znamienia modalnego „podczas jazdy”, wskazane wydaje się w pierwszej kolejności przedstawienie poglądów poświęconych temu zagadnieniu, prezentowanych dotychczas w nauce prawa oraz orzecznictwie sądowym.

Przegląd orzecznictwa pozwala twierdzić, że znacznie więcej miejsca sądy poświęcają problematyce znamienia „korzystanie z telefonu”, niż wykładni pojęcia

<sup>4</sup> Wydaje się, że już w niedalekiej przyszłości znamię podmiotu („kierujący pojazdem”) może prowadzić do licznych sporów argumentacyjnych, wobec pojawiających się w ruchu drogowym tzw. *pojazdów autonomicznych*, których ruchem sterują komputery. Zasadne wówczas będzie pytanie, czy pojazd taki w ogóle jest przez kogoś kierowany. Z kolei, w odniesieniu do znamienia przedmiotu (*telefon*), już teraz spory dogmatyczne koncentrują się wokół tych urządzeń, które, co prawda, z definicji telefonami nie są, ale mogą realizować połączenia telefoniczne (tablety, laptopy).

<sup>5</sup> Sporne pozostaje, czy w myśl art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* korzystanie z telefonu ogranicza się wyłącznie do takich czynności, jak wykonywanie połączenia, sporządzanie lub odczytywanie wiadomości, czy też obejmuje nawet takie czynności, jak drapanie się telefonem po głowie (tak np. orzekł Sąd Rejonowy w Olsztynie, w wyroku z dnia 5 lipca 2017 r., sygn. IX W 1496/17, LEX nr 2322294).

„podczas jazdy”. Dokładna lektura orzeczeń odnoszących się do tej kwestii pozwala jednak przedstawić kilka tez. Dla przykładu:

- 1) Sąd Rejonowy w Olsztynie uznał, że „postój pojazdu przed sygnalizatorem i oczekiwanie na zmianę świateł nie jest wyłączeniem pojazdu z ruchu. Nadal bowiem kierujący jest uczestnikiem ruchu (...)”<sup>6</sup>.
- 2) Podobnie wypowiedział się Sąd Rejonowy dla Warszawy-Śródmieścia, stwierdzając, że „»faktyczne« zatrzymanie pojazdu przed sygnalizatorem i oczekiwanie na zmianę świateł nie jest tożsame z zatrzymaniem pojazdu, oznaczającym jego unieruchomienie, a tym samym wyłączenie pojazdu z ruchu (z jazdy). W związku z tym, w ocenie sądu, »faktyczne« zatrzymanie pojazdu w oczekiwaniu na zmianę świateł nie oznacza, iż samochód nie jest w ruchu (podczas jazdy), gdyż nie zostaje unieruchomiony poprzez wyłączenie silnika, zaś po zmianie świateł jazda będzie kontynuowana”<sup>7</sup>.
- 3) Również Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy przyjął, że „obwiny częściowo korzystał z telefonu w czasie oczekiwania na zmianę świateł, co jednakże także jest czasem prowadzenia pojazdu”<sup>8</sup>.

Nie podejmując się jeszcze szczegółowej oceny tych orzeczeń, wskazać należy, że znamie „podczas jazdy” traktowane jest nader szeroko. Zdaniem sądów, w zakres znaczeniowy tego pojęcia wchodzi również sytuacje, w których pojazd jest zatrzymany i – przykładowo – „stoi” na światłach lub przed przejazdem kolejowym. Co więcej, nad wyraz często sądy utożsamiają pojęcie „podczas jazdy” z uczestnictwem w ruchu bądź kierowaniem pojazdu. Można zatem twierdzić, że w myśl orzecznictwa sądowego, określenie „podczas jazdy” obejmuje wszelkie sytuacje związane z uczestnictwem kierującego pojazdem w ruchu, tj. od chwili rozpoczęcia jazdy, aż do jej definitywnego zakończenia<sup>9</sup>.

Podobne (aczkolwiek nie tożsame) stanowisko prezentowane jest w doktrynie. Jakkolwiek analizowanemu zagadnieniu nie zostało poświęcone zbyt dużo miejsca, to wskazać można jedną publikację, traktującą o wykładni znamienia „podczas

---

<sup>6</sup> Wyrok SR w Olsztynie z dnia 18 września 2015 r., sygn. IX W 2272/15, LEX nr 1864588.

<sup>7</sup> Wyrok SR dla Warszawy-Śródmieścia z dnia 11 kwietnia 2017 r., sygn. XI W 5824/16, LEX nr 2292600.

<sup>8</sup> Wyrok SR dla miasta stołecznego Warszawy, sygn. V W 3640/15, LEX nr 1993501.

<sup>9</sup> Już w tym miejscu można przedstawić tezę, że bez względu na prawną analizę sformułowania „podczas jazdy”, nie do zaakceptowania jest twierdzenie, zgodnie z którym pojazd tak długo znajduje się „podczas jazdy”, jak długo włączony jest jego silnik, a dopiero jego wyłączenie pozwala twierdzić, że pojazd został unieruchomiony. Takie rozumowanie prowadzi wręcz do absurdalnych rezultatów, w żadnej mierze niezgodnych chociażby z zasadą równości. Inaczej należałoby bowiem traktować zachowanie osoby, która „zatrzymuje” się na światłach kierując pojazdem wyposażonym w system start-stop (a więc system automatycznego wyłączenia silnika nawet podczas krótkiego zatrzymania), inaczej zaś kierowcy prowadzącego pojazd tego systemu nieposiadający. Jednocześnie, wskazane zróżnicowanie, w przypadku, w którym włączenie zatrzymanego silnika liczone być może w setnych sekundy, gdzie faktyczna różnica pomiędzy pojazdem z włączonym i wyłączonym silnikiem oraz możliwościami i szybkością reakcji kierowcy jest w zasadzie niedostrzegalna – nie powinna być przez prawo uwzględniana.

jazdy”. R. A. Stefański (także na łamach „Paragrafu na Drodze”) wskazał, że „w razie zatrzymania pojazdu z powodu warunków lub przepisów ruchu drogowego, kierujący nim jest dalej osobą kontynuującą jazdę, a zatrzymał się tylko dlatego, że warunki ruchu lub przepisy chwilowo uniemożliwiają dalszą jazdę. Uznanie, że zatrzymanie się z tych powodów nie jest jazdą, zakładałoby, że kierujący pojazdem zaniechał dalszej jazdy, co byłoby sprzeczne z rzeczywistością”<sup>10</sup>. Sądzić należy, że na taką konstatację tego autora istotny wpływ ma to, jakie znaczenie nadaje on funkcji i celowi omawianego przepisu. W nauce wskazuje się bowiem, że „w przypadku korzystania z telefonu komórkowego, czas reakcji kierowców ulega wydłużeniu nawet do 40%”<sup>11</sup>. Nietrudno zatem o stwierdzenie, że *ratio legis* przepisu art. 45 ust. 2 pkt 1 wskazanej ustawy polega na tym, aby kierowca nie rozpraszał swojej uwagi, a obserwował należycie sytuację na drodze.

Pogląd ten dostrzegalny jest także w orzecznictwie sądowym. Dla przykładu wymienić można wyrok Sądu Rejonowego w Olsztynie, w którym stwierdził on, że „korzystanie podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku utrudnia podejmowanie manewrów i rozprasza kierowcę, co ma wpływ na obserwowanie i reagowanie na dynamicznie zmieniającą się sytuację na drodze”<sup>12</sup>. Jak widać, domniemana funkcja omawianego przepisu odgrywa znaczącą rolę, zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie (n.b. nie do końca słusznie, co zostanie wykazane poniżej).

Poglądy odmienne od wyżej wymienionych, w dyskursie o charakterze publicystyczno-naukowym, prezentuje M. Małecki. Zestawiając sformułowania „podczas jazdy” i „podczas zatrzymania”, dowodzi on, że na gruncie art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, nie może chodzić o takie sytuacje, które ustawodawca wprost kwalifikuje jako zatrzymanie<sup>13</sup>.

Mając na uwadze wszystkie przedstawione wyżej uwagi, wskazać należy, że celem niniejszego opracowania jest próba ustalenia charakteru zakazu, określonego w art. 45 ust. 2 pkt 1 wspomnianej ustawy, w kierunku udzielenia odpowiedzi na pytanie: czy sformułowanie „podczas jazdy” obejmuje wyłącznie sytuację, gdy kierowany pojazd faktycznie przemieszcza się, czy też zakres znaczeniowy tego sformułowania jest szerszy i odnosi się także (przykładowo) do unieruchomienia pojazdu przed sygnalizatorem świetlnym.

Rozstrzygnięciu tak zarysowanego problemu niech posłużą krytyczna analiza poglądów wyrażanych w nauce prawa i orzecznictwie sądowym, jak też przedsta-

<sup>10</sup> R. A. Stefański, *Zakaz korzystania z telefonu komórkowego podczas kierowania pojazdem*, Paragraf na Drodze 2017, nr 1, s. 54.

<sup>11</sup> K. Wójcik, *Telefony komórkowe w samochodach a bezpieczeństwo ruchu*, Paragraf na Drodze 2004, nr 2, s. 64–65.

<sup>12</sup> Wyrok SR w Olsztynie z dnia 24 stycznia 2018 r., sygn. IX W 3833/17, LEX nr 2438066.

<sup>13</sup> Twierdzenie to ukazało się na portalu [www.facebook.com](https://www.facebook.com), na blogu „Dogmaty Karnisty” w dniu 20 stycznia 2018 r., <https://www.facebook.com/dogmatykarnisty/posts/906857652828932/> (dostęp w dniu 28 czerwca 2019 r.).

wiona analiza konstruktywna znamienia „podczas jazdy”. Na potrzeby niniejszego opracowania konieczne będzie, w szczególności, uporządkowanie bogatej siatki terminologicznej, jaką ustawodawca posługuje się w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym*.

### 3. Wykładnia terminu „podczas jazdy”

Wykładnia językowa (od której powinna wychodzić każda interpretacja tekstu prawnego) pozwala zanegować zaprezentowaną uprzednio linię orzecniczą. Jakkolwiek próżno w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym* szukać definicji legalnej wyrażenia „podczas jazdy”, to jednak zarówno definicja słownikowa, jak i definicje legalne innych terminów, powiązanych z analizowanym pojęciem, prowadzą do jednoznacznych wniosków.

Nie ulega wątpliwości, że znaczenie leksykalne sformułowania „podczas jazdy” wiąże ten termin z przemieszczaniem się pojazdu. W tym też kontekście szczególnie interesująca jawi się słownikowa definicja wyrażenia „jazda”, przez którą rozumie się „przenoszenie się z miejsca na miejsce za pomocą różnych środków lokomocji”<sup>14</sup>. Widoczne zatem jest, że pojęcie to jest odnoszone do dynamicznie zmieniającej się sytuacji, nie obejmuje zaś sytuacji statycznych, związanych z postojem czy zatrzymaniem pojazdu.

Potwierdzenia przytoczonej wykładni słownikowej upatrywać można w treści niektórych przepisów ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Szczególnie istotne są następujące definicje legalne:

- *zatrzymanie pojazdu*, przez które należy rozumieć unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę, oraz każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków lub przepisów (art. 2 pkt 29 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*);
- *postój pojazdu*, przez który należy rozumieć unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę (art. 2 pkt 30 cyt. ustawy).

Dokonując analizy normatywnej definicji legalnej określenia „zatrzymanie pojazdu”, w ślad za poglądami wyrażanymi w doktrynie stwierdzić należy, że aktualnie obowiązujące przepisy pozwalają rozróżnić cztery rodzaje zatrzymania:

- 1) unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę,
- 2) unieruchomienie pojazdu niewynikające z przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę,
- 3) unieruchomienie pojazdu wynikające z ww. warunków,
- 4) unieruchomienie pojazdu wynikające z ww. przepisów<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> <https://sjp.pwn.pl/slowniki/jazda.html> (dostęp w dniu 29 czerwca 2019).

<sup>15</sup> R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008, komentarz do art. 2 pkt 29, teza 2.

Zatrzymanie niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego na czas nie dłuższy niż 1 minuta jest następstwem woli kierującego, przy czym wola ta nie jest związana z sytuacją zaistniałą na drodze. Z kolei unieruchomienie pojazdu wynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego jest niezależne od woli kierującego i stanowi konsekwencję (przykładową) działania czerwonego sygnału świetlnego, „korka” na drodze bądź opuszczonych zapór przed przejazdem kolejowym<sup>16</sup>.

Unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę, uważać należy za *postój* pojazdu, nie zaś jego zatrzymanie.

Przedstawione wyżej definicje pozwalają twierdzić, że dla dalszych analiz różnicowanie unieruchomienia pojazdu na zatrzymanie i postój jest zbyt cenne (dalej będą one używane zamiennie). Nie ulega bowiem wątpliwości, iż oba te sformułowania odnoszą się do sytuacji, gdy pojazd nie porusza się. Nie ma przy tym znaczenia ani czas, ani przyczyny takiego stanu rzeczy. Z perspektywy oceny, czy dochodzi do naruszenia normy sankcjonowanej opisanej w art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* istotne jest bowiem to, że w obydwu przypadkach pojazd nie porusza się, co implikuje przyjęcie, że do naruszenia normy nie dochodzi. Powody zaś unieruchomienia pojazdu są w tej perspektywie irrelevantne.

W tym kontekście za nietrafny należy uznać pogląd R. A. Stefańskiego, że w perspektywie analizy wskazanego przepisu konieczne jest różnicowanie tych dwóch pojęć. Jakkolwiek Autor ten przyznaje, że zarówno w razie postoju, jak i zatrzymania pojazdu, które są następstwem woli kierującego, korzystanie z telefonu jest uprawnione, to jednocześnie, w przypadku zatrzymania pojazdu wynikającego z warunków lub przepisów drogowych, prezentuje tezę opozycyjną. Taka konstatacja wynika z dokonywanej przez Autora wykładni art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* w kontekście *ratio legis* tego przepisu. Zabieg ten jest jednak nieuprawniony. Prawdą jest, że dla uznania konkretnego zachowania za bezprawne, konieczne jest również dokonanie jego oceny przez pryzmat celu, dla którego dana norma została ustanowiona. Niemniej jednak jest to czynność wtórna, przeprowadzana po przesądzeniu, że z formalnego punktu widzenia oceniane zachowanie mieści się w klasie zachowań zakazanych przez dany przepis. Pierwotne ustalenie, że w zakresie desygnatów sformułowania „podczas jazdy” nie mieszczą się sytuacje związane z unieruchomieniem pojazdu, czyni ocenę aksjologiczną zbyt cenną<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, komentarz do art. 2 pkt 29.

<sup>17</sup> Analizując pojęcie normy sankcjonowanej, wskazać należy, że każda taka norma ma dwa aspekty: aksjologiczny oraz teleologiczny (zob. A. Zoll, *O normie prawnej z punktu widzenia prawa karnego*, KSP 1990, R. XXIII, s. 76 i n). Akceptacja takiego ujęcia bezprawności czyni koniecznym badanie, poza formalną przynależnością do zachowań objętych zakazem, także i tego, czy celowo-ściowo dane zachowanie mieści się w tej klasie. Zakłada to znajomość celu ustanowienia normy

Mając to na uwadze, zasadne wydaje się stwierdzenie, że pojęcie „podczas jazdy” jest przeciwstawne tym sformułowaniom, które opisują pozostawianie pojazdu w bezruchu. Pojazd znajduje się bowiem „podczas jazdy” gdy się przemieszcza, a zatem wyłącznie wtedy, gdy nie jest unieruchomiony. Tym samym pojęcie „podczas jazdy” charakteryzuje odesłanie do okoliczności dynamicznych, w odróżnieniu od pojęcia „zatrzymanie pojazdu”, które w sposób oczywisty odnosi się do sytuacji niezmiennej (stacyjnej).

Przeciwstawność pojęć „podczas jazdy” i „zatrzymanie pojazdu” jest dobrze dostrzegalna przy uwzględnieniu innych regulacji ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, posługujących się tymi pojęciami. Na uwagę zasługuje w szczególności art. 51 ust. 1 oraz ust. 7 tej ustawy. Zgodnie z ust. 1, „Kierujący pojazdem jest obowiązany używać świateł mijania *podczas jazdy* w warunkach normalnej przejrzystości powietrza”. Z kolei, w myśl ust. 7, przepis ten stosuje się odpowiednio *podczas zatrzymania pojazdu*, wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego.

Gdyby zatem uznać, że termin „podczas jazdy” pozostaje w stosunku nadrzędności zakresowej względem terminu „podczas zatrzymania pojazdu” (a więc, że zatrzymanie pojazdu zawiera się w pojęciu „podczas jazdy”), to ust. 7 artykułu 51 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* byłyby normatywnie puste. Wykładnia taka, chociażby z uwagi na zasadę racjonalności ustawodawcy, jest niedopuszczalna i podlega odrzuceniu. Zestawienie treści art. 51 ust. 1 oraz ust. 7 cyt. ustawy jednoznacznie pokazuje, że ustawodawca był świadomy, iż wobec objęcia nakazem używania świateł mijania, także w sytuacji, w której pojazd zatrzymuje się „na światłach” bądź w korku, konieczne jest wprowadzenie oddzielnego przepisu. Co istotne, w przypadku art. 45 ust. 2 pkt 1 tejże ustawy, takiego zastrzeżenia ustawodawca już nie poczynił – pomimo iż przepis ten w odniesieniu strukturalnym jest w zasadzie tożsamy z art. 51 ust. 1 (identycznie określony jest podmiot czynu zabronionego, okoliczność modalna, a rozróżnia je jedynie nakazujący i zakazujący charakter).

Tak więc, nie tylko wykładnia literalna uzasadnia stanowisko prezentowane przez autorów niniejszego opracowania. Także ujęcie systemowe – odesłanie do innych przepisów zawartych w ustawie, do ich ujęcia strukturalnego i redakcyjnego, jednoznacznie implikuje stwierdzenie, że znamie „podczas jazdy” powinno być interpretowane wąsko, w ten sposób, że nie obejmuje ono przypadków, gdy pojazd pozostaje w bezruchu (podkr. red.).

Nawet jeśli uznać, że przeprowadzany proces wykładniczy wciąż pozostawia pewne wątpliwości, to z uwagi na funkcje i cele prawa karnego, niedopuszczalne

---

prawnej (zob. W. Wróbel, *Relacyjne i wartościujące ujęcie bezprawności w prawie karnym*, Przegląd Prawa Karnego 1993, nr 8, s. 11. Zob. również W. Wolter, *Zarys systemu prawa karnego*, Kraków 1933, s. 83). Nie jest jednak możliwe przesądzenie bezprawności danego zachowania wyłącznie na podstawie jego analizy celowościowej, gdy z formalnego punktu widzenia zachowanie to nie przełamuje normy postępowania.



jest dokonywanie wykładni rozszerzającej, na niekorzyść oskarżonego (obwinionego). Taka wykładnia naruszałaby bowiem funkcję gwarancyjną prawa represyjnego. W sytuacji, gdy z uwagi na spójność systemu prawnokarnego lub z uwagi na względy celowościowe, wyniki wykładni językowej są nie do zaakceptowania, za dopuszczalne można uznać odstępstwo od wykładni językowej na rzecz wyników wykładni systemowej lub funkcjonalnej, przy czym wykładnia taka może przybrać w prawie karnym wyłącznie formę wykładni na korzyść oskarżonego<sup>18</sup>. Mając to na uwadze, odwołując się do racji sprawiedliwościowych czy aksjologicznych, w żadnej mierze nie można uznać za uprawnione dokonywanie rozszerzającej wykładni pojęcia „podczas jazdy”, w przypadku gdy wykładnia językowa nie pozostawia wątpliwości.

Trzeba przy tym podkreślić, że rolą sądów, jak również komentatorów, nie jest naprawianie błędów ustawodawcy. Niedozwolone jest, aby to orzecznictwo sądowe korygowało brzmienie przepisu poprzez jego faktyczną, szerszą aplikację. Tak więc, jeżeli ustawodawca chciałby zakazem korzystania z telefonu komórkowego objąć również sytuacje, w których prowadzony pojazd jest unieruchomiony (zatrzymany), to powinien poczynić odpowiednie korekty legislacyjne. Wzorce czerpać może z regulacji art. 51 ust. 7 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*

Niejako na marginesie, na koniec przedstawionych rozważań, konieczne jest wskazanie, że przy wykładni sformułowania „podczas jazdy” nieuprawnione jest jego zestawianie z terminem „uczestnik ruchu”. Zgodnie z cyt. ustawą, za uczestnika ruchu rozumie się pieszego, kierującego pojazdem, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze (art. 2 pkt 17 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*). Pojęcie „uczestnik ruchu” należy wyraźnie odseparować od takich pojęć, jak „podczas jazdy”, „zatrzymanie pojazdu”, czy „postój pojazdu”. To pierwsze bowiem odnosi się wyłącznie do podmiotu, który uczestniczy w ruchu drogowym, natomiast pozostałe określają sytuacje (dynamiczne bądź statyczne), w jakich podmiot ten może się znajdować.

#### 4. Podsumowanie

Podejmując próbę syntetycznego podsumowania przedstawionych rozważań, należy przypomnieć, że zgodnie z wolą ustawodawcy, nałożony na kierującego pojazdem zakaz korzystania z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku, obowiązuje wyłącznie „podczas jazdy”. Sformułowanie to dookreśla więc przedział czasu, w jakim możliwe jest złamanie przez adresata tej normy ciążącego na nim zakazu.

Dokonana analiza krytyczna spotykanych w nauce prawa poglądów, jak też zaproponowana analiza konstruktywna wskazanego znamienia modalnego, po-

<sup>18</sup> S. Żółtek, *Znaczenie normatywne ustawowych znamion typu czynu zabronionego*, Warszawa 2017, s. 360 i n.

twierdziła, że pojęcie „podczas jazdy” musi zostać przeciwstawione pojęciu „podczas zatrzymania”. Zatem pojazd znajduje się „podczas jazdy” wyłącznie wtedy, gdy się przemiesza. Unieruchomienie pojazdu, bez względu na przyczynę czy długość czasu trwania tego unieruchomienia, sprawia, że pojazd nie znajduje się „podczas jazdy”, a co za tym idzie, uprawnione i zgodne z prawem jest posługiwanie się wówczas telefonem. Nie stanowi zatem złamania zakazu opisanego w art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* zachowanie polegające na korzystaniu przez kierującego pojazdem z telefonu – przykładowo podczas unieruchomienia pojazdu z uwagi na czerwony sygnał sygnalizacji kierującej ruchem, „korek” na drodze, czy opuszczone zapy przed przejazdem kolejowym.

### ***Bibliografia***

1. Dębski, R. (1995). *Pozaustawowe znamiona przestępstwa. O ustawowym charakterze norm prawa karnego i znamionach typu czynu zabronionego nie określonych w ustawie*, Łódź.
2. Kotowski, W. (2011). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa.
3. Stefański, R. (2017). *Zakaz korzystania z telefonu komórkowego podczas kierowania pojazdem*, Paragraf na Drodze, nr 1.
4. Wolter, W. (1933). *Zarys systemu prawa karnego*, Kraków.
5. Wójcik K. (2004). *Telefony komórkowe w samochodach a bezpieczeństwo ruchu*, Paragraf na Drodze, nr 2.
6. Wróbel, W. (1993). *Relacyjne i wartościujące ujęcie bezprawności w prawie karnym*, Przegląd Prawa Karnego, nr 8.
7. Zoll, A. (1990). *O normie prawnej z punktu widzenia prawa karnego*, KSP. R. XXIII.
8. Żółtek, S. (2017). *Znaczenie normatywne ustawowych znamion typu czynu zabronionego*, Warszawa.

### ***Strony internetowe***

1. <https://sjp.pwn.pl/slowniki/jazda.html> (dostęp w dniu 29 czerwca 2019 r.).
2. <https://www.facebook.com/dogmatykarnisty/posts/906857652828932/> (dostęp w dniu 28 czerwca 2019 r.).

\* \* \*

## The term "while driving" as a modal circumstance of the ban on using a telephone by the vehicle driver

### **Abstract**

The article presents an analysis of the term "while driving" provided for in Art. 45(2)(1) of *Act on road traffic*, which refers to the ban on using a telephone which requires holding a handset or a microphone while driving. The analysed provision has significant importance in the process of legal application, as it specifies the period of time when it is possible to commit the offence. The authors present a critical analysis of the case law, which has led them to present an unprecedented interpretation of this provision. This new interpretation precludes the possibility to assign the responsibility for the offence when the use of a telephone is limited to a case of a stationary vehicle (e.g. waiting for traffic lights to change or in a traffic jam).

### **Key words**

Mobile phone, traffic offence, traffic lights, stopping a vehicle, term "while driving".

