

dr Kazimierz J. Pawelec

adwokat, Izba Adwokacka w Warszawie, Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Humanistyczno-Przyrodniczego w Siedlcach

GLOSA do postanowienia Sądu Najwyższego z 28 marca 2017 r., III KK 472/16, Lex/el.

Streszczenie

Głosowane postanowienie Sądu Najwyższego zostało poświęcone określeniu kryterium ruchu lądowego dla sprawcy przestępstwa drogowego. Sąd Najwyższy zauważył, że wskazane pojęcie nie powinno być wiązane wyłącznie z formalnym statusem danej drogi, lecz kryteriami jej dostępności i rzeczywistym wykorzystaniem. Kwestia ta jest niezwykle istotna dla praktyki, stąd w głosowanym orzeczeniu znalazła się analiza pojęcia ruchu lądowego zarówno od strony jurydycznej, jak też dogmatycznej. Autor krytycznie ocenił głosowane postanowienie, jak też dotychczasową linię orzeczniczą Sądu Najwyższego. Zarzucił mu wprowadzenie analogii w sferę odpowiedzialności karnej, blankietowość pojęcia dotyczącego dostępności i rzeczywistego wykorzystania drogi, odwrócenie ciężaru dowodu w tego rodzaju sprawach. Postulował ujednolicenie kryteriów miejsc, w których ruch lądowy się odbywa, do wszystkich dróg, z wyłączeniem terenów prywatnych oraz wyraźnie wyłączonych z ruchu. Zwrócił uwagę, że w praktyce, od strony podmiotowej, nie jest poddawana analizie wina i świadomość sprawcy.

Słowa kluczowe: droga publiczna, strefa ruchu, strefa zamieszkania, ruch lądowy, zasady bezpieczeństwa, dostępność drogi, wykorzystanie drogi

„Przewidziane w art. 178a § 1 kk kryterium ruchu lądowego należy wiązać nie tylko z formalnym statusem konkretnej drogi, czy określonego miejsca, lecz z faktyczną dostępnością i rzeczywistym wykorzystaniem dla ruchu pojazdów i innych uczestników. Wobec tego samo stwierdzenie, że do zdarzenia doszło na drodze leśnej, nie wyklucza możliwości przypisania czynu z art. 178 § 1 kk”.

Głosowane orzeczenie wzbudza uwagi krytyczne, chociaż w ostatnim akapicie zawiera tryb warunkowy przez użycie słów „nie wyklucza”, co wprost oznacza, że w materii określenia kryteriów ruchu lądowego należy do organów procesowych i wymaga dokonywania konkretnych ustaleń faktycznych. Dokonując analizy postanowienia Sądu Najwyższego, należy w wielkim skrócie przytoczyć stan faktyczny sprawy:

T.R. został uznany za winnego popełnienia występków z art. 178a § 1 i 4 kk oraz z art. 64 § 1 kk, który polegał na tym, że na drodze leśnej, będąc w stanie nietrzeźwości, prowadził motocykl, za co został skazany na karę pozbawienia wolności

oraz dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych. Apelacja obrońcy oskarżonego nie została uwzględniona, zaś wywiedziona przez niego kasacja uznana oczywiście za bezzasadną, chociaż Sąd Najwyższy przyznał, że zarzut błędnej interpretacji znamienia „ruch lądowy” wymagał rozważenia, zwłaszcza że interpretacja tego pojęcia wywoływała spory zarówno w judykaturze, jak też doktrynie.

Sąd Najwyższy swoje rozstrzygnięcie oparł m.in. na wyroku tego sądu z 24 czerwca 2013 r., V KK 435/15, Lex nr 1331400 oraz postanowieniu SN z 29 października 2016 r., V KK 258/16, Lex nr 2141239. Uznał, że kryterium „ruchu lądowego” należy wiązać nie tyle z formalnym statusem konkretnej drogi, czy określonego miejsca, lecz z faktyczną dostępnością i rzeczywistym jego wykorzystaniem dla ruchu pojazdów i innych uczestników.

Wyrażony przez Sąd Najwyższy pogląd, do którego, co już zostało wskazane, można mieć wiele zastrzeżeń, przede wszystkim natury dogmatycznej, jest niezwykle istotny dla praktyki. Należy bowiem zwrócić uwagę, że strona przedmiotowa występków

z art. 173, 174, 177, 178, 178a § 1 czy 178b, a nawet art. 179, 180 i 180a kk polega na naruszeniu zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Zasady owego ruchu zostały skodyfikowane w różnych aktach normatywnych, a w odniesieniu do ruchu drogowego w Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 1280 z późn. zm.). Określone przy tym zostały miejsca, w których obowiązują skodyfikowane zasady bezpieczeństwa, a praktyka wykształciła oceny związane z nieskodyfikowanymi regułami postępowania (Pawelec, 2017).

Postanowienie Sądu Najwyższego wprost nawiązuje do jego wcześniejszego orzecznictwa. Na przykład w wyroku z 5 grudnia 1995 r., WR 186/95, OSNKW 1996, nr 3–4, poz. 19, czytamy: „Przestępstwo drogowe może być popełnione nie tylko na drodze publicznej, ale również poza nią – wszędzie tam, gdzie ruch pojazdów faktycznie odbywa się i w związku z czym istnieje możliwość zagrożenia dla bezpieczeństwa tego ruchu”¹.

Można powiedzieć, że głosowane postanowienie jest bliźniaczo podobne do przytoczonego wyroku. Zauważyć jednak należy, że czyny stypizowane w rozdz. XXI Kodeksu karnego w sposób bezpośredni bądź pośredni odwołują się do reguł bezpieczeństwa obowiązujących na drogach publicznych, w strefach ruchu, zamieszkania, a także niepublicznych (art. 1 prd). Zarówno głosowane postanowienie, jak też przytoczony wyrok dają przyzwolenie na stosowanie analogii w prawie karnym, której obowiązujący system nie przewiduje (Pawelec, 2016).

Nie może umykać uwadze okoliczność, że w miarę rozwoju motoryzacji znacząco zwiększa się obszar połączeń niezaliczanych do dróg publicznych, stref ruchu i zamieszkania. Zaciera się różnica między wymaganiami stawianymi na tzw. drogach wewnętrznych, niezaliczanych do wymienionych kategorii, a innych, na przykład co do prędkości, pierwszeństwa, postoju, zatrzymania, używania sygnałów dźwiękowych, a wymaganiami w zakresie ruchu m.in. na drogach publicznych. Organy administracji drogowej tolerują ten stan rzeczy, chociaż tego rodzaju działania dokonywane są z inicjatywy prywatnej i bez jakiegokolwiek kontroli państwowej. Można przytaczać wiele przykładów tego rodzaju poczynień, na przykład ustawianie znaków drogowych na terenach prywatnych. Osoby naruszające określone dyrektywy zawarte w owych znakach nie mogą być pociągnięte do odpowiedzialności za popełnienie wykroczenia, gdyż ogromna większość przepisów Kodeksu wykroczeń ogranicza miejsca ich popełnienia do

dróg publicznych, stref ruchu oraz zamieszkania. Inne odwołują się wprost lub pośrednio do przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym. To samo dotyczy wykroczeń odnoszących się do ochrony drogi.

Odbiega od nich art. 98 kw, dotyczący zachowania poza drogą publiczną. Analiza art. 86 i art. 98 kw pozwala na wyciągnięcie wniosku, że pierwszy z wymienionych odnosi się wyłącznie do dróg publicznych, stref zamieszkania i stref ruchu, chociaż określenia tego nie znajdujemy w jego treści ani też nie odwołuje się on do Prawa o ruchu drogowym. Wynika to jednak wprost z odrębności regulacji prawnej wyrażonej w art. 98 kw. Przyznać należy rację Aleksandrowi Bachrachowi (1980), który pisał, że „nie sposób kwestionować znaków i sygnałów drogowych instalowanych prywatnie, na zlecenie, poza gestią wydziałów komunikacyjnych urzędów administracji, podobnie jak trudno zrozumieć, dlaczego na drogach wewnętrznych [poza publicznymi, strefami ruchu i zamieszkania – dopisek K.J.P.] nie mogłyby obowiązywać przepisy prawne ustanowione dla dróg publicznych. Można więc zaaprobować tego rodzaju poczynania z punktu widzenia administracyjno-prewencyjnego”.

Jeśli jednak spojrzymy na zagadnienie od strony karnej, czyli represyjnej, to dostrzeżemy, że w sferę odpowiedzialności wprowadzona została niedopuszczalna analogia. Artykuły 177 czy 178 § 1 kk czerpią bowiem swą treść z ustaw znajdujących się poza obszarem prawa karnego, lecz są stosowane z odwołaniem się do przepisów prawnych nieobowiązujących poza drogami publicznymi, strefami ruchu lub zamieszkania, gdzie obowiązuje zasada unikania zagrożenia bezpieczeństwa (w tym tkwi analogia), co nie zostało dostrzeżone w orzecznictwie Sądu Najwyższego². Głosowane orzeczenie odwołuje się zatem do stanów ruchu pojazdów oraz pieszych podobnie do odbywających się po drogach publicznych, strefach ruchu oraz zamieszkania.

O złożoności, jak też niejednoznaczności omawianej problematyki świadczy również późniejsze orzecznictwo Sądu Najwyższego, które nie spotkało się z zainteresowaniem doktryny. Otóż zdarzenia zaistniałe w określonych miejscach traktowało jako wypadki drogowe. Zauważało, że skoro ruch pojazdów i pieszych odbywał się na rampie kolejowej, drodze zakładowej, okresowo wyłączonym z ruchu odcinku szlaku kolejowego czy nawet ścieżce leśnej

¹ Por. glosa aprobowująca: Stefański, 1996, s. 121; Guzik, 1997, s. 102.

² Por. uch. SN z 14 września 1972 r., VI KZP 33/72, OSNKW 1972, nr 12, poz. 187; uch. SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 3–4, poz. 33; post. SN z 20 sierpnia 1976 r., VII KZP 11/76, OSNPG 1976, nr 9, poz. 74.

łączącej trzy miejscowości, to mieliśmy do czynienia z przestępstwem drogowym³.

Powracając do treści głosowanego postanowienia, zwłaszcza jego treści motywacyjnej, warto zacytować jego fragment: „Kryterium ruchu lądowego należy wiązać nie tyle z formalnym statusem konkretnej drogi, czy też określonego miejsca, lecz z faktyczną dostępnością i rzeczywistym jego wykorzystaniem dla ruchu pojazdów i innych uczestników”. W tym właśnie tkwi istota problemu. Zgodzić się można, że na „drodze leśnej” obowiązują zasady bezpieczeństwa, toteż za ich naruszenie kierujący może zostać pociągnięty do odpowiedzialności karnej.

Powyższe wymaga jednak zgromadzenia przekonywającego materiału dowodowego, że w takim miejscu faktycznie ruch pojazdów, jak też innych uczestników się odbywa i to z odpowiednim natężeniem porównywalnym do ruchu na drogach publicznych, w strefach ruchu czy zamieszkania. Kryterium określenia powyższego należy do pojęć nieostrych, zależnych od oceny organów państwa. Niewątpliwie nie mogą się one opierać na krótkotrwałej obserwacji, której wyniki zostały udokumentowane w notatce urzędowej. Wymagają procesowo poprawnej formy w postaci uzyskania zeznań bądź dokumentów.

I kwestia druga, istotna z punktu widzenia strony podmiotowej. Sprawcy powinna być udowodniona wina, iż miał on świadomość, że porusza się po tego rodzaju drodze przy zastosowaniu reguł wskazanych w art. 177 § 1 lub § 2 kk. Obserwując praktykę, można stwierdzić, że tego rodzaju ustalenia zasadniczo nie są czynione. Tolerowane jest zatem wprowadzenie w sferę odpowiedzialności karnej elementu ryzyka obciążającego sprawcę, co oznacza odwrócenie kierunku działania zasady ciężaru dowodu oraz eliminowanie zasady tłumaczenia wątpliwości na korzyść (art. 5 § 2 kpk).

Na zakończenie przedłożonych rozważań warto *de lege ferenda* postulować, aby wszystkie występk

stypizowane w rozdz. XXI kk oraz wykroczenia z rozdz. XI kw mogły być popełnione na każdej drodze, z wyraźnym wyłączeniem oznaczonych terenów prywatnych bądź niedostępnych dla ruchu. Wskazany zabieg legislacyjny, który wymaga nowelizacji art. 1 prd, wyeliminuje stosowanie analogii w prawie karnym, jak też uczyni jasnymi kryteria obowiązujących zasad bezpieczeństwa w określonych miejscach. Tym samym wyeliminowana zostanie blankietowość obowiązującej regulacji.

Bibliografia

1. Bachrach, A. (1980). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
2. Guzik, E. (1997). Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 15 grudnia 1995 r., WR 186/95. *Przegląd Sądowy*, 4.
3. Pawelec, K.J. (2016). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Warszawa: Wolters Kluwers.
4. Pawelec, K.J. (2017). *Sprawadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*. Warszawa: Difin.
5. Postanowienie SN z 20 sierpnia 1976 r., VII KZP 11/76, OSNPG 1976, nr 9, poz. 74.
6. Postanowienie SN z 25 kwietnia 1979 r., V KRN 72/79, OSNPG 1979, nr 10, poz. 143.
7. Stefański, R.A. (1996). Glosa aprobowana do wyroku Sądu Najwyższego z 15 grudnia 1995 r., WR 186/95. *Wojskowy Przegląd Prawniczy*, 2.
8. Uchwała SN z 14 września 1972 r., VI KZP 33/72, OSNKG 1972, nr 12, poz. 187.
9. Uchwała SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKG 1975, nr 3–4, poz. 3–4, poz. 33.
10. Wyrok SN z 15 sierpnia 1979 r., V KRN 164/79, niepubl.
11. Wyrok SN z 21 września 1999 r., V KRN 208/79, niepubl.

³ Por. post. SN z 25 kwietnia 1979 r., V KRN 72/79, OSNPG 1979, nr 10, poz. 143; wyr. SN z 21 września 1999 r., V KRN 208/79, niepubl.; wyr. SN z 15 sierpnia 1979 r., V KRN 164/79, niepubl.