

Ryszard A. Stefański

PRAWO O RUCHU DROGOWYM

3. wydanie

KOMENTARZ



LEX

a Wolters Kluwer business

Niniejsza **darmowa publikacja** zawiera jedynie fragment pełnej wersji całej publikacji.

Aby przeczytać ten tytuł w pełnej wersji [kliknij tutaj](#).

Niniejsza publikacja może być kopiowana, oraz dowolnie rozprowadzana tylko i wyłącznie w formie dostarczonej przez NetPress Digital Sp. z o.o., operatora [sklepu na którym można nabyć niniejszy tytuł w pełnej wersji](#). Zabronione są jakiegokolwiek zmiany w zawartości publikacji bez pisemnej zgody NetPress oraz wydawcy niniejszej publikacji. Zabrania się jej od-sprzedaży, zgodnie z [regulaminem serwisu](#).

Pełna wersja niniejszej publikacji jest do nabycia w sklepie internetowym [Salon Cyfrowych Publikacji ePartnerzy.com](#).

**PRAWO
O RUCHU
DROGOWYM**

KOMENTARZ

Ryszard A. Stefański

PRAWO O RUCHU DROGOWYM

KOMENTARZ

3. wydanie

Stan prawny: 10 kwietnia 2008 r.

Stan prawny na 10 kwietnia 2008 r.

Projekt graficzny okładki i strony tytułowej:
Cecylia Staniszevska, Ewa Łukasik

Redaktor prowadzący:
Izabela Ratusińska

Wydawca:
Ewa Wysocka

Skład, łamanie:
PUH Technet Sp. z o.o.

© Copyright by
Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2008

ISBN: 978-83-7601-056-4
3. wydanie

Wydane przez:
Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Redakcja Książek
01-231 Warszawa, ul. Płocka 5a
tel. (022) 535 80 00
31-156 Kraków, ul. Zacisze 7
tel. (012) 630 46 00
e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

www.wolterskluwer.pl
Księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	13
Wprowadzenie	17
KOMENTARZ DO USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM	41
DZIAŁ I. PRZEPISY OGÓLNE	41
Art. 1 [Zakres ustawy]	41
Art. 2 [Definicje legalne]	56
DZIAŁ II. RUCH DROGOWY	135
Rozdział 1. Zasady ogólne	135
Art. 3 [Zasada ostrożności]	135
Art. 4 [Zasada ograniczonego zaufania]	146
Art. 5 [Hierarchia dyrektyw]	164
Art. 6 [Osoby uprawnione do wydania poleceń i sygnałów]	173
Art. 7 [Znaki i sygnały drogowe]	183
Art. 8 [Osoba niepełnosprawna]	188
Art. 8a (<i>uchylony</i>)	197
Art. 9 [Obowiązki w związku z przejazdem pojazdu uprzywilejowanego]	197
Art. 10 [Organy zarządzające ruchem i sprawujące nad nim nadzór]	198
Rozdział 2. Ruch pieszych	206
Art. 11 [Obowiązki pieszego]	206
Art. 12 [Kolumna pieszych]	209
Art. 13 [Przechodzenie przez jezdnię]	214
Art. 14 [Zakazy dotyczące pieszych]	217
Art. 15 [Ruch zamknięty dla pojazdów]	218

Rozdział 3. Ruch pojazdów.....	219
Oddział 1. Zasady ogólne.....	219
Art. 16 [Poruszanie się pojazdów].....	219
Oddział 2. Włączanie się do ruchu.....	221
Art. 17 [Włączanie się do ruchu].....	221
Art. 18 [Obowiązki zbliżającego się do przystanku autobusowego]... ..	223
Art. 18a [Obowiązki w trakcie zbliżania się do miejsca postoju gimbusa].....	225
Oddział 3. Prędkość i hamowanie.....	226
Art. 19 [Obowiązki kierującego pojazdem].....	226
Art. 20 [Dopuszczalna prędkość].....	247
Art. 21 [Ograniczenie lub zwiększenie prędkości za pomocą znaków].....	258
Oddział 4. Zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu.....	261
Art. 22 [Zmiana kierunku lub pasa ruchu].....	261
Oddział 5. Wymijanie, omijanie i cofanie.....	272
Art. 23 [Wymijanie, omijanie i cofanie].....	272
Oddział 6. Wyprzedzanie.....	276
Art. 24 [Wyprzedzanie].....	276
Oddział 7. Przecinanie się kierunków ruchu.....	283
Art. 25 [Skrzyżowanie].....	283
Art. 26 [Obowiązki przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych].....	288
Art. 27 [Obowiązki przy zbliżaniu się do przejazdu dla rowerzystów].....	293
Art. 28 [Obowiązki przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowego].....	294
Oddział 8. Ostrzeżenie oraz jazda w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza.....	300
Art. 29 [Używanie sygnału dźwiękowego lub świetlnego].....	300
Art. 30 [Jazda w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza].....	303
Oddział 9. Holowanie.....	305
Art. 31 [Holowanie].....	305
Oddział 10. Ruch pojazdów w kolumnie.....	310
Art. 32 [Jazda pojazdów w kolumnie].....	310
Oddział 11. Przepisy dodatkowe o ruchu rowerów, motorowerów oraz pojazdów zaprzęgowych.....	316
Art. 33 [Obowiązki kierującego rowerem lub motorowerem].....	316
Art. 34 [Obowiązki kierującego pojazdem zaprzęgowym].....	319
Rozdział 4. Ruch zwierząt.....	322
Art. 35 [Jazda wierzchem i pędzenie zwierząt].....	322
Art. 36 [Zakaz jazdy wierzchem].....	323
Art. 37 [Pędzenie zwierząt].....	324
Rozdział 5. Porządek i bezpieczeństwo ruchu na drogach.....	326
Oddział 1. Przepisy porządkowe.....	326
Art. 38 [Obowiązek posiadania dokumentów].....	326
Art. 39 [Pasy bezpieczeństwa].....	339

Art. 40 [Kaski ochronne]	348
Art. 41 [Osoba wykonująca roboty na drodze]	349
Art. 42 [Niewidomy]	349
Art. 43 [Dziecko na drodze]	350
Art. 44 [Wypadek drogowy]	351
Art. 45 [Zakazy ruchu drogowego]	359
Oddział 2. Zatrzymanie i postój	389
Art. 46 [Zatrzymanie i postój pojazdu]	389
Art. 47 [Zatrzymanie lub postój na chodniku]	394
Art. 47a [Zatrzymanie pojazdu w tunelu]	395
Art. 48 (<i>skreślony</i>)	395
Art. 49 [Zakaz postoju]	395
Art. 50 [Sygnalizowanie postoju]	405
Art. 50a [Usuwanie pojazdów bez tablic rejestracyjnych lub nieużywanych]	408
Oddział 3. Używanie świateł zewnętrznych	411
Art. 51 [Używanie świateł]	411
Art. 52 [Używanie świateł pozycyjnych]	415
Oddział 4. Warunki używania pojazdów w ruchu drogowym	416
Art. 53 [Pojazdy uprzywilejowane]	416
Art. 54 [Pojazdy wykonujące roboty na drodze]	425
Art. 55 [Pojazdy do nauki jazdy]	432
Art. 56 (<i>uchylony</i>)	435
Art. 57 [Pojazdy przewożące zorganizowane grupy dzieci lub młodzieży]	443
Art. 57a [Pojazd szkolny]	444
Art. 58 [Pojazdy do przewozu osób niepełnosprawnych]	445
Art. 59 [Oznaczenie pojazdu zarejestrowanego w RP]	446
Art. 60 [Zakazy używania pojazdu]	449
Art. 61 [Przewożenie ładunku]	452
Art. 62 [Masa całkowita przyczepy]	460
Art. 63 [Przewóz osób]	462
Art. 64 [Przejazd pojazdów ponadnormatywnych]	466
Oddział 5. Wykorzystanie dróg w sposób szczególny	478
Art. 65 [Zawody sportowe na drogach]	478
Art. 65a [Obowiązki organizatora imprezy]	479
Art. 65b [Zezwolenie na zorganizowanie imprezy]	483
Art. 65c [Odmowa wydania zezwolenia]	484
Art. 65d [Cofnięcie zezwolenia]	485
Art. 65e [Termin wydania decyzji]	485
Art. 65f [Obligatoryjne przerwanie imprezy]	485
Art. 65g [Fakultatywne przerwanie imprezy]	485
Art. 65h [Procesje i pielgrzymki]	486
Art. 65i [Stosowanie przepisów kodeksu postępowania administracyjnego]	488

DZIAŁ III. POJAZDY	489
Rozdział 1. Warunki techniczne pojazdów	489
Art. 66 [Ogólne warunki techniczne pojazdów]	489
Art. 66a [Nadawanie cech identyfikacyjnych pojazdu]	517
Art. 67 [Odstępstwo od warunków technicznych]	523
Art. 68 [Świadcstwo homologacji]	524
Art. 68a [Obowiązki związane z wydaniem świadectwa homologacji]	532
Art. 69 [Wyciąg ze świadectwa homologacji]	534
Art. 70 [Zwolnienie z obowiązku świadectwa homologacji]	534
Rozdział 2. Warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu	534
Art. 72 [Dokumenty stanowiące podstawę rejestracji]	541
Art. 73 [Organ rejestrujący]	549
Art. 74 [Czasowa rejestracja pojazdu]	580
Art. 75 [Opłata ewidencyjna]	585
Art. 75a [Producent tablic rejestracyjnych]	589
Art. 75b [Znak legalizacyjny]	591
Art. 75c [Delegacja do wydania rozporządzenia]	594
Art. 75d [Wybór producenta blankietów dokumentów związanych z rejestracją]	594
Art. 76 [Delegacja do wydania rozporządzeń]	595
Art. 77 [Karta pojazdu]	597
Art. 78 [Przeniesienie własności pojazdu]	602
Art. 78a [Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu]	613
Art. 79 [Wyrejestrowanie pojazdu]	616
Art. 79a [Rzeczoznawca samochodowy]	626
Art. 79b [Zmniejszenie lub zwolnienie z opłaty]	628
Art. 80 [Przekazanie zadań i kompetencji gminie]	629
Rozdział 2a. Centralna ewidencja pojazdów	630
Art. 80 [Centralna ewidencja pojazdów]	630
Art. 80b [Gromadzone dane]	631
Art. 80c [Udostępnianie danych]	635
Art. 80d [Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów]	638
Art. 80e [Delegacja do wydania rozporządzenia]	641
Rozdział 2b. (<i>uchylony</i>)	642
Art. 80f (<i>uchylony</i>)	642
Art. 80g (<i>uchylony</i>)	642
Art. 80h (<i>uchylony</i>)	642
Art. 80i (<i>uchylony</i>)	642
Art. 80j (<i>uchylony</i>)	642
Rozdział 3. Badania techniczne pojazdów	642
Art. 81 [Badanie techniczne pojazdów]	642
Art. 82 [Wpisy badań technicznych]	650
Art. 83 [Stacje badania pojazdów]	651
Art. 83a [Rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów]	659

Art. 83b [Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów]	660
Art. 84 [Diagnosta]	662
Art. 84a [Delegacja do wydania rozporządzenia]	665
Art. 85 [Badania techniczne tramwaju i trolejbusu]	665
Art. 86 [Badania pojazdów specjalnych]	669
Art. 86a [Prawa i obowiązki producenta i importera]	671
DZIAŁ IV. KIERUJĄCY	673
Rozdział 1. Uprawnienia do kierowania	673
Art. 87 [Wymagania od kierujących]	673
Art. 88 [Kategorie prawa jazdy]	682
Art. 89 (<i>uchylony</i>)	689
Art. 90 [Warunki otrzymania prawa jazdy]	690
Art. 91 [Negatywne przesłanki wydania prawa jazdy]	701
Art. 92 [Ograniczenia w prawie jazdy]	704
Art. 93 [Międzynarodowe prawo jazdy]	709
Art. 94 [Zagraniczne prawo jazdy]	710
Art. 95 [Pozwolenie do kierowania tramwajem]	712
Art. 95a [Kierujący pojazdem uprzywilejowanym]	713
Art. 96 [Karta rowerowa, karta motorowerowa]	714
Art. 97 [Organ wydający dokumenty do kierowania pojazdem]	715
Art. 97a [Wpis potwierdzający uzyskanie kwalifikacji wstępnej lub szkolenia okresowego]	726
Art. 97b [Tachografy]	729
Art. 98 [Utrata dokumentu uprawniającego do kierowania pojazdem]	730
Art. 98a [Zmniejszenie opłaty]	732
Art. 99 [Powierzenie zadań i kompetencji gminie]	732
Art. 99a [Wybór producenta blankietów prawa jazdy]	732
Art. 100 [Delegacja do wydania rozporządzenia]	733
Rozdział 1a. Centralna ewidencja kierowców	734
Art. 100a [Centralna ewidencja kierowców]	734
Art. 100b [Dane gromadzone w ewidencji]	735
Art. 100c [Udostępnienie danych z ewidencji]	739
Art. 100d [Udostępnienie danych odpłatnie i nieodpłatnie]	741
Art. 100e [Delegacja do wydania rozporządzenia]	741
Rozdział 2. Szkolenie i egzaminowanie	742
Art. 101 [Rozpoczęcie kursu]	742
Art. 102 [Formy szkolenia]	742
Art. 103 [Ośrodek szkolenia kierowców]	743
Art. 103a (<i>uchylony</i>)	749
Art. 104 [Zakaz prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców]	749
Art. 105 [Instruktor]	750
Art. 106 [Wpis do ewidencji instruktorów]	755
Art. 107 [Skreślenie instruktora z ewidencji]	756
Art. 108 [Nadzór nad szkoleniem]	757
Art. 109 [Egzamin państwowy]	758

Art. 110 [Egzaminator]	759
Art. 110a [Obowiązki egzaminatora]	766
Art. 111 [Wpis do ewidencji egzaminatorów]	768
Art. 112 [Nadzór nad przeprowadzaniem egzaminów]	769
Art. 113 [Skreślenie egzaminatora z ewidencji]	770
Art. 114 [Sprawdzanie kwalifikacji]	772
Art. 115 [Delegacja do wydania rozporządzenia]	782
Rozdział 2a. (<i>uchylony</i>)	784
Art. 115a (<i>uchylony</i>)	784
Art. 115b (<i>uchylony</i>)	784
Art. 115c (<i>uchylony</i>)	784
Art. 115d (<i>uchylony</i>)	784
Art. 115e (<i>uchylony</i>)	784
Rozdział 2b. Doskonalenie umiejętności osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym	784
Art. 115f [Doskonalenie umiejętności]	784
Art. 115g [Ośrodek doskonalenia techniki jazdy]	786
Art. 115h [Rejestr ośrodków doskonalenia jazdy]	786
Art. 115i [Ośrodki doskonalenia jazdy prowadzone przez jednostki wojskowe]	788
Art. 115j [Instruktor techniki jazdy]	788
Art. 115k [Nadzór nad ośrodkami doskonalenia techniki jazdy]	789
Art. 115l [Delegacja do wydania rozporządzenia]	791
Rozdział 3. Wojewódzki ośrodek ruchu drogowego	793
Art. 116 [Wojewódzki ośrodek ruchu drogowego]	793
Art. 117 [Zadania ośrodków ruchu drogowego]	793
Art. 118 [Dyrektor ośrodka]	795
Art. 119 [Gospodarka finansowa ośrodka]	795
Art. 120 [Statut ośrodka]	797
Art. 121 [Delegacja do wydania rozporządzenia]	797
Rozdział 4. Sprawdzanie stanu zdrowia i predyspozycji psychicznych do kierowania pojazdami	798
Art. 122 [Badania lekarskie]	798
Art. 123 [Delegacja do wydania rozporządzenia]	812
Art. 124 [Badania psychologiczne]	813
Art. 124a [Pracownie psychologiczne]	818
Art. 124b [Nadzór nad wykonaniem badań psychologicznych]	822
Art. 125 [Delegacja do wydania rozporządzenia]	824
Art. 126 [Badanie zawartości alkoholu]	825
Art. 127 [Badanie zawartości innych środków]	846
Art. 128 [Obligatoryjne badania na zawartość alkoholu lub innych środków]	850
DZIAŁ V. KONTROLA RUCHU DROGOWEGO	855
Rozdział 1. Uprawnienia Policji i innych organów	855
Art. 129 [Uprawnienia policjanta]	855
Art. 129a [Inspekcja Transportu Drogowego]	880

Art. 129b [Straż gminna (miejska)]	883
Art. 129c [Straż leśna i straż parku].....	886
Art. 129d [Inne organy wykonujące kontrolę ruchu drogowego].....	889
Art. 129e [Upoważnienie do kontroli ruchu drogowego].....	890
Art. 129f [Obowiązki organów w związku z podejrzeniem nietrzeźwości kierującego pojazdem]	891
Art. 130 [Ewidencja kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego].....	892
Art. 130a [Usunięcie pojazdu z drogi].....	901
Art. 131 [Delegacja do wydania rozporządzenia].....	916
Rozdział 2. Zatrzymywanie i zwracanie dowodów rejestracyjnych.....	917
Art. 132 [Zatrzymanie dowodu rejestracyjnego].....	917
Art. 133 [Zwrot zatrzymanego dowodu rejestracyjnego]	926
Art. 134 [Zatrzymanie dowodu rejestracyjnego przez Żandarmerię Wojskową].....	927
Art. 134a [Zatrzymanie dowodu rejestracyjnego przez Inspekcję Transportu Drogowego]	928
Rozdział 3. Zatrzymywanie praw jazdy i pozwoleń oraz cofanie i przywracanie uprawnień do kierowania pojazdami.	928
Art. 135 [Zatrzymanie prawa jazdy].....	928
Art. 136 [Postępowanie z zatrzymanym prawem jazdy]	954
Art. 137 [Postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy]	955
Art. 138 [Decyzja o zatrzymaniu prawa jazdy]	957
Art. 139 [Zatrzymanie pozwolenia do kierowania tramwajem]	959
Art. 140 [Cofnięcie uprawnień do kierowania pojazdem silnikowym].....	962
Art. 140a [Zakaz przekazania zadań i kompetencji gminie].....	971
DZIAŁ VA. DZIAŁANIA NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO	973
Art. 140b [Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego].....	973
Art. 140c [Zadania Krajowej Rady].....	973
Art. 140d [Skład Krajowej Rady]	975
Art. 140e [Przewodniczący Krajowej Rady]	977
Art. 140f [Sekretariat Krajowej Rady].....	978
Art. 140g [Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego].....	979
Art. 140h [Zadania Wojewódzkiej Rady]	979
Art. 140i [Skład Wojewódzkiej Rady].....	980
Art. 140j [Przewodniczący Wojewódzkiej Rady].....	980
Art. 140k [Obsługa Wojewódzkiej Rady].....	980
Art. 140l [Współpraca z Wojewódzką Radą].....	980
DZIAŁ VI. ZMIANY W PRZEPISACH OBOWIĄZUJĄCYCH ORAZ PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE	981
Art. 141 [Zmiany w kodeksie wykroczeń]	981
Art. 142 [Zmiany w przepisach wprowadzających k.p.s.w.]	981
Art. 143 [Zmiany w ustawie o działalności gospodarczej].....	981

Art. 144 (<i>uchylony</i>).....	982
Art. 145 [Okres przejściowy].....	982
Art. 146 [Utworzenie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego]....	983
Art. 147 [Wiek ubiegających się o prawo jazdy].....	983
Art. 148 [Zezwolenia na wykorzystywanie pojazdów jako uprzywilejowanych].....	983
Art. 149 [Delegacja do wydania rozporządzenia].....	984
Art. 150 [Utrata mocy ustawy].....	984
Art. 151 [Uchylenie ustawy z 1983 r.].....	985
Art. 152 [Wejście w życie].....	985
Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym	987
Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny	991
Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń	995
Rozporządzenie ministrów infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych	1001
Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych	1045
Wykaz aktów wykonawczych do Prawa o ruchu drogowym	1071
Literatura	1081

WYKAZ SKRÓTÓW

Akty prawne

- d.k.k. – ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 13, poz. 94 z późn. zm.)
- d.p.r.d. – ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41 z późn. zm.)
- k.c. – ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.)
- k.k. – ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.)
- k.p.a. – ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)
- k.p.k. – ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. Nr 89, poz. 555 z późn. zm.)
- k.r. i o. – ustawa z dnia 25 lutego 1964 r. – Kodeks rodzinny i opiekuńczy (Dz. U. Nr 9, poz. 59 z późn. zm.)
- k.w. – ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (tekst jedn. Dz. U. z 2007 r. Nr 109, poz. 756 z późn. zm.)
- p.r.d. – ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.)
- u.d.p. – ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.)

Czasopisma i wydawnictwa promulgacyjne

Biul. GP	– Biuletyn Generalnej Prokuratury
Biul. PK	– Biuletyn Prawa Karnego
Biul. Inf. SN	– Biuletyn Informacyjny Sądu Najwyższego
Biul. Izby Wojskowej SN	– Biuletyn Izby Wojskowej Sądu Najwyższego
Biul. ORTSiRD	– Biuletyn Organizacji Rzecznawców Transportu Samochodowego i Ruchu Drogowego
BRD	– Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego
Cz. Pr. Kar. i Nauk. Pen.	– Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych
Dz. U.	– Dziennik Ustaw
Dz. Urz. KGP	– Dziennik Urzędowy Komendy Głównej Policji
Dz. Urz. MON	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Obrony Narodowej
GSiP	– Gazeta Sądowa i Penitencjarna
IP	– Informacja Prawnicza
Jur.	– Jurysta
M.P.	– Monitor Polski
Mon. Praw.	– Monitor Prawniczy
NP	– Nowe Prawo
ONSA	– Orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego. Izba Cywilna i Pracy
OSNCP	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego
OSNPG	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego Prokuratura Generalna
OSNKW	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Karna i Wojskowa
OSN Prok. i Pr.	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego, Sądów Apelacyjnych, Naczelnego Sądu Administracyjnego, Trybunału Konstytucyjnego, dodatek do Prokuratury i Prawa
OSP	– Orzecznictwo Sądów Polskich
OSPika	– Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych
OTK	– Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego
PA	– Problemy Alkoholizmu
Pal.	– Palestra
PG	– Prokuratura Generalna
PiP	– Państwo i Prawo
PnD	– Paragraf na Drodze
PP	– Problemy Praworządności
PPH	– Przegląd Prawa Handlowego
Pr. Gosp.	– Prawo Gospodarcze
Prob. Krym.	– Problemy Kryminalistyki
Prok. i Pr.	– Prokuratura i Prawo
PS	– Przegląd Sądowy
RPEiS	– Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny
Sk.k.iP	– Studia Kryminologiczne, Kryminalistyczne i Penitencjarne
SMO	– Służba MO
SP	– Studia Prawnicze

Wok.	– Wokanda
WPP	– Wojskowy Przegląd Prawniczy
ZNUJ	– Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego
ZW	– Zagadnienia Wykroczeń

Inne

kryt.	– krytyczna
NSA	– Naczelny Sąd Administracyjny
orz.	– orzeczenie
post.	– postanowienie
SA	– Sąd Apelacyjny
SN	– Sąd Najwyższy
TK	– Trybunał Konstytucyjny
wyr.	– wyrok
ZO	– Zbiór Orzeczeń

WPROWADZENIE

Wielokrotnie nowelizowana ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym jest zbiorem norm odgrywającym w życiu społecznym – ze względu na znaczenie motoryzacji we współczesnym świecie – ważną rolę. Ustala porządek w ruchu drogowym, zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo jego uczestnikom. Utrzymanie porządku i bezpieczeństwa w ruchu drogowym zależy w dużym stopniu od znajomości uregulowań prawnych; wiedza na temat norm prawnych obowiązujących w tym ruchu jest jednym z czynników zapewniających ich przestrzeganie. Dla podnoszenia poziomu wiedzy o uregulowaniach prawnych ruchu drogowego istotne znaczenia mają komentarze, objaśnienia przepisów oraz opracowania poszczególnych zagadnień o charakterze przyczynkarskim. Obowiązki ciążące na uczestnikach ruchu, zwłaszcza kierujących pojazdami, są określone nie tylko w prawie o ruchu drogowym, ale i w innych aktach prawnych, np. w ustawie o drogach publicznych, w tym w przepisach wykonawczych. Interpretując przepisy prawa o ruchu drogowym, nie można było pominąć tych regulacji, dlatego też są one powoływane przy omawianiu poszczególnych instytucji prawnych. Ich pełna prezentacja była też podyktowana trudnościami w dostępie do niektórych aktów, np. do zarządzeń Komendanta Głównego Policji. Szerokie odwoływanie się do innych aktów prawnych ma i tę zaletę, że ułatwia zapoznanie się z nimi bez potrzeby ich poszukiwania, co niekiedy może nie być łatwe.

Komentując poszczególne przepisy, nie ograniczono się do wyjaśnienia mogących się nasuwać wątpliwości, ale wskazano też na konsekwencje ich naruszenia. Z reguły chodzi o odpowiedzialność za wykroczenia, które obejmują zachowania polegające na naruszeniu nakazów lub zakazów, a niekiedy na spowodowaniu dodatkowo określonego skutku. Z reguły nastąpienie skutku jest znamieniem powodującym przekształcenie wykroczenia w przestępstwo. W tekście komentarza

– z wyjątkiem przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego – w zasadzie nie wskazuje się zachowań wyczerpujących znamiona określonego przestępstwa drogowego, gdyż zmuszałoby to do wielokrotnego powtarzania, że jeżeli w wyniku naruszenia danego zakazu lub nakazu nastąpił skutek w postaci katastrofy, niebezpieczeństwa katastrofy, śmierci, co najmniej średniego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, to czyn taki stanowi odpowiednio przestępstwo z art. 173, 174 lub 177 k.k.; zaciemniałoby to czytelność i komunikatywność komentarza. Za celowe uznano jednak omówienie poszczególnych przestępstw drogowych we wprowadzeniu, podając najbardziej charakterystyczne cechy poszczególnych ich typów, co pozwoli na zorientowanie się co do zakresu odpowiedzialności za zachowania naruszające zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, których następstwem są określone skutki.

Wykroczenia z kolei omówione są w tekście komentarza przy objaśnianiu poszczególnych zachowań sprzecznych z postanowieniami prawa o ruchu drogowym.

W kodeksie karnym z 1997 r. przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji zamieszczono w odrębnym rozdziale XXI. Powodem tego było znaczenie tych przestępstw w strukturze przestępczości, a także systematyczny wzrost karygodnych zdarzeń w ruchu drogowym (K. Buchała, *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Prok. i Pr. 1998, nr 11–12, s. 7). Wydzielono je z rozdziału dotyczącego spowodowania niebezpieczeństwa powszechnego – jak podkreślono w uzasadnieniu projektu k.k. – „z uwagi na celowość uregulowania całej materii bezpieczeństwa w komunikacji w jednym rozdziale, który musi obejmować w większości zdarzenia będące powszechnie niebezpiecznymi” (*Nowe kodeksy karne – z 1997 r. z uzasadnieniami*, Warszawa 1997, s. 190). Rozdział ten obejmuje tzw. przestępstwa komunikacyjne, które charakteryzują się tym, że są popełniane w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, tj. spowodowanie katastrofy (art. 173), spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174) i wypadek w komunikacji (art. 177) oraz prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a), a także przestępstwa związane z bezpieczeństwem w komunikacji, tj. dopuszczenie do ruchu niesprawnego pojazdu lub niebezpiecznego kierowcy (art. 179) oraz pełnienie w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych (art. 180). Te ostatnie nie są popełniane bezpośrednio w ruchu, a jedynie są z nim związane (J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990, s. 11). Chodzi o przestępstwa popełnione nie tylko w ruchu drogowym, ale i w innych strefach ruchu. Dalsze rozważania – ze względu na przedmiot opracowania – zostaną ograniczone do ruchu drogowego, ponieważ odnoszą się one, poza przestępstwem z art. 178a § 2 k.k., w równej mierze do innych stref ruchu.

Cechami konstytutywnymi przestępstw popełnionych w ruchu drogowym (art. 173, 174, 177 i 355 k.k.), z wyjątkiem bezskutkowego prowadzenia pojazdu w sta-

nie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.), jest naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu oraz nastąpienie skutku w postaci katastrofy (art. 173 k.k.), jej bezpośredniego niebezpieczeństwa (art. 174 k.k.), śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (art. 177 § 2 i art. 355 § 2 k.k.), obrażeń naruszających czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni (art. 177 § 1 i art. 355 § 1 k.k.) albo znacznej szkody w mieniu (art. 355 § 1 k.k.). W razie naruszenia samych tylko tych zasad lub braku związku przyczynowego między ich naruszeniem a jednym z wyżej wymienionych skutków w grę wchodzi odpowiedzialność za któreś z wykroczeń, określonych w rozdziale XI k.w. Wprawdzie w art. 173 i 174 k.k. *expressis verbis* nie wymieniono naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, lecz stanowią one dopełnienie ustawowej istoty czynu.

Naruszenie zasad bezpieczeństwa polega na zachowaniu się w sposób sprzeczny z tymi zasadami. Może ono polegać na postąpieniu w sposób sprzeczny z dyrektywą nakazującą określony sposób zachowania, wyrażający się podjęciem manewru z nią sprzecznego lub zaniechaniu nakazanego zachowania albo kombinacją działań i zaniechań. Zasady bezpieczeństwa w ruchu – o czym szerzej jest mowa przy omawianiu art. 3 i 4 p.r.d. – określają warunki bezpiecznego ruchu i stanowią konkretyzację ogólnych zasad ostrożności w zakresie ruchu lądowego, wodnego i powietrznego. Są one sformułowane w sposób zgeneralizowany, niezależny od indywidualnych właściwości uczestnika ruchu oraz są nastawione na cechy uczestników wymagane dla bezpiecznego uczestniczenia w tym ruchu; na każdym uczestniku ruchu ciążyą identyczne obowiązki w tej samej sytuacji (K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 142).

Między naruszeniem zasad a skutkiem musi istnieć związek przyczynowy. Słusznie Sąd Najwyższy uznał, że: „W każdej sprawie dotyczącej występkę określonego w art. 145 k.k. z 1969 r. [obecnie art. 177 k.k. – uwaga R.A.S.]¹ sąd powinien bacznie rozważyć, czy istnieje związek przyczynowy pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przepisów a zaistniałą kolizją drogową. Związek ten nie może być rozumiany jako jedynie czasowe lub miejscowe następstwo wydarzeń, ale jako powiązanie wypadku drogowego z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów o ruchu drogowym” (wyr. SN z dnia 4 listopada 1998 r., V KKN 303/97, OSNKW 1998, nr 11–12, poz. 50, z głosem K.J. Pawelca, Mon. Praw. 1999, nr 5, s. 43–44. Zob. S. Zabłocki, *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego – Izba Karne*, Pal. 1999, z. 1–2, s. 146–147). W pełni należy zgodzić się z twierdzeniem, że: „Spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy (co stwarza podstawę wyjściową do ustalenia realizacji ustawowych znamion czynu zabronionego, określonego w art. 145 § 2 d.k.k. – [obecnie art. 177 § 2 k.k.]), gdy urzeczywistnia w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby prze-

¹ Dopowiedzenia wskazujące na obecnie obowiązujący przepis prawny – w wypadku orzeczeń SN lub innych sądów powstałych na gruncie uchylonych ustaw – pochodzą zawsze od autora komentarza (przyp. red.).

strzeżenie naruszonego obowiązku ostrożności (wyr. SN z dnia 8 marca 2000 r., III KKN 231/98, OSNKW 2000, nr 5–6, poz. 45 z aprobowanymi glosami J. Giezka, PiP 2001, z. 6, s. 109–114, A. Górskiego, OSP 2001, nr 6, s. 317–319, J. Majewskiego, OSP 2001, nr 10, s. 491–493 i J.M. Iwańca, Prokurator 2001, nr 4, s. 68–73 oraz WPP 2002, nr 4, s. 129–134).

Właściwością przestępstw związanych z bezpieczeństwem w komunikacji (art. 179 i 180 k.k.) jest to, że nie są popełniane w ruchu, lecz są z nim ściśle związane i ich byt nie jest zależny od nastąpienia jakiegokolwiek skutku; są to przestępstwa abstrakcyjnego zagrożenia. Zachowania w nim opisane niosą za sobą zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

Poza rozdziałem XXI k.k. zamieszczono przepis określający tzw. wojskowy wypadek w komunikacji (art. 355 k.k.). Przepis ten w dużej mierze jest odzwierciedleniem art. 177 k.k. – odrębności polegają na tym, że podmiotem tego przestępstwa może być tylko żołnierz prowadzący uzbrojony pojazd mechaniczny a jego skutkiem jest także znaczna szkoda w mieniu. Odrębne uregulowanie tego wypadku motywowano tym, że „skutki naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu w trakcie prowadzenia pojazdu uzbrojonego mogą być rozleglejsze, a przez to niebezpieczniejsze niż skutki naruszenia tych zasad w związku z prowadzeniem zwykłego pojazdu” (*Nowe kodeksy karne...*, s. 223–224).

Przestępstwo sprowadzenia katastrofy w ruchu drogowym (art. 173 k.k.) zostało spenalizowane w czterech typach, w tym w dwóch typach podstawowych: umyślne sprowadzenie katastrofy, zagrożone karą pozbawienia wolności od roku do lat 10 (§ 1) oraz nieumyślne sprowadzenie katastrofy, podlegające karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5 (§ 2), oraz w 2 typach kwalifikowanych: umyślne sprowadzenie katastrofy, której następstwem jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób z sankcją od lat 2 do 12 pozbawienia wolności (§ 3), oraz nieumyślne sprowadzenie katastrofy ze skutkiem w postaci śmierci człowieka lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu wielu osób, za które przewiduje się karę pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 (§ 4).

Wśród znamion tego przestępstwa wymieniono *expressis verbis* katastrofę, a następnie wskazano dobra, którym ona zagraża; są nimi życie lub zdrowie wielu osób albo mienie w wielkich rozmiarach. Dowodzi to, że na przestępstwo katastrofy w ruchu drogowym składają się dwa elementy: zdarzenie mające postać katastrofy oraz zagrożenie wymienionych w tym przepisie dóbr.

Określając cechy konstytutywne katastrofy, trzeba mieć na uwadze, że skoro ustawodawca nie użył w art. 173 § 1 k.k. słowa „zdarzenie”, jak to uczynił w art. 163 § 1 k.k., mimo że dobra zagrożone zostały określone w ten sam sposób, tzn. że dla bytu przestępstwa z art. 173 § 1 k.k. nie wystarczy wywołanie w ruchu zagrożenia dla życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach, ale także konieczne jest powstanie zdarzenia określonego *verba legis* mianem katastrofy. Z punktu widzenia leksykalnego słowo „katastrofa” oznacza „nagle i na ogół nieoczekiwane wydarzenie o charakterze mechanicznym, chemicznym, geofizycz-

nym lub meteorologicznym, w skutkach tragiczne i rozległe, powodujące duże straty, na ogół też ofiary śmiertelne” (*Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, red. H. Zgółkowa, t. 16, Poznań 1998, s. 41). Chodzi o zdarzenia charakteryzujące się realnymi skutkami i to o poważnych rozmiarach w zakresie mienia lub osób, chociaż nie muszą one – pod względem jakościowym i ilościowym – odpowiadać wymienionym w art. 173 § 1 k.k. Zdarzenie musi pociągnąć za sobą co najmniej obrażenia ciała kilku osób albo znaczną szkodę w mieniu. Nie ma znaczenia stopień obrażeń; mogą to być nawet lekkie obrażenia ciała, określone w art. 157 § 2 k.k. Znaczną szkodą jest taka, której wartość w chwili czynu przekracza dwukrotną wysokość najniższego miesięcznego wynagrodzenia (art. 115 § 5 i 7 k.k.).

Przestępną katastrofą w ruchu drogowym – zgodnie z art. 173 k.k. – jest tylko taka katastrofa, która zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Ilościowe określenie dóbr zagrożonych podkreśla, że ma to być zdarzenie groźne, niosące za sobą tak duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, że stanowi jednocześnie zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego. Na istnienie tego ostatniego elementu wskazuje identyczne zdefiniowanie dóbr zagrożonych zarówno w tym przepisie, jak w art. 163 § 1 k.k., określającym zdarzenia mające postać zagrożenia bezpieczeństwa powszechnego. W obu przepisach chodzi o życie lub zdrowie wielu osób albo mienie w wielkich rozmiarach. Przestępna katastrofa w komunikacji to zdarzenie w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zakłócające w sposób nagły i groźny ten ruch, w wyniku którego poniosło śmierć lub doznało obrażeń ciała kilka osób albo powstała znaczna szkoda w mieniu (skutek bliższy), a jednocześnie zagrożone zostało życie lub zdrowie wielu osób albo mienie w wielkich rozmiarach (skutek dalszy); śmierć, obrażenia ciała lub szkoda w mieniu stanowią element konstytutywny katastrofy, decydują o tym, że zdarzeniu w ruchu można nadać walor katastrofy, natomiast zagrożenie ww. dóbr nadaje jej charakter katastrofy przestępnej określonej w art. 173 § 1 k.k. W wypadku przestępnej katastrofy mamy do czynienia z dwustopniową konstrukcją: pierwszym stopniem jest realny skutek w postaci naruszenia dobra, drugim zaś – skutek w postaci zagrożenia dobra prawnego. Zagrożenie wymienione w art. 173 § 1 k.k. nie zawiera się w samym pojęciu katastrofy.

Do uznania określonego zdarzenia w ruchu za katastrofę, określoną w art. 173 § 1 k.k., nie jest konieczne spowodowanie skutku w postaci śmierci człowieka lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu wielu osób. Za tym, że nie jest wymagane nastąpienie któregośkolwiek z ww. skutków, przemawia treść art. 173 § 3 i 4 k.k., w których to przepisach przewidziano kwalifikowane typy spowodowania katastrofy, znamienne tego rodzaju skutkami.

Elementem konstytutywnym przestępstwa katastrofy w ruchu jest stworzenie realnego zagrożenia dla życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach. Zagrożenie to musi występować aktualnie, a nie może być odległe w czasie, zależne od nastąpienia pewnych warunków w przyszłości. Dokonując wykładni pojęcia „wiele osób”, trzeba mieć na uwadze, że znamieniem „wiele osób” usta-

wodawca posłużył się w kilku przepisach (art. 140 § 2, art. 163 § 1, 3 i 4, art. 165 § 1, 3 i 4, art. 166 § 2 i 3, art. 173 § 1, 3 i 4, art. 171 § 1, art. 172, 183 § 1, art. 185 § 2). Podejmując próbę sprecyzowania, jaka co najmniej liczba kryje się pod tym określeniem, konieczne jest przeanalizowanie kodeksu karnego pod kątem używania przez ustawodawcę innych zbliżonych do tego liczebników nieokreślonych, ale niezdefiniowanych w art. 115 k.k. Lektura kodeksu karnego wskazuje, że tego rodzaju innym określeniem jest słowo „kilka”, które zostało użyte w art. 301 § 1–3 k.k. „Kilka” jest liczebnikiem nieokreślonym, będącym określeniem „liczby czegoś, kogoś w sposób przybliżony liczbą od trzech do dziewięciu” (zob. *Praktyczny słownik...*, t. 16, s. 149). Słowo zaś „wiele” znaczy tyle, co „w wielkiej liczbie, w znacznej ilości, dużo”. O dużej liczbie można mówić wówczas, gdy chodzi co najmniej o kilkanaście, a więc ponad 10. Za przyjęciem, iż pojęcie „wiele osób” określa liczba najmniej 10, przemawia m.in. i to, że aby było zagrożone życie lub zdrowie co najmniej 10 osób, muszą uczestniczyć w zdarzeniu minimum 3 pojazdy. W większości samochodów osobowych liczba przewożonych osób nie może przekraczać 5 – po odliczeniu kierowcy, będącego sprawcą, w grę muszą wejść co najmniej 3 takie samochody (wtedy możemy uzyskać liczbę 10 osób – pasażerów). Nie wydaje się, by można było relatywizować liczbę zagrożonych osób – jak to przyjmowano w poprzednim stanie prawnym – od tego, czy chodziło o zagrożenie dla zdrowia w postaci ciężkiego czy lekkiego uszkodzenia ciała, czy także śmierci, by lekki rozstrój zdrowia implikował zwiększenie liczby zagrożonych osób (J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 120). W judykaturze wskazuje się, że: „Dla prawidłowego określenia interpretacji znamienia „wielu” osób należy odnieść się do słownika poprawnej polszczyzny, który posługuje się pojęciami „kilku” i „wielu” osób. „Kilka” jest to zaimek odnoszący się do niesprecyzowanej liczby kogoś, czegoś, najczęściej w granicach 5–10, rzadziej 2–4, natomiast wielu – jest to liczebnik nieokreślony oznaczający dużą liczbę kogoś, czegoś (*Nowy słownik poprawnej polszczyzny*, PWN, Warszawa 2003, s. 327, 1155). Pozwala to stwierdzić, że „wiele osób” to więcej niż kilka. Przy takiej interpretacji, znamię czynu z art. 163 § 1 pkt 1 k.k. „zagroza życiu lub zdrowiu wielu osób” nie zostało wypełnione przez fakt zagrożenia dla pięciu osób” (wyr. SA w Lublinie z dnia 2 lutego 2004 r., II AKa 421/03, Prz. Orz. PA w Lublinie 2004, nr 27, poz. 44). Wskazuje się również, że: „Znamię wielości osób jest pojęciem ocennym i winno być oceniane przy uwzględnieniu okoliczności konkretnego przypadku. W literaturze i orzecznictwie określane są jedynie orientacyjne wartości liczbowe pozwalające na ustalenie, czy doszło do zagrożenia życia lub zdrowia wielu osób. Jako dolna granica wielości osób przyjmowana jest liczba od 6 do 10 osób (...). Z ustaleń poczynionych w niniejszej sprawie wynika, że w czasie wypadku na placu budowy pracowało 9 osób. Oprócz nich miejsce to odwiedzali inni ludzie, a zatem, nawet przy zastosowaniu bardzo surowych kryteriów pojęcia „wiele osób” uzasadniony jest wniosek, że ze względu na liczbę osób, których życie lub zdrowie zostało zagrożone, a także ze względu na śmierć

trzech osób i obrażenia ciała czwartej, niebezpieczeństwo wynikające z rozważanego zdarzenia miało charakter powszechny (wyr. SA w Lublinie z dnia 16 marca 2004 r., II AKa 407/03, Prz. Orz. PA w Lublinie 2004, nr 27, poz. 43).

Ustawa wymaga, by było zagrożone życie lub zdrowie, nie określa jednak, jakiego rodzaju szkoda na zdrowiu ma realnie grozić. Brak takiego określenia wskazuje, że nie jest wymagana realna możliwość powstania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (art. 156 § 1 k.k.), a wystarczające jest zaistnienie groźby spowodowania średnich (art. 157 § 1 k.k.) lub lekkich obrażeń ciała (art. 157 § 2 k.k.).

Kolejne znamię „mienie w wielkich rozmiarach” jest znamieniem nie tylko przestępstwa z art. 173 § 1 k.k., ale także przestępstw stypizowanych w art. 163 § 1, art. 165 § 1, art. 171 § 1, art. 172 k.k., którego ustawodawca – w odróżnieniu od pojęć: „mienie znacznej wartości” (art. 115 § 5) i „mienie wielkiej wartości” (art. 115 § 6) – nie zdefiniował. Określenie to ma takie same znaczenie we wszystkich tych przepisach, gdyż jest znamieniem charakteryzującym niebezpieczeństwo powszechne. Jest ono związane nie z efektywnie powstałą szkodą, lecz z zagrożeniem mienia, co w ustawie jest wyartykułowane pojęciami: „zagrożenie” (art. 163 § 1, art. 165 § 1 i art. 173 § 1 k.k.) lub „niebezpieczeństwo” (art. 171 § 1 i art. 172 k.k.). Słusznie Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że nie można rozmiarów mienia, odnoszących się przede wszystkim do aspektów przestrzennych, utożsamiać z jego wartością (post. SN z dnia 20 stycznia 1999 r., I KZP 23/98, OSN Prok. i Pr. 1999, nr 3, poz. 6, z aprobowaną glosą J. Kuleszy, PS 2000, nr 5, s. 110–118, z notką J. Gaja, Jur. 1999, nr 2, s. 53 i aprobowanymi uwagami R.A. Stefańskiego, *Przegląd uchwał Izby Karnej i Wojskowej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, karnego wykonawczego i prawa wykroczeń*, WPP 2000, nr 1, s. 75–78). Pojęcie to należy odnosić zatem do wielkości przestrzennej zagrożonego obiektu, znajdujących się w nim składników majątkowych, ich charakteru, znaczenia i użyteczności, wartości materialnej. Częściowo trafnie organ ten podniósł, że „znamię »mienie w wielkich rozmiarach« odnosi się do cech przestrzennych substancji materialnej objętej zagrożeniem – nie wyraża natomiast warunku odpowiedzialności w postaci określonej wartości tego mienia” (uch. SN z dnia 19 lutego 2003 r., I KZP 49/02, OSNKW 2003, nr 3–4, poz. 24, z aprobowaną glosą O. Górniok, OSP 2003, nr 11, s. 610–612 i częściowo krytyczną M. Karpowa, Prok. i Pr. 2004, nr 1, s. 112–118 oraz częściowo krytycznymi uwagami R.A. Stefańskiego, *Przegląd uchwał Izby Karnej oraz Izby Wojskowej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2003 r.*, WPP 2004, nr 1, s. 96–101).

Nie można jednak bagatelizować wartości mienia; jest ono koniecznym kryterium dopełniającym mienie wielkich rozmiarów, jednym z jego kryteriów. Nie sposób podzielić poglądu, że „Wartość mienia zagrożonego sprowadzonym przez sprawcę zdarzeniem, określonym w tym przepisie – podobnie jak inne cechy indywidualizujące czyn – ma wpływ na ocenę stopnia jego społecznej szkodliwości (uch. SN z dnia 19 lutego 2003 r., I KZP 49/02, OSNKW 2003, nr 3–4, poz. 24).

Niniejsza **darmowa publikacja** zawiera jedynie fragment pełnej wersji całej publikacji.

Aby przeczytać ten tytuł w pełnej wersji [kliknij tutaj](#).

Niniejsza publikacja może być kopiowana, oraz dowolnie rozprowadzana tylko i wyłącznie w formie dostarczonej przez NetPress Digital Sp. z o.o., operatora [sklepu na którym można nabyć niniejszy tytuł w pełnej wersji](#). Zabronione są jakiegokolwiek zmiany w zawartości publikacji bez pisemnej zgody NetPress oraz wydawcy niniejszej publikacji. Zabrania się jej od-sprzedaży, zgodnie z [regulaminem serwisu](#).

Pełna wersja niniejszej publikacji jest do nabycia w sklepie internetowym [Salon Cyfrowych Publikacji ePartnerzy.com](#).