

JAN KULESZA

Uniwersytet Łódzki

GŁOSA DO WYROKU WOJEWÓDZKIEGO SĄDU
ADMINISTRACYJNEGO W RZESZOWIE
Z 7 MARCA 2019 R., II SA/RZ 1159/181

„[Ł.G. – przy. aut.] nie był zmuszony do narażenia zdrowia i życia innych użytkowników drogi dla ratowania dobra o takiej samej wartości – życia i zdrowia dziecka, by przeciwdziałać niebezpieczeństwu, a przekroczenie dopuszczalnej prędkości nie było jedyną możliwą formą przeciwdziałania niebezpieczeństwu”.

W glosowanej sprawie organ Policji (Komendant Wojewódzki) poinformował właściwego miejscowo Starostę Powiatu o zaistnieniu względem Ł.G. przesłanek do obligatoryjnego zatrzymania prawa jazdy na podstawie art. 102 ust. 1 pkt 4 ustawy z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami² (dalej: u.o.k.p.) w związku z przekroczeniem o ponad 50 km/h dopuszczalnego limitu prędkości na obszarze zabudowanym. Starosta podjął decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy kategorii B na okres trzech miesięcy, nadając jej rygor natychmiastowej wykonalności. Od tej decyzji Ł.G. złożył odwołanie do właściwego miejscowo Samorządowego

¹ Por. www.orzeczenia.nsa.gov.pl (dostęp 28 listopada 2019 r.).

² Tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 341 ze zm.; dalej: u.o.k.p. Art. 102 ust. 1: „Starosta wydaje decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, w przypadku gdy: [...] [pkt] 4) kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym”.

Kolegium Odwoławcze, wnosząc o uchylenie decyzji i umorzenie postępowania. W interesującym nas zakresie zarzut dotyczył niezastosowania w sprawie art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p. stwierdzającego, że obligatoryjnego zatrzymania prawa jazdy „nie stosuje się, jeżeli kierujący pojazdem dopuścił się naruszenia, o którym mowa w tym przepisie [ust. 1 pkt 4 – przyp. aut.], działając w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego”. Samorządowe Kolegium Odwoławcze przychyliło się do wniosku skarżącego, uchyliło zaskarżoną decyzję i umorzyło postępowanie organu I instancji. To rozstrzygnięcie z kolei stało się przedmiotem skargi odpowiedniego Prokuratora Rejonowego do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie, który w głosowanym wyroku stwierdził nieważność zaskarżonej decyzji SKO.

Przedmiotem odmiennych ocen organów rozstrzygających w tej sprawie jest zatem wykładnia i zastosowanie art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p. Przepis ten znosi obligatoryjność i w ogóle możliwość zatrzymania prawa jazdy mimo przekroczenia o ponad 50 km/h dopuszczalnego limitu prędkości na obszarze zabudowanym w sytuacji, gdy przekroczenie to wynikało z działania kierującego pojazdem w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego. Chodzi zatem o działanie kierującego w warunkach stanu wyższej konieczności wyłączającego bezprawność jego zachowania, jeśliby odwołać się do leżącej u podstaw

tego rozwiązania³ prawnokarnej *sensu largo* konstrukcji ujętej w art. 16 kodeksu wykroczeń⁴ oraz art. 26 § 1 i 2 kodeksu karnego⁵.

Rozwiązanie zawarte w art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p. stanowi *novum* w polskim porządku prawnym. Zostało do niego wprowadzone ustawą z 12 kwietnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami⁶ i weszło w życie z dniem 22 czerwca 2018 r. Analogiczne rozwiązanie wprowadzono jednocześnie do art. 135 ust. 1aa prawa o ruchu drogowym⁷. Nowelizacja ta stanowiła realizację wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 11 października 2016 r.⁸ Trybunał stwierdził w nim niezgodność art. 102 ust. 1 pkt 4 i ust. 1c u.o.k.p. w zw.

³ Na stan wyższej konieczności ujęty w prawie karnym *sensu largo* jako wzorzec wskazał zarówno Trybunał Konstytucyjny w swoim judykacie, o którym poniżej, jak i wskazywano na etapie prac parlamentarnych nad nowelizacją; por.: Senat IX kadencji, druk nr 507 z 11 maja 2017 r. oraz druk nr 507S z 11 października 2017 r. (www.senat.gov.pl; dostęp 28 listopada 2019 r.), a następnie Sejm VIII kadencji, druk nr 2059 z 1 listopada 2017 r. oraz protokoły przebiegu posiedzeń sejmowej Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych z 6 lutego 2018 r. (nr 142) oraz z 6 marca 2018 r. (nr 146), www.sejm.gov.pl (dostęp 28 listopada 2019 r.).

⁴ Ustawa z 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 821 ze zm.); dalej: k.w.

⁵ Ustawa z 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1950 ze zm.); dalej: k.k.

⁶ Dz. U. z 2018 r., poz. 1099.

⁷ Tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1990 ze zm.; dalej: pr.r.d. Art. 135 ust. 1 pkt 1a: „[Policjant – przyp. aut.] zatrzyma prawo jazdy za pokwitowaniem w przypadku ujawnienia czynu polegającego na: a) kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym”. Art. 135 ust. 1aa: „Przepisu ust. 1 pkt 1a nie stosuje się, jeżeli kierujący pojazdem dopuścił się naruszenia, o którym mowa w tym przepisie, działając w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego”.

⁸ K 24/15, «OTK-A» 2016, poz. 77. Głosy: J. KULESZA, *Glosa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 października 2016 r., sygn. akt K 24/15, «PiP» 72.10/2017*, s. 140-145; M. KOLENDOWSKA-MATEJCZUK, *Glosa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 października 2016 r., sygn. akt K 24/15, «Palestra» 62.4/2017*, s. 79-86.

z art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a pr.r.d. z art. 2 i 45 ust. 1 Konstytucji⁹. Przychylając się do argumentów podniesionych w skardze przez Rzecznika Praw Obywatelskich zauważył, że zaskarżone przepisy nie przewidywały możliwości uwzględnienia przez organy rozstrzygające, zarówno Policji, samorządu powiatu (Starostę), jak i organy kontroli w postaci SKO oraz sądów administracyjnych, działania kierującego pojazdem w stanie wyższej konieczności. Nie była możliwa ocena zachowania polegającego na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości o ponad 50 km/h na obszarze zabudowanym przez pryzmat okoliczności takie zachowanie usprawiedliwiających, takich, jak przewożenie samochodem do szpitala osoby chorej znajdującej się w stanie zagrażającym życiu albo kobiety ciężarnej, u której rozpoczęła się akcja porodowa, albo przejazdu lekarza do osoby będącej w stanie zagrożenia życia i zdrowia. W uzasadnieniu wyroku zauważył Trybunał, że „brakuje [...] w ustawie wyraźnego wskazania, że osoba prowadząca pojazd na obszarze zabudowanym z prędkością przekraczającą prędkość dopuszczalną o ponad 50 km/h nie popełnia czynu zagrożonego sankcją administracyjną w postaci zatrzymania prawa jazdy, jeżeli prowadzi pojazd z taką prędkością w celu zapobieżenia czy ograniczenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, którego to niebezpieczeństwa nie można inaczej uniknąć, a dobro poświęcone w postaci bezpieczeństwa na drodze nie przedstawia wartości oczywiście większej niż dobro ratowane”. Bezwzględną konsekwencją takiego zachowania musiało być zawsze zatrzymanie prawa jazdy. Kierujący pojazdem, przekraczający dopuszczalną prędkość o ponad 50 km/h na obszarze zabudowanym, dopuszczał się jednocześnie wykroczenia, kwalifikowanego z art. 92a k.w.¹⁰ Jednak na gruncie prawa wykroczeń istniała możliwość uwzględnienia szczególnych motywów działania kierującego pojazdem, w oparciu o konstrukcję stanu wyższej konieczności (art. 16 § 1 k.w.¹¹).

⁹ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483 ze sprost. i zm.).

¹⁰ Art. 92a: „Kto, prowadząc pojazd, nie stosuje się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, podlega karze grzywny”.

¹¹ Art. 16 § 1: „Nie popełnia wykroczenia, kto działa w celu uchylecia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa

W przypadku wypełnienia jego znamion brak było możliwości pociągnięcia do odpowiedzialności karnej *sensu largo*.

Zdaniem Trybunału zatem „organ stosujący sankcję administracyjną w postaci zatrzymania prawa jazdy, jak również organ kontrolujący zasadność podjęcia tej decyzji, powinny mieć możliwość rozważenia wszystkich tych okoliczności składających się na sytuację stanu wyższej konieczności i w razie stwierdzenia ich wystąpienia – możliwość odstąpienia od wymierzenia sankcji z jednoczesnym przytoczeniem powodów wydania decyzji takiej treści w uzasadnieniu decyzji”. I możliwość taką ustawodawca stworzył ustawą z 12 kwietnia 2018 r., a rozstrzygające w głosowanej sprawie organy z niej skorzystały.

W ocenianym przez WSA w Rzeszowie stanie faktycznym kierujący pojazdem Ł.G. przekroczył dopuszczalną prędkość o ponad 50 km/h, spiesząc na wezwanie matki swojego trzyletniego dziecka, które po podaniu mu antybiotyku źle się poczuło (mdlało, wymiotowało, miało wysoką gorączkę). Żona kierującego miała pod opieką jeszcze drugie dziecko, półtoraroczne. Pogotowie ratunkowe zostało przez nią wezwane na polecenie zawiadomionego o stanie dziecka Ł.G., jeszcze przed zatrzymaniem go przez patrol Policji. Z karty zlecenia wyjazdu zespołu Pogotowia ratunkowego wynikało, że dziecko nie wymagało hospitalizacji, było przytomne, zorientowane, bez wysiłku oddechowego, jedynie z podwyższoną temperaturą, w związku z czym zalecono podanie paracetamolu.

Po pierwsze, trafnie wskazał sąd, że Ł.G. „nie był zmuszony do narażenia zdrowia i życia innych użytkowników drogi dla ratowania dobra o takiej samej wartości – życia i zdrowia dziecka, by przeciwdziałać niebezpieczeństwu, a przekroczenie dopuszczalnej prędkości nie było jedyną możliwą formą przeciwdziałania niebezpieczeństwu”. Nie doszło zatem do realizacji wymogu subsydiarności stanu wyższej konieczności, wpisanego przez ustawodawcę również wprost w treść art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p. Przepis ten znajduje bowiem zastosowanie wówczas, gdy niebezpieczeństwa nie można uniknąć inaczej, jak tylko przekraczając

nie można inaczej uniknąć, a dobro poświęcone nie przedstawia wartości oczywiście większej niż dobro ratowane”.

o ponad 50 km/h dopuszczalny limit prędkości na obszarze zabudowanym. Sytuacja taka może zachodzić w przypadkach wskazanych przez skarżącego prokuratora, kiedy osoba potrzebująca pomocy znajduje się w pojeździe w stanie zagrażającym życiu i zdrowiu. Należałoby do tego dodać, że samodzielne dowiezienie do lekarza lub szpitala musi jednocześnie pozwalać na szybsze udzielenie pomocy niż wówczas, gdyby oczekiwano na przyjazd wezwanej karetki Pogotowia ratunkowego. Tylko wówczas spełniony będzie wymóg subsydiarności stanu wyższej konieczności, również tego ujętego w art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p., skoro narażenie na niebezpieczeństwo życia i zdrowia innych uczestników ruchu wynikające z drastycznego przekroczenia limitu prędkości ma być jedynym sposobem, by uchylić zagrożenie dla życia i zdrowia innej osoby. Ł.G. nie jechał z dzieckiem do szpitala, Pogotowie ratunkowe zostało już wezwane przez jego żonę (na jego polecenie), było zatem w drodze, zaś on sam nie był jedyną osobą, która po przybyciu na miejsce byłaby w stanie udzielić skutecznej pomocy dziecku. Przekroczenie przez niego dopuszczalnego limitu prędkości o ponad 50 km/h na obszarze zabudowanym nie było jedynym sposobem uchylenia zagrożenia dla zdrowia jego syna¹².

Jedynie na marginesie należy zauważyć, że w praktyce życia codziennego oraz w praktyce wymiaru sprawiedliwości zdarzają się sytuacje realizujące tak sformułowany wymóg subsydiarności. Przykładowo, w stanie faktycznym będącym przedmiotem wyroku Sądu Rejonowego w Skierniewicach z 31 marca 2017 r.¹³ oskarżony odwiózł do szpitala

¹² Dlatego zdumiewa, że SKO przyjęło wypełnienie dyspozycji art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p. mimo stwierdzenia, że „stan zdrowia dziecka i fakt wezwania karetki pogotowia świadczą, że dziecku groziło realne niebezpieczeństwo”. Już sam fakt wezwania karetki przekreślał możliwość przyjęcia, że „niebezpieczeństwa [...] nie można było uniknąć inaczej”, skoro Ł.G. nie mógł przybyć na miejsce szybciej i jednocześnie nie był bardziej kompetentny do udzielenia pomocy niż fachowa obsada karetki Pogotowia. Zaś jeśli stwierdziło SKO, że „ojciec dziecka [...] podjął działania zmierzające do ratowania zdrowia i życia dziecka”, to za takie działania można uznać jedynie polecenie wezwania karetki Pogotowia ratunkowego, lecz nie przekroczenie o ponad 50 km/h dopuszczalnego limitu prędkości na obszarze zabudowanym.

¹³ II K 593/16, orzeczenia.ms.gov.pl (dostęp 28 listopada 2019 r.), przy czym zarzut dotyczący czynu z art. 178a § 1 k.k.

znajdującego się w odległości dwóch kilometrów od miejsca zdarzenia kolegę pchniętego nożem w szyję i obficie krwawiącego. Tego rodzaju rana stwarzała bezpośrednie zagrożenie dla życia ugodzonego nożem mężczyzny, który mógł się wykrwawić, gdyby niezwłocznie nie udzielono mu pomocy lekarskiej. Droga do szpitala zajęła około dwóch i pół minuty, podczas gdy sama rozmowa z dyspozytorem Pogotowia ratunkowego trwałaby dłużej. Z kolei w stanie faktycznym badanym przez Sąd Rejonowy w Sandomierzu w wyroku z 14 lipca 2016 r.¹⁴ oskarżony bawił na grillu na posesji oddalonej od drogi asfaltowej o 500 metrów i nieoznaczonej nazwą ani numerem, pozostającej niemal poza zasięgiem telefonii komórkowej. W pewnej chwili jeden z uczestników spotkania stracił przytomność, zaś próby udzielenia mu pomocy nie przyniosły rezultatu. Wezwana karetka Pogotowia ratunkowego nie nadjeżdżała przez ponad pół godziny, ponieważ jej obsada nie była w stanie znaleźć tej posesji w nocy, w terenie górzystym, zaś kontakt telefoniczny z nią był znacznie utrudniony, ze względu na zanikanie sygnału telefonii komórkowej. Nieprzytomny mężczyzna został zatem zabrany przez oskarżonego do auta, by wyjechać karetką na spotkanie, co rzeczywiście nastąpiło. Trafił on następnie do szpitala nieprzytomny, wydolny oddechowco, lecz niewydolny krążeniowo, w stanie upojenia alkoholowego na granicy śmiertelnego (3,8 promila). Znajdował się zatem w stanie bezpośrednio zagrażającym życiu i wymagał natychmiastowej pomocy lekarskiej, w tym hospitalizacji. Ewentualne opóźnienie w jak najszybszym dotarciu do szpitala mogło skutkować poważnymi konsekwencjami dla jego zdrowia i życia.

Po drugie, słusznie podał sąd w wątpliwość realizację wymogu bezpośredniości niebezpieczeństwa. Jak wynika z treści art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p., przepis ten znajdzie zastosowanie w przypadku działania w celu uchylecia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem. W badanym stanie faktycznym, mimo dramatycznych objawów zrelacjonowanych Ł.G. przez małżonkę (omdlenia, wymioty) z karty zlecenia wyjazdu zespołu Pogotowia ratunkowego

¹⁴ II K 250/15, orzeczenia.ms.gov.pl (dostęp 28 listopada 2019 r.), przy czym zarzut dotyczył czynu z art. 178a § 1 k.k.

wynikało, że dziecko nie wymagało hospitalizacji, było przytomne, jedynie z podwyższoną temperaturą. Brak było zatem bezpośredniego niebezpieczeństwa dla zdrowia i życia dziecka. Należy przypomnieć, że bezpośrednio niebezpieczeństwa oznacza stan, w którym nastąpienie skutku jest realne i nie jest konieczne zaistnienie dodatkowej jeszcze przyczyny, by on nastąpił. Biorąc pod uwagę doświadczenie życiowe i zdolność przewidywania, można przypuszczać, że jeżeli nie zostaną podjęte czynności dla uchylenia zagrożenia, skutek nastąpi, sytuacja ta jest w tym sensie nieuchronna¹⁵. W omawianym stanie faktycznym sytuacja taka nie zachodziła. Nawet, jeśliby przyjąć działanie Ł.G. w błędzie co do istnienia stanu bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia i zdrowia jego syna, to na gruncie art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p. brak jest podstaw do uwzględniania tego rodzaju błędu, odmiennie aniżeli na gruncie prawa karnego *sensu largo*.

Słusznie również zwrócił uwagę skarżący prokurator, co nie znalazło jednak odzwierciedlenia w rozważaniach sądu, że nie stanowiła podstawy do przekroczenia prędkości konieczność objęcia opieki nad drugim, półtorarocznym dzieckiem. Brak było jakichkolwiek podstaw do przyjęcia, by w momencie przekraczania prędkości drugiemu dziecku groziło jakiekolwiek w ogóle niebezpieczeństwo, przez co kierujący pojazdem musiałyby sprowadzać realne zagrożenie dla życia i zdrowia innych uczestników ruchu.

Po trzecie, trafnie zdekodował skarżący prokurator, a następnie sąd relację dóbr zachodzącą w omawianym stanie faktycznym, choć nie wyciągnął z niej wniosków, które wyciągnąć można dopiero w wypowiedzi o innym charakterze – naukowego komentarza w postaci glosy. Wskazał, że Ł.G. „nie był zmuszony do narażenia zdrowia i życia innych użytkowników drogi dla ratowania dobra o takiej samej wartości – życia i zdrowia dziecka. [...] Przekraczając prędkość w terenie zabudowanym o ponad 50 km/h, stworzył realne zagrożenie dla innych użytkowników”. Trafnie przyjął prokurator i sąd, że dobrem prawnym zagrożonym

¹⁵ Na temat natury niebezpieczeństwa i jego bezpośredniości por. wyczerpująco J. KULESZA, *Przestępstwo nieudzielenia pomocy w niebezpieczeństwie. Art. 162 k.k. na tle uwag dotyczących § 323c niemieckiego kodeksu karnego*, Łódź 2008, s. 106-123, zwłaszcza s. 118-120.

w wyniku przekroczenia dozwolonej prędkości jest życie i zdrowie innych uczestników ruchu. Jeśli sięgnąć do uzasadnienia wprowadzenia obligatoryjnego zatrzymania prawa jazdy w razie przekroczenia o ponad 50km/h limitu prędkości na obszarze zabudowanym¹⁶, stwierdza ono, że „należy wprowadzać rozwiązania ukierunkowane na konkretne zachowania powodujące zdarzenia drogowe, w których są zabici lub ranni, bądź zachowania, które podnoszą ryzyko wystąpienia znacznej liczby ofiar w razie zaistnienia wypadku. [...] czasowe zatrzymywanie prawa jazdy [...] ma na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Konieczność wprowadzenia zmian w tym zakresie potwierdzają przypadki szczególnie tragicznych wypadków drogowych, w wyniku których śmierć ponosi wiele osób”. Nie ulega zatem wątpliwości, że celem bezwzględного zatrzymania prawa jazdy w razie przekroczenia dopuszczalnej prędkości na obszarze zabudowanym o ponad 50 km/h jest ochrona życia i zdrowia ludzi.

Te dwa chronione dobra prawne, wzbogacone o ochronę mienia, składają się na inne dobro prawne chronione przez przepisy prawa administracyjnego jako prawne normy sankcjonowane, zaś przez przepisy prawa karnego *sensu largo* jako normy sankcjonujące, a mianowicie bezpieczeństwo w komunikacji (lądowej, wodnej i powietrznej). W doktrynie prawa karnego przyjmuje Kazimierz Buchała, że przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji mają identyczny przedmiot z przestępstwami przeciwko życiu i zdrowiu oraz z przestępstwami przeciwko mieniu, a różnią się od nich jedynie sposobem zamachu¹⁷. Również Ryszard A. Stefański wskazuje, że „merytoryczną przesłanką wprowadzenia tych przepisów jest ochrona życia i zdrowia, a w ograniczonym zakresie także mienia”¹⁸. Konstatacja ta prowadzi K. Buchała do wniosku, że bezpieczeństwo w komunikacji jest „swoistego rodzaju zbiorczym przedmiotem przestępstwa”, obejmującym życie, zdrowie i mienie, bowiem bezpieczeństwo w ruchu jest w gruncie rzeczy bezpie-

¹⁶ Sejm VII kadencji, druk nr 2586, wwww.sejm.gov.pl (dostęp 28 listopada 2019 r.).

¹⁷ K. BUCHAŁA, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 19.

¹⁸ R.A. STEFAŃSKI, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 124-125.

czeństwem tych właśnie trzech dóbr prawnych¹⁹. Życie, zdrowie i mienie stanowią „domyślne” dobra chronione ujęte instrumentalnie w jednym, zbiorczym dobru prawnym w postaci bezpieczeństwa w komunikacji²⁰. Zachowania opisane w typach rodzajowych przestępstw i wykroczeń zgromadzonych odpowiednio w rozdziale XXI kodeksu karnego oraz rozdziale XI kodeksu wykroczeń wywołują zagrożenie dla życia, zdrowia i mienia powstające w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej. Ich istotą jest właśnie sprowadzenie przynajmniej zagrożenia dla tych dóbr, niekiedy zaś skutku w postaci ich zniszczenia²¹. Ruch lądowy, wodny lub powietrzny powinien być bezpieczny nie dla samej idei bezpieczeństwa, ale ze względu na zagrożenie, jakie niesie ze sobą zachowanie jego uczestników sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa w ruchu dla życia i zdrowia, a także mienia²².

Niekiedy zresztą dokonuje się tak daleko posuniętej dekonstrukcji pojęcia „bezpieczeństwa w komunikacji” na rzecz dóbr prawnych w postaci życia, zdrowia i mienia, że zaprzecza się w ogóle autonomiczności tego rodzaju dobra prawnego. Szymon Tarapata stwierdza, że „bezpieczeństwo w komunikacji» jest pewną nazwą zbiorczą, która w rzeczywistości dotyczy obiektów uczestniczących w ruchu lądowym/wodnym/powietrznym. Owe obiekty, występujące w komunikacji, które mogą wzajemnie na siebie oddziaływać, to ludzie oraz przedmioty materialne. Należy przy tym zaznaczyć, że zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym/wodnym/powietrznym nie chronią człowieka czy rzeczy przed wszelkimi zagrożeniami, lecz zabezpieczają jedynie przed tymi niebezpieczeństwami, które są immanentnie związane z poszczególnym rodzajem komunikacji. Wszakże typy czynów zabronionych, które

¹⁹ K. BUCHAŁA, *op. cit.*, s. 21, 22.

²⁰ W. CIEŚLAK, *Prawo karne. Zarys instytucji i naczelné zasady*, Warszawa 2010, s. 273.

²¹ R. HAŁAS, [w:] *Prawo karne*, red. A. GRZEŚKOWIAK, K. WIAK, Warszawa 2017, s. 328.

²² R. HAŁAS, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. GRZEŚKOWIAK, K. WIAK, Warszawa 2019, s. 965; por. podobnie D. SZELESZCZUK, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna, I: Komentarz. Art. 117-221*, red. R. ZAWŁOCKI, M. KRÓLIKOWSKI, Warszawa 2017, s. 434.

zostały określone w rozdziale XXI Kodeksu karnego, nie ochraniają danego kierowcy pojazdu mechanicznego przed znieważaniem go przez kierującego innym samochodem, lecz zabezpieczają go przed utratą życia lub doznaniem uszczerbku na zdrowiu. Trzeba bowiem zauważyć, iż atak na wolność człowieka nie jest zagrożeniem z natury rzeczy związanym z ruchem drogowym. Oznacza to, że w odniesieniu do ludzi, przedmiotami ochrony typów czynów zabronionych zebranych w rozdział XXI Kodeksu karnego jest życie i zdrowie, zaś jeśli chodzi o przedmioty materialne – mienie. Tylko te bowiem abstrakcyjne wartości mogą zostać ucieleśnione w podmiotach uczestniczących w ruchu lądowym/wodnym/powietrznym oraz w rzeczach²³. Bezpieczeństwo w komunikacji ma zatem stanowić „jedynie pewien postulowany stan, charakteryzujący się brakiem zagrożeń dla dóbr o realnej i poważnej wartości, w szczególności życia i zdrowia, w dalszej kolejności mienia. To te właśnie wartości są istotnym przedmiotem ochrony norm zawartych również w rozdziale XXI Kodeksu karnego”²⁴.

Podobnie na gruncie prawa wykroczeń zauważa się, że rozwój komunikacji (przewóz osób i mienia) stworzył zagrożenia dla życia lub zdrowia jego uczestników i innych osób oraz zagrożenia dla mienia, w związku z czym prawo penalne *sensu largo* musiało również i tę sferę życia objąć ochroną, zabezpieczając bezpieczeństwo w komunikacji²⁵. Ochrona tych dóbr prawnych została zatem wyodrębniona i ujęta zbiorczo ze wskazaniem na jedno dobro prawne (bezpieczeństwo w komunikacji) w odrębnym rozdziale kodeksu wykroczeń jedynie ze względu na spe-

²³ S. TARAPATA, *Kontrowersje wokół wyznaczania granic dobra prawnego – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z 23 września 2009 r., sygn. akt I KZP 15/09*, «Zasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych» 16.1/2012, s. 146.

²⁴ G. BOGDAN, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna, II: Komentarz do art. 117-211a*, red. W. WRÓBEL, A. ZOLL, Warszawa 2017, s. 473; S. TARAPATA, *op. cit.*, s. 147-148; IDEM, *Dobro prawne w strukturze przestępstwa. Analiza teoretyczna i dogmatyczna*, Warszawa 2016, s. 103-105. Takiemu podejściu sprzeciwia się zdecydowanie R.A. STEFAŃSKI, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. STEFAŃSKI, Warszawa 2019, s. 1066; IDEM, [w:] *System Prawa Karnego, VIII: Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, red. L. GARDOCKI, Warszawa 2018, s. 318.

²⁵ V. KONARSKA-WRZOSEK, A. MAREK, T. OCZKOWSKI, *Podstawy prawa karnego i prawa wykroczeń*, Toruń 2013, s. 225.

cyfikę sytuacji (warunki ruchu drogowego, droga publiczna), w których powstaje niebezpieczeństwo²⁶. Stwierdza się zatem, że „przedmiotem ochrony przepisów tego rozdziału jest bezpieczeństwo zdrowia lub życia albo mienia”²⁷, bowiem „zamachy na bezpieczeństwo w komunikacji stwarzają stan zagrożenia dla życia, zdrowia ludzi oraz mienia”²⁸.

Zasady bezpieczeństwa w komunikacji chronią zatem w istocie życie, zdrowie i mienie. Również ograniczenia prędkości służą wobec tego ochronie tych właśnie dóbr prawnych. W ocenianym stanie faktycznym Ł.G. „przekraczając prędkość w terenie zabudowanym o ponad 50 km/h stworzył realne zagrożenie dla innych użytkowników [...] dla ratowania dobra o takiej samej wartości – życia i zdrowia dziecka”. Nie zauważył jednak sąd, że wobec tego art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p. nie mógł w ogóle znaleźć zastosowania w ocenianym stanie faktycznym. Znosi on obowiązek zatrzymania prawa jazdy mimo przekroczenia o ponad 50 km/h dopuszczalnego limitu prędkości na obszarze zabudowanym w sytuacji, gdy przekroczenie to wynikało z działania kierującego pojazdem w celu uchylecia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego. Poświęcone dobro prawne nie przedstawiało jednak wartości niższej od dobra ratowanego, lecz wartość mu równą. Skoro bezpieczeństwo w komunikacji kryje w sobie bezpieczeństwo życia, zdrowia i mienia i Ł.G. stworzył swoim zachowaniem realne zagrożenie dla życia i zdrowia innych uczestników ruchu, to te poświęcone dobra prawne są równoważnościowe z ratowanym (pozornie) życiem i zdrowiem dziecka. Artykuł 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p. dopuszcza odstępianie od obligatoryjnego zatrzymania prawa jazdy, gdy poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawia wartość niższą od dobra ratowanego, ale nie wówczas, gdy poświęcone

²⁶ T. BOJARSKI, *Polskie prawo wykroczeń. Zarys wykładu*, Warszawa 2005, s. 180.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ A. GUBIŃSKI, *Prawo wykroczeń*, Warszawa 1985, s. 292, oraz w ostatnim wydaniu: T. GRZEGORCZYK, A. GUBIŃSKI, *Prawo wykroczeń*, Warszawa 1996, s. 235; M. BOJARSKI, Z. ŚWIDA, *Podstawy materialnego i procesowego prawa o wykroczeniach*, Wrocław 2002, s. 145.

dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawia wartość równą do dobra ratowanego. Są to sytuacje zupełnie odmienne. W art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p. ujęto stan wyższej konieczności wyłączający bezprawność zachowania kierującego pojazdem, skoro dobro poświęcone ma mieć wartość niższą od dobra ratowanego. Tak samo na gruncie art. 16 § 1 k.w. oraz art. 26 § 1 k.k. poświęcenie dobra o wartości niższej dla ratowania dobra o wartości wyższej (większej w kodeksie wykroczeń) prowadzi do uchylenia bezprawności. Jeśli natomiast dobra poświęcane i ratowane są równej wartości albo dobro poświęcane jest wartości większej (wyższej w kodeksie karnym), lecz nie oczywiście większej (oczywiście wyższej w kodeksie karnym), mamy do czynienia ze stanem wyższej konieczności wyłączającym winę. Ustawodawca nie ujął w art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p. stanu wyższej konieczności wyłączającego winę, ale jedynie stan wyższej konieczności wyłączający bezprawność. Nie zezwolił na odstępowanie od obligatoryjnego zatrzymywania prawa jazdy mimo przekroczenia o ponad 50 km/h dopuszczalnego limitu prędkości na obszarze zabudowanym w przypadku, w którym poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa w komunikacji (a więc bezpieczeństwo życia, zdrowia i mienia) przedstawia wartość równą bądź wyższą, lecz nie oczywiście wyższą niż dobro ratowane.

Odnosnie do w rzeczywistości zachodzącej w omawianej sprawie i trafnie zdekodowanej przez skarżącego prokuratora, a następnie sąd kolizji między ratowanym (pozornie) życiem i zdrowiem dziecka a realnie zagrożonym życiem i zdrowiem innych uczestników ruchu należy podkreślić, że życie i zdrowie ludzkie nie podlega wartościowaniu, tzn. nie można rozważać, czy życie lub zdrowie jednej z osób jest mniej warte niż życie i zdrowie innej osoby. Dobra te są zawsze równowartościowe. Wynika to wprost choćby z wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 30 września 2008 r.²⁹; podkreśla się to również w doktrynie odnośnie do stanu wyższej konieczności³⁰. W sytuacjach zatem, gdy kierujący

²⁹ K 44/07, z glosą J. KULESZY (*Głosa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30 września 2008 r., sygn. akt K 44/07, «PiP» 64.9/2009, s. 122-127*).

³⁰ Na temat stanu wyższej konieczności wyłączającego winę w przypadku ratowania i poświęcania życia ludzkiego por. szeroko i podsumowująco stan nauki: J. KULESZA, *Czy państwo może mordować własnych obywateli? Zestrzelenie samolotu typu renegade*

pojazdem przekracza o ponad 50 km/h dopuszczalny limit prędkości na obszarze zabudowanym, działając w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa dla zdrowia lub życia człowieka, mamy zawsze do czynienia ze stanem wyższej konieczności wyłączającym winę. Jest to kolizja dóbr o równej wartości, która nie jest objęta przez art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p., brak jest wobec tego podstaw do odstąpienia od obligatoryjnego zatrzymania prawa jazdy. Należy zatem zauważyć, że przepis ten nie znajdzie nigdy zastosowania w praktyce życia codziennego³¹, do stanów faktycznych, dla których miał być przeznaczony zgodnie z intencją Trybunału wyrażoną w wyroku z 11 października 2016 r. W jego uzasadnieniu uściślił on bowiem przecież, że „powołanie się na stan wyższej konieczności uzasadniający odstąpienie od zatrzymania prawa jazdy osobie, która nadmiernie przekroczyła prędkość, powinno być zastrzeżone przez ustawodawcę tylko dla takiej sytuacji, gdy owo przekroczenie prędkości usprawiedliwione jest potrzebą ratowania życia i zdrowia”, czyli w przypadku przewożenia samochodem do szpitala osoby chorej znajdującej się w stanie zagrażającym jej życiu albo kobiety ciężarnej, u której rozpoczęła się akcja porodowa, albo przejazdu lekarza do osoby będącej w stanie zagrożenia jej życia i zdrowia. W obecnym brzmieniu art. 102 ust. 1 pkt 1aa u.o.k.p. do takich sytuacji nie znajdzie nigdy zastosowania.

GŁOSA DO WYROKU WOJEWÓDZKIEGO SĄDU ADMINISTRACYJNEGO
W RZESZOWIE Z 7 MARCA 2019 R., II SA/RZ 1159/18

Streszczenie

W glosowanym wyroku Wojewódzki Sąd Administracyjny w Rzeszowie nie znalazł podstaw do odstąpienia od obligatoryjnego

w świetle prawa karnego – zarys problemu, «Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych» 13.3/2009, s. 5-33, zwłaszcza s. 17 i n.

³¹ Przeglądu orzeczeń sądowych, w których sprawcy przestępstw i wykroczeń drogowych powoływali się na działanie w stanie wyższej konieczności, dokonano w pracy: J. KULESZA, *Stan wyższej konieczności w ruchu drogowym w świetle orzecznictwa sądowego*, «Prokuratura i Prawo» 23.2/2018, s. 24-51.

zatrzymania prawa jazdy kierującego pojazdem, który przekroczył dozwoloną prędkość na obszarze zabudowanym o ponad 50 km/h. Wskazał, że przekroczenie prędkości nie było jedynym sposobem uchylenia niebezpieczeństwa dla zdrowia i życia, nie został zatem spełniony wymóg subsydiarności stanu wyższej konieczności. Syn Ł.G. nie znajdował się z nim w pojeździe, a wezwane Pogotowie ratunkowe było w drodze do dziecka. Podał sąd również w wątpliwość istnienie bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia i zdrowia dziecka, przez co również nie były spełnione warunki art. 102 ust. 1 pkt 1aa ustawy z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Przybyłe na miejsce Pogotowie ratunkowe takiego stanu zagrożenia nie stwierdziło. Prawidłowo również wskazał sąd zachodzącą relację między ratowanym dobrem i dobrem zagrożonym jazdą kierującego ponad dozwoloną prędkość. Dobrem ratowanym (pozornie) było życie i zdrowie dziecka, zaś dobrem realnie narażonym na zagrożenie życie i zdrowie innych uczestników ruchu. Bezpieczeństwo w komunikacji stanowi bowiem dobro prawne mieszczące w sobie ochronę życia, zdrowia i mienia innych osób.

A GLOSS ON THE JUDGMENT OF THE RZESZÓW VOIVODSHIP
ADMINISTRATIVE COURT OF MARCH 7, 2019, II SA / Rz 1159/18

Summary

In its judgment for this case, the Rzeszów Voivodship Administrative Court did not find grounds to abstain from the mandatory withholding of a driver's license for exceeding the speed limit in a residential area by over 50 km per hour. The Court pointed out that speeding was not the only way to counter the threat to health and life, and therefore there was no subsidiarity of higher necessity. The defendant's son, whose life was in danger, was not in the vehicle with him, and an ambulance had been called and was on its way to the child. The Court expressed its doubts that there was a direct threat to the child's life and health, which also meant that the conditions of Article 102 section 1 point 1aa of the Act of 5 January 2011 on vehicle drivers were not met. When the ambulance arrived, its medical team did not confirm that the case was

an emergency. The Court also observed that there was a relationship between the good the driver was protecting and the good which he put into jeopardy by driving over the speed limit. The good the defendant alleged to have saved was the life and health of the child, while the good he had in fact jeopardized was the life and health of other travelers on the road at the time. Road safety is a legal good that encompasses the protection of other people's lives, health and property.

Słowa kluczowe: stan wyższej konieczności; zatrzymanie prawa jazdy; bezpieczeństwo w ruchu drogowym; dozwolona prędkość na drodze.

Keywords: state of higher emergency; withholding a driving license; road safety; speed limit.

Bibliografia

- BOGDAN G., [w:] *Kodeks karny. Część szczególna, II: Komentarz do art. 117-211a*, red. W. WRÓBEL, A. ZOLL, Warszawa 2017.
- BOJARSKI T., *Polskie prawo wykroczeń. Zarys wykładu*, Warszawa 2005.
- BUCHAŁA K., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973.
- CIEŚLAK W., *Prawo karne. Zarys instytucji i naczelne zasady*, Warszawa 2010.
- GRZEGORCZYK T., GUBIŃSKI A., *Prawo wykroczeń*, Warszawa 1996.
- GUBIŃSKI A., *Prawo wykroczeń*, Warszawa 1985.
- HAŁAS R., [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. GRZEŚKOWIAK, K. WIAK, Warszawa 2019.
- HAŁAS R., [w:] *Prawo karne*, red. A. GRZEŚKOWIAK, K. WIAK, Warszawa 2017.
- KOLENDOWSKA-MATEJCZUK M., *Glosa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 października 2016 r., sygn. akt K 24/15, «Palestra» 62.4/2017, s. 79-86.*
- KONARSKA-WRZOSEK V., MAREK A., OCZKOWSKI T., *Podstawy prawa karnego i prawa wykroczeń*, Toruń 2013.
- KULESZA J., *Czy państwo może mordować własnych obywateli? Zestrzelenie samolotu typu renegade w świetle prawa karnego – zarys problemu*, «Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych» 13.3/2009, s. 5-33.
- KULESZA J., *Glosa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 października 2016 r., sygn. akt K 24/15, «PiP» 72.10/2017, s. 140-145.*
- KULESZA J., *Glosa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30 września 2008 r., sygn. akt K 44/07, «PiP» 64.9/2009, s. 122-127.*

- KULESZA J., *Przestępstwo nieudzielenia pomocy w niebezpieczeństwie. Art. 162 k.k. na tle uwag dotyczących § 323c niemieckiego kodeksu karnego*, Łódź 2008.
- KULESZA J., *Stan wyższej konieczności w ruchu drogowym w świetle orzecznictwa sądowego*, «Prokuratura i Prawo» 23.2/2018, s. 24-51.
- BOJARSKI M., ŚWIDA Z., *Podstawy materialnego i procesowego prawa o wykroczeniach*, Wrocław 2002.
- STEFAŃSKI R.A., [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. STEFAŃSKI, Warszawa 2019.
- STEFAŃSKI R.A., [w:] *System Prawa Karnego, VII: Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, red. L. GARDOCKI, Warszawa 2018.
- STEFAŃSKI R.A., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000.
- SZELESZCZUK D., [w:] *Kodeks karny. Część szczególna, I: Komentarz. Art. 117-221*, red. R. ZAWŁOCKI, M. KRÓLIKOWSKI, Warszawa 2017.
- TARAPATA S., *Dobro prawne w strukturze przestępstwa. Analiza teoretyczna i dogmatyczna*, Warszawa 2016.
- TARAPATA S., *Kontrowersje wokół wyznaczania granic dobra prawnego – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z 23 września 2009 r., sygn. akt I KZP 15/09*, «Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych» 16.1/2012, s. 91-151.