

mgr Malwina Olbrych

ORCID: 0009-0004-2613-2842

https://doi.org/10.29316/9788368103205_18

OSOBA ZARZĄDZAJĄCA TRANSPORTEM JAKO GWARANT BEZPIECZEŃSTWA W KOMUNIKACJI

TRANSPORT MANAGER AS A GUARANTOR OF SAFETY IN TRANSPORT

Streszczenie

Celem rozdziału jest ocena, czy i w jakim zakresie funkcja zarządzającego transportem – jako osoby odpowiedzialnej za dopuszczenie pojazdu i kierowcy do udziału w ruchu – ma realne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa komunikacyjnego. W pierwszej części rozdziału opisano ogólny stan bezpieczeństwa na polskich drogach oraz strukturę zagrożeń, zwracając uwagę na niedostateczne uwzględnianie technicznych aspektów pojazdów, jako źródeł wypadków. Następnie przedstawiono definicję oraz obowiązki zarządzającego transportem w świetle prawa unijnego i krajowego, uwzględniając zakres jego odpowiedzialności. W kolejnej części zaprezentowano przesłanki oceny niesprawności technicznej pojazdu w kontekście ryzyka dla uczestników ruchu. Rozdział kończy się analizą zbiegu przepisów karnych i wykroczeniowych (art. 179 k.k. i art. 96 k.w.) oraz postuluje precyzyjniejsze

Summary

The aim of the chapter is to assess whether and to what extent the function of the transport manager – as a person responsible for allowing the vehicle and the driver to participate in traffic – is of real importance for ensuring traffic safety. The first part of the chapter describes the general state of safety on Polish roads and the structure of hazards, paying attention to the insufficient consideration of technical aspects of vehicles as sources of accidents. Next, the definition and obligations of the transport manager in the light of EU and national law are presented, taking into account the scope of their responsibility. The next part presents the premises for assessing the technical malfunction of a vehicle in the context of the risk to road users. The chapter concludes with an analysis of the concurrence of criminal and misdemeanor provisions (Article 179 of the Penal Code and Article 96 of the Penal Code) and

określenie obowiązków zarządzającego w przepisach prawa. Problem badawczy sformułowano w pytaniu: Jak funkcja zarządzającego transportem wpływa na poziom bezpieczeństwa w komunikacji? Hipoteza badawcza zakłada, że zarządzający transportem ma istotne znaczenie dla stanu bezpieczeństwa w transporcie drogowym, a jego zaniechania mogą skutkować odpowiedzialnością karną na podstawie art. 179 k.k. Zastosowano metody badawcze, takie jak analizę aktów prawnych krajowych i unijnych, orzecznictwa sądowego, literatury naukowej oraz interpretacji doktrynalnej przepisów karnych i wykroczeniowych.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo ruchu drogowego, transport drogowy, zarządzający transportem, stan techniczny pojazdu

postulates a more precise definition of the manager's obligations in the provisions of law. The research problem was formulated in the question: How does the function of the transport manager affect the level of safety in communication? The research hypothesis assumes that the transport manager is of significant importance for the state of safety in road transport, and his omissions may result in criminal liability under Article 179 of the Penal Code.

Keywords: road safety, road transport, transport manager, technical condition of the vehicle

Wstęp

Historia ludzkości jest ściśle powiązana z przemieszczaniem się zarówno ludzi, jak i towarów. Konieczność zapewnienia coraz to nowszych dóbr, szczególnie w dobie konsumpcjonizmu, wymaga translokowania produktów użytkowych z miejsca wydobycia surowców do zakładu przetwarzającego je w wyrób i dalej do odbiorcy czy konsumenta. Również osobista działalność człowieka w sferze zawodowej i społecznej, związana jest z koniecznością ciągłego przemieszczania się. Potrzeby przemieszczania się, stały się inspiracją do tworzenia środków umożliwiających komunikację i poruszanie się w coraz efektywniejszy sposób, co w XXI wieku ma odzwierciedlenie szczególnie we wzmożonym ruchu drogowym, w którym poruszają się różni jego uczestnicy, użytkujący różnorodne, niekiedy bardzo nowoczesne pojazdy. Wyzwaniem w obecnych czasach jest zapewnienie właściwego bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla wszystkich jego użytkowników.

Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego (człowiek – droga – pojazd, jako czynnik sprawczy wypadków), na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek. To właśnie zachowanie się poszczególnych grup użytkowników dróg generalnie wpływa

na powstawanie wypadków drogowych¹. Czynnikiem technicznego stanu pojazdu najczęściej jest jedynie składową częścią przyczyny zdarzenia drogowego. Inne czynniki, w tym przede wszystkim związane ze stanem dróg, stanowią ostatni z elementów.

Truizmem jest, że nie da się całkowicie wyeliminować wypadków drogowych czy innych niebezpiecznych zdarzeń drogowych. W ruchu drogowym będą one towarzyszyły człowiekowi zawsze i będą nieodłącznie towarzyszyć rozwojowi motoryzacji. Należy jednak dążyć do zmniejszenia rozmiarów tego zjawiska, podejmując działania profilaktyczne oraz stosować środki karno-represyjne.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

W związku z ewaluującym procesem rozwoju zagadnienia transportu drogowego powstają również problemy związane z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz straty społeczne ponoszone w wyniku wypadków drogowych. Problem wypadków drogowych stał się jednym z najważniejszych problemów społecznych XXI wieku.

Obecnie, jak wynika z analizy dostępnych danych statystycznych, większość wypadków jest wynikiem błędów w zachowaniu człowieka, a w niewielkim stopniu jest spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów lub warunkami drogowymi. Interpretując zjawisko wypadków drogowych w różnych krajach, można stwierdzić, że ich dynamika nie jest ściśle związana z natężeniem ruchu drogowego, a krzywe wypadków są odmienne, dlatego dokonując porównań należy zachować ostrożność, aby nie doprowadzić do błędnych wniosków. Wobec powyższego nie można ujednolicić stanowisk co do przyczyn wypadków.

Każdy kraj dysponuje środkami profilaktycznymi. W Polsce rozwinęły się multidyscyplinarne programy poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, które skupiają się wokół Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wdrażanego od 2005 r².

Wspomniana polska doktryna poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym – znana jako program „Gambit” – opiera się na analizie czynników

¹ Raport KGP „Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku”.

² Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2023”.

ruchu drogowego mających istotny wpływ na stan bezpieczeństwa. Program ten opiera się na przekonaniu, że doszukując się genezy zdarzenia drogowego należy przyjąć, że dochodzi do niego wskutek zaburzenia jednego lub wielu elementów składających się na system ruchu drogowego lub relacje pomiędzy tymi elementami.

Winno się zaznaczyć, że każde zdarzenie drogowe najczęściej jest zbiegiem kilku czynników. Jednakże praktyka dochodzeniowa skupia się głównie na ocenie zachowania kierującego, bez pogłębionej analizy związków przyczynowo-skutkowych z innymi elementami zdarzenia drogowego. Problem ten zauważył już w latach 80. XX wieku A. Gaberle. Według niego fikcja bardzo dobrego stanu technicznego pojazdów w Polsce wynika z tego, że o wiele łatwiej jest ustalić, że kierowca nie przestrzegał obowiązujących przepisów, niż to, że pojazd był niesprawny przed wypadkiem lub że niewłaściwe zachowanie kierującego zostało wywołane lub wzmocnione przez niesprawność pojazdu³. Problem ten jest aktualny po dziś dzień, bowiem w tym kontekście zwraca uwagę bardzo duży udział procentowy nieustalonych przyczyn wypadków w grupie innych przyczyn wypadków. W Polsce organy procesowe nie prowadzą pogłębionej analizy zdarzeń drogowych, poza procedurami prawnymi ukierunkowanymi na poznanie wszelkich istotnych dla zdarzenia drogowego czynników⁴. Powoduje to znikomy procent spraw karnych związanych z niedopełnieniem obowiązków przez osoby odpowiedzialne za stan techniczny pojazdów czy też infrastruktury drogowej.

A przecież rozwój motoryzacji, jak również postęp techniczny w zakresie wszystkich elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego, oprócz wymogów norm technicznych, powoduje, że ruch drogowy wymaga wprowadzenia odpowiednich środków kontroli bezpieczeństwa oraz ustanowienia sankcji za naruszanie reguł bezpieczeństwa przez użytkowników. Wraz z rozwojem norm prawnych regulujących zasady ruchu drogowego sfera ta nie mogła pozostać pominięta przez prawo karne.

³ A. Gaberle, *Wypadki drogowe – aspekty kryminologiczne*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1986, s. 182

⁴ Ibidem. s. 24-34.

Analiza pojęcia „zarządzający transportem”

Definicję zarządzającego transportem zawiera art. 2 ust. 5 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady Unii Europejskiej 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. Zgodnie z definicją zawartą w Rozporządzeniu, pojęcie zarządzającego transportem: „oznacza osoba fizyczna zatrudniona przez przedsiębiorcę lub jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, tę osobę fizyczną lub w razie potrzeby, inną osobę fizyczną wyznaczoną przez tego przedsiębiorcę na podstawie umowy, zarządzającą w sposób rzeczywisty i ciągły operacjami transportowymi przedsiębiorcy”⁵.

W polskim prawie odwołanie do zarządzającego transportem znaleźć można w Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁶. Ustawa ta jednak nie zawiera legalnej definicji zarządzającego transportem. W art. 1 ust. 2 pkt 2 lit. C ustawy wskazane jest jedynie, że ustawa określa odpowiedzialność za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego w stosunku m.in. do osób zarządzających transportem. Natomiast art. 5 ustawy zawiera bezpośrednie odesłanie do wskazanego wyżej rozporządzenia, podkreślając, że: „Podjęcie i wykonywanie transportu drogowego, z zastrzeżeniem art. 5b ust. 1 i 2, wymaga uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, na zasadach określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającym dyrektywę Rady 96/26/WE, zwanym dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009”⁷. Zatem chcąc zdefiniować zarządzającego transportem, należy sięgnąć do definicji oraz przepisów zawartych w przywoływanym rozporządzeniu.

Zgodnie z definicją zawartą w powyżej powoływanym rozporządzeniu zarządzającym transportem może być jedynie osoba fizyczna. Oznacza to, że funkcję tę winien pełnić sam właściciel przedsiębiorstwa, członek władz

⁵ Art. 2 pkt 5 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U.U.E.L.2009.300.51).

⁶ Art. 5 ust. 1 i 5a ust. 1 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140).

⁷ Art. 5 ust. 2 pkt 1 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

spółki (zarządu) lub inny pracownik wyznaczony przez właściciela lub władze spółki. Ustawodawca dopuszcza również (w przypadku braku osób spełniających kryteria kompetencji zawodowych przez pracownika) możliwość zawarcia z osobą z zewnątrz, posiadającą odpowiednie kompetencje, umowy cywilno – prawnej, w której zostanie ściśle określony zakres praw i obowiązków w związku z pełnioną funkcją zarządzającego transportem⁸. Aktualne regulacje nie dopuszczają natomiast, aby funkcję tę pełnił organ kolegialny lub osoba prawna.

Obowiązki zarządzającego transportem

Zgodnie z przepisami powoływanego rozporządzenia osoba, która pełni obowiązki zarządzającego transportem, jest zobowiązana do rzeczywistego i ciągłego zajmowania się wszystkimi operacjami transportowymi w przedsiębiorstwie.

Obowiązki zarządzającego transportem wynikać mogą z:

- tytułu pełnienia określonej funkcji,
- przepisów prawa,
- tytułu obowiązku dbałości o stan techniczny pojazdów, ich konserwację,
- umowy, w tym umowy o pracę,
- dobrowolnego podjęcia się określonej czynności.

Wydaje się, że z punktu widzenia przedsiębiorcy powierzającemu innej osobie funkcję zarządzającego transportem koniecznym jest zawarcie umowy cywilnoprawnej lub umowy o pracę. Obowiązek taki wynika wprost z powoływanych powyżej przepisów rozporządzenia, które obligują przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną, w razie braku właściwych kompetencji przedsiębiorcy, do zawarcia umowy z osobą fizyczną, która ma objąć rzeczywisty zarząd operacjami transportowymi przedsiębiorstwa. W umowie takiej należy precyzyjnie określić zadania oraz obowiązki zarządzającego transportem. Przede wszystkim do zakresu obowiązków takiej osoby należy: utrzymanie i konserwacja pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, podstawowa księgowość, przydzielanie ładunków lub usług kierowcom i pojazdom, sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem, kontrola stanu technicznego pojazdów, kontrola stanu psychofizycznego pracowników – kierowców.

⁸ Art. 4 ust. 2 Rozporządzenia 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.

W ramach nadzorowania stanu technicznego pojazdów zarządzający obowiązany jest do nadzorowania regularnego wykonywania przeglądów pojazdów wynikających z instrukcji eksploatacyjnej oraz przepisów dotyczących obowiązkowych przeglądów technicznych. Ponadto osoba taka w związku z pełnioną funkcją zobowiązana jest do kontroli stanu pojazdów pod kątem spełniania wymagań określonych w rozporządzeniu z dnia 31 grudnia 2002 r., w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia⁹. O ile w przypadku małych firm i przedsiębiorców sprawowanie nadzoru nad stanem technicznym pojazdów i kontroli tego stanu nie wydaje się trudne, to w przypadku dużych przedsiębiorstw transportowych pojawia się problem z możliwością posiadania przez zarządzającego wiedzy o występujących bieżących usterkach pojazdów. Wydaje się zatem, że w takich przypadkach osoba zarządzająca transportem jest obowiązana w ramach swych obowiązków stworzyć odpowiednie procedury zgłaszania usterek przez kierowców.

Do zakresu obowiązków osoby zarządzającej transportem należy także nadzór nad stanem psychofizycznym kierowców. Realizacja tego obowiązku polega na kontrolowaniu stanu sprawności kierowcy, w tym przede wszystkim na sprawdzeniu stanu trzeźwości pracownika – kierowcy. Zwrócić należy jednak uwagę, że obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości sprawdzenia trzeźwości bez zgody pracownika – kierowcy¹⁰. Możliwe jest wykonanie takiego badania bez zgody pracownika jedynie przez policję. Pojawia się zatem konieczność wprowadzenia zapisu dotyczącego takiej zgody do m.in. umów zawieranych z pracownikami, regulaminów pracy. Brak takich procedur i zapisów może być potraktowany jako zaniechanie przez zarządzającego transportem wykonania obowiązków związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, które to zaniechanie wyczerpuje znamiona typu czynu zabronionego¹¹.

Osoba zarządzająca wykonuje określone zadania, zawsze działa wyłącznie w interesie przedsiębiorcy, który ją zatrudnia i sprawuje swe obowiązki

⁹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022).

¹⁰ Art. 17 ust. 3 Ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2016 r. poz. 487 ze zm.)

¹¹ G. Bogdan, Art. 179, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część I. Komentarz do art. 117-211a*, red. W. Wróbel, Wolters Kluwer, Warszawa 2017.

niezależnie od wpływów jakichkolwiek osób trzecich np. kontrahentów, spedytorów. Jednakże zakres kompetencji zarządzającego obejmuje przypadki korzystania z pojazdów wynajmowanych oraz osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących przewozy drogowe na jego rzecz. W tym miejscu wskazać należy, że mając na względzie źródła oraz zakres obowiązków osoby zarządzającej transportem, należy dokonać dokładnej analizy, czy w świetle powyższych rozważań zarządzającemu transportem można przypisać odpowiedzialność z art. 179 k.k.

Odpowiedzialność karna zarządzającego transportem

Polskie prawo karne w art. 179 Ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeksu karny (zwany dalej k.k.) przewiduje odpowiedzialność karną m.in. wobec osoby zarządzającej transportem, która wbrew szczególnemu obowiązkowi dopuszcza do ruchu pojazd mechaniczny albo inny pojazd w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, lub dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego albo innego pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości, będącą pod wpływem środka odurzającego lub osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień.

Przestępstwo stypizowane w art. 179 k.k. ma charakter indywidualny właściwy. Jego sprawcą może być jedynie osoba, na której ciąży szczególny obowiązek pieczy nad bezpieczeństwem w komunikacji. Obowiązek ten może wynikać z ustawy, ze specyfiki zawodu lub pełnionej funkcji, jak również z umownego przyjęcia na siebie takiego obowiązku. Obejmuje on z jednej strony kontrolowanie stanu technicznego pojazdów uczestniczących w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, a z drugiej – badanie osób prowadzących takie pojazdy pod kątem trzeźwości, braku odurzenia lub posiadania wymaganych uprawnień.

W doktrynie wskazuje się, że źródłem tego szczególnego obowiązku może być ustawa lub inny akt normatywny, stanowisko lub funkcja, umowa o pracę, a także dobrowolne podjęcie się określonej czynności. Podnosi się nadto, że obowiązek niedopuszczenia do ruchu niesprawnego pojazdu

lub niebezpiecznego kierowcy nie musi być podstawowym czy wyłącznym obowiązkiem zarządzającego transportem, a może być obowiązkiem dodatkowym¹².

Występek z art. 179 k.k. jest przestępstwem umyślnym. Może być popełniony w zamiarze bezpośrednim (świadomość złego stanu technicznego pojazdu, świadomość stanu odurzenia lub nietrzeźwości osoby kierującej) lub ewentualnym (godzenie się na usterkę pojazdu, która może ewentualnie spowodować zagrożenie w ruchu drogowym).

Czynność sprawcza może polegać zarówno na działaniu, jak i zaniechaniu. Poprzez działanie można rozumieć: wystawienie zlecenia na dokonanie przewozu niesprawnym pojazdem – pomimo posiadania wiedzy o jego stanie technicznym, wręczenie kluczyków nietrzeźwemu kierowcy bądź otwarcie bramy wyjazdowej. Popełnienie przestępstwa z art. 179 k.k. przez zaniechanie może polegać na niezapobieżeniu włączenia się do ruchu pojazdu, przez np. niedopełnienie obowiązków w zakresie diagnostyki bądź niepowstrzymaniu od uczestnictwa w ruchu prowadzącego pojazd przez np. zbagatelizowanie braku odpowiednich uprawnień kierowcy.

Występek z art. 179 k.k. jest przestępstwem formalnym, stanowi jedynie abstrakcyjne narażenie na niebezpieczeństwo i dla jego dokonania nie jest konieczne wystąpienie skutku¹³. Odpowiedzialność wyłącznie na podstawie tego przepisu wchodzi w grę tylko wówczas, gdy dopuszczenie niesprawnego pojazdu do ruchu albo dopuszczenie do prowadzenia pojazdu osoby znajdującej się w stanie nietrzeźwości, będącej pod wpływem środka odurzającego lub osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień, nie pociągnęło za sobą skutków określonych w innych przepisach. W wypadku, gdy w wyniku tych nieprawidłowości dojdzie do spowodowania katastrofy (art. 173 k.k.), jej niebezpieczeństwa (art. 174 k.k.) lub wypadku drogowego (art. 177 k.k.), osoba odpowiedzialna za dopuszczenie do ruchu takiego pojazdu lub takiej osoby,

¹² L. Gardocki, *Dopuszczenie do ruchu niesprawnego pojazdu lub osoby niebezpiecznej (art. 179 KK)*, [w:] *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym. System Prawa Karnego. Tom 8*, red. L. Gardocki, Warszawa 2018.

¹³ M. Budyn-Kulik, *Art. 179*, [w:] *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, LEX/el. 2020.

może ponosić odpowiedzialność karną za te przestępstwa jako współsprawca, niezależnie do odpowiedzialności bezpośredniego sprawcy zdarzenia¹⁴.

W tym miejscu wskazać należy na wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 24 sierpnia 2016 r., w którym sąd stwierdził, że współwłaściciel firmy transportowej, pełniący funkcję zarządzającego transportem, poprzez zaniechanie swoich obowiązków w zakresie dbałości o stan techniczny pojazdów, popełnił przestępstwo z art. 179 k.k. W treści uzasadnienia sąd podniósł m.in., że: „będąc odpowiedzialnym za kontrolę stanu technicznego tego pojazdu, stosownie do eksploatacji poprzez kontrolę układów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, w tym układu hamulcowego nie dopełnił tych czynności, w wyniku czego doprowadził do stanu, w którym naczepa marki S. posiadała niesprawny układ podnoszenia naczepy, niesprawny hamulec ręczny, brak zamontowanych szcęk hamulcowych na osi II po stronie prawej, brak zamontowanego wałka rozpierającego na osi II koła prawego, brak szcęk hamulcowych na osi II koła lewego, niesprawne opony na osi I koła lewego i na osi III koła lewego i prawego i dopuścił pojazd w takim stanie do ruchu na trasie z K. do P., w tym do przewozu na naczepie załadunku o masie 23 760 kg, w stanie zagrażającym bezpieczeństwu powszechnemu (...)”¹⁵.

Zauważyć należy, że mimo tego, iż polskie prawo przyjęło unormowania Rozporządzenia WE 1071/2009 w dniu 5 kwietnia 2013 r., wprowadzając do ustawy o transporcie drogowym oraz czasie pracy kierowców (obecna ustawa o transporcie drogowym) odesłanie do Rozporządzenia WE 1071/2009 w art. 5 ust 2 pkt 1, to w doktrynie wskazuje się, że podmiotem tego przestępstwa są: dyspozytorzy, dyżurni ruchu, osoby przeprowadzające kontrolę stanu technicznego pojazdu, funkcjonariusze służby ruchu, przełożeni kierowcy, których funkcja polega na kontroli stanu pojazdu, wymaganych kwalifikacji lub trzeźwości osób, dowódca i dysponent wojskowego pojazdu mechanicznego, osoby wykonujące usługi konserwacyjne i naprawcze, pomijając osoby zarządzające transportem drogowym.

W doktrynie istnieją także różne poglądy co do określenia czasu popełnienia przestępstwa z art. 179 k.k. Jeden z wyrażanych poglądów opiera się na założeniu, że już sam fakt zlecenia przewozu (wydania dyspozycji wyjazdu)

¹⁴ Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33, teza 22.

¹⁵ Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 24 sierpnia 2016 r., II AKa 201/16, LEX nr 2115443.

niesprawnym pojazdem jest podstawą do postawienia sprawcy zarzutu z art. 179 k.k. Zwolennicy tego poglądu wskazują, że przestępstwo z art. 179 k.k. dokonane jest już w chwili podjęcia decyzji o dopuszczeniu pojazdu do ruchu lub osoby do jego prowadzenia, a zatem odpowiedzialności podlega np. dyspozytor, który wypuścił z bazy niesprawny samochód już w momencie podjęcia takiej decyzji, nawet jeżeli kierowca zakwestionowałby sprawność pojazdu¹⁶. Prezentowany jest także odmienny, jak się wydaje słuszny pogląd, że dopuszczenie do ruchu nie oznacza podjęcia samej decyzji o dopuszczeniu do ruchu pojazdu lub osoby wymienionej w tym przepisie, lecz wymagane jest, by znalazły się one w ruchu. Momentem tym jest rozpoczęcie jazdy¹⁷.

Skazanie zarządzającego transportem z art. 179 k.k. oznacza dla niego konsekwencje dodatkowe w postaci wszczęcia przez właściwe organy postępowania administracyjnego w związku z utratą dobrej reputacji¹⁸.

Analiza pojęcia „droga publiczna, strefa zamieszkania, strefa ruchu”

Analizując w dalszym ciągu znamiona przestępstwa z art. 179 k.k. należy uznać, że wprowadzone do opisu czynu pojęcia drogi publicznej, strefy zamieszkania i strefy ruchu winno rozumieć się zgodnie z brzmieniem ustalonym w Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹⁹ oraz Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym²⁰. I tak, zgodnie z art. 1 ustawy o drogach publicznych, drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie ustawy do jednej z kategorii dróg (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne), z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w ustawie lub innych przepisach szczególnych. Przez drogę, zgodnie z art. 4 pkt 2 ustawy, rozumie się natomiast budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami

¹⁶ B. Świątkiewicz, *Niektóre zagadnienia rozpoznawania znamion przestępstwa z art. 146 KK*, ZNASW 1990, nr 60, s. 63; R. Citowicz, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, t. I, 2013, s. 434.

¹⁷ R.A. Stefański, *Komentarz do art. 179 k.k.*, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. Stefański, Warszawa 2019.

¹⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1071/2009z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (L300/51 z 14.11.2009 r.) art. 4 ust 1 w zw z art. 3 ust. 1 lit b i d.

¹⁹ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068).

²⁰ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110).

oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Trudności jednak może przysporzyć rozróżnienie strefy zamieszkania i strefy ruchu. Definicję strefy zamieszkania zawiera art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, według którego strefę zamieszkania stanowi obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi (pkt 16). Natomiast przez strefę ruchu rozumie się obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na który wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi (pkt 16a). Konieczność rozpoznania, czy mamy do czynienia ze strefą zamieszkania, strefą ruchu lub drogą publiczną wymaga zatem dokładnego zbadania całego analizowanego obszaru. Należy dodać ponadto, że przepis art. 2 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym definiuje drogę jako wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.

Niesprawność pojazdu w kontekście jej wpływu na bezpieczeństwo w ruchu

Dla stwierdzenia realizacji znamion przestępstwa określonego w art. 179 k.k. konieczne jest ustalenie, że pojazd dopuszczony do ruchu znajduje się w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu pojazdów. Wymaga to wskazania na cechy pojazdu, które sprawiają, że w przypadku udziału pojazdu w ruchu istnieje wysokie prawdopodobieństwo doprowadzenia do uszczerbku w dobrach prawnych uczestników ruchu²¹.

Słowo „bezpośrednio” zawęży zakres desygnatów tego określenia, ograniczając je do takich niesprawności pojazdu, które uniemożliwiają lub w poważnym stopniu utrudniają bezpieczne prowadzenie pojazdu. Wskazuje ono na obiektywną niesprawność pojazdu, a więc taką, która niezależnie od tego, kto taki pojazd prowadzi, uniemożliwia lub w poważnym stopniu

²¹ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2012 r., II KK 6/12, OSNKW 2013, nr 5, poz. 39.

utrudnia jego bezpieczne prowadzenie²². W orzecznictwie na gruncie kodeksu z 1969 r. wskazywano, że: „nie każda jednak niesprawność pojazdu rodzi odpowiedzialność na podstawie art. 146 (obecnie art. 179 k.k.). Karalne w myśl tego przepisu jest dopuszczenie do ruchu tylko takiego pojazdu (...), którego stan zagraża bezpośrednio bezpieczeństwu ruchu. Chodzi tu więc nie o jakąkolwiek niesprawność pojazdu, lecz o taką, która w sposób ewidentny uniemożliwia lub w poważnym stopniu utrudnia bezpieczne prowadzenie pojazdu. Muszą to więc być tego rodzaju wady w stanie technicznym pojazdu, jak np. niesprawny układ kierowniczy lub hamulcowy, nadmierne zużycie opon, braki czy uszkodzenia urządzeń sygnalizacyjnych lub oświetlenia, wywołujące konkretny i bezpośredni, a nie abstrakcyjny, stan zagrożenia na drodze”²³.

O ile poglądy związane z pojęciem „bezpośredniego zagrożenia” należy uznać za wciąż aktualne, to jednak dominujący w starszym orzecznictwie pogląd, jakoby przestępstwo z art. 179 k.k. było przestępstwem materialnym, nie znajduje aprobaty w aktualnej doktrynie i najnowszym orzecznictwie. Dominującym poglądem jest bowiem uznanie przestępstwa z art. 179 k.k. za przestępstwo formalne, jak już to wskazywano wcześniej²⁴.

Zaznaczyć należy również, że pojazdem bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu jest nie tylko pojazd z usterkami technicznymi, ale także niewłaściwie załadowany, w wyniku czego kierowanie nim jest znacznie utrudnione lub w każdej chwili może doprowadzić do jego wywrócenia się. W grę może wchodzić umieszczenie ładunku, powodującego przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności pojazdu, naruszającego stateczność pojazdu, utrudniającego kierowanie nim, ograniczającego widoczność drogi, zasłaniającego światła lub urządzenia sygnalizacyjne, a także niezabezpieczenie lub wadliwe zabezpieczenie ładunku przed zmianą położenia. Stanem pojazdu zagrażającym bezpośrednio bezpieczeństwu

²² K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej: komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 181; M. Starzyk, *Koła jezdne jako element pojazdu mogący stwarzać bezpośrednio zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego – w kontekście art. 179 k.k.*, PnD 2015, nr 2, s. 71-73.

²³ Uchwała pełny skład Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33, teza 19.

²⁴ Tak: G. Bogdan, Art. 179, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część I. Komentarz do art. 117-211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa R. A. Stefański, Art. 179, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, 2016.

w ruchu jest także używanie pojazdu niezgodnie z jego przeznaczeniem, np. przewożenie osób pojazdem do tego nieprzystosowanym²⁵.

Analiza występku z art. 179 k.k. i wykroczenia z art. 96 k.w.

Odpowiedzialność zarządzającego transportem w świetle art. 179 k.k. rodzi jeszcze jedno interesujące zagadnienie, które wciąż budzi wątpliwości w doktrynie i judykaturze. Analiza przepisów Kodeksu karnego oraz Kodeksu wykroczeń wskazuje bowiem, że przestępstwo z art. 179 k.k. ma swój odpowiednik w art. 96 Kodeksu wykroczeń, a podobny zakres regulacji tych dwóch przepisów sprawia, że należy rozważyć, czy istnieje możliwość, aby wykroczenie z art. 96 k.w. oraz przestępstwo z art. 179 k.k. pozostawały w jednoczynowym zbiegu idealnym.

W art. 96 k.w. opisane są trzy typy wykroczenia: dopuszczenie do ruchu niesprawnego kierującego lub niesprawnego pojazdu (§ 1), nieumyślne dopuszczenie do prowadzenia pojazdu na drodze publicznej przez osobę niemającą wymaganych uprawnień (§ 2) oraz niewskazanie wbrew obowiązкови na żądanie uprawnionego organu osoby, której został powierzony pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie (§ 3)²⁶. Pod kątem zbiegu z przestępstwem określonym w art. 179 k.k. należy zbadać wykroczenia opisane w § 1 i § 2, gdyż z samej treści art. 96 § 3 k.w. wynika, że wykroczenie to nie wypełnia jednocześnie znamion art. 179 k.k. W art. 96 § 1 k.w. i art. 179 k.k. inaczej określony jest podmiot, czynność wykonawcza, jak również miejsce popełnienia czynu i strona podmiotowa. W literaturze wskazuje się, że w przypadku, gdy na sprawcy (właścicielu, posiadaczu, użytkowniku) ciąży szczególnie prawny obowiązek, wskazany w art. 179 k.k., to popełnione umyślnie wykroczenie z art. 96 § 1 pkt 2 i 5 k.w. jednocześnie wypełnia znamiona przestępstwa z art. 179 k.k.²⁷. I w tym przypadku mamy do czynienia ze zbiegiem rzeczywistym pomijalnym art. 96 § 1 pkt 2 i 5 k.w. oraz art. 179 k.k.

²⁵ I. Andrejew, W. Świda, [w:] *Kodeks karny z komentarzem*, red. W. Wolter, Warszawa 1973, s. 430.

²⁶ R. A. Stefański, *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, LEX 2011.

²⁷ M. Budyn-Kulik, *Odpowiedzialność za ten sam czyn na podstawie różnych ustaw w orzecznictwie sądów powszechnych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości Warszawa 2015, s. 17.

Zaś wszystkie pozostałe postaci wykroczenia, opisane w art. 96 § 1 pkt 1, 3, 4 i 6 kw., nie wypełniają jednocześnie znamion przestępstwa z art. 179 k.k.²⁸

Natomiast jeżeli zachowanie sprawcy wypełnia znamiona wykroczenia z art. 96 § 2 kw. i polega na dopuszczeniu pojazdu na drodze publicznej pomimo braku odpowiednich urządzeń / przyrządów (czyli wypełniającego także znamiona z art. 96 § 1 pkt 5 kw.), może pozostawać w zbiegu rzeczowym niewłaściwym pomijalnym z przestępstwem z art. 179 k.k. Jednakże, jeżeli sprawca popełni czyn z art. 96 § 2 k.w. nieumyślnie, wówczas czyn ten nie może jednocześnie wypełniać znamion przestępstwa z art. 179 k.k., gdyż strona podmiotowa przestępstwa z art. 179 k.k. przewiduje jedynie umyślność²⁹.

W doktrynie oraz judykaturze wskazuje się na możliwy zbieg przestępstwa z art. 179 k.k. czy wykroczeń przewidzianych w art. 96 k.w., z innymi przepisami Kodeksu karnego (m.in. art. 177 § 1 k.k., art. 174 § 2 k.k.)³⁰.

Podsumowanie

Analiza przepisów rozporządzenia oraz ustawy o transporcie drogowym oraz treści artykułu 179 k.k. prowadzi do stwierdzenia, że na osobie zarządzającej transportem ciąży szczególnie obowiązek niedopuszczenia do ruchu pojazdu niesprawnego albo osoby stwarzającej zagrożenie dla ruchu. Obowiązek ten wynika przede wszystkim z powodu pełnienia określonej funkcji, przepisów prawa, tytułu obowiązku dbałości o stan techniczny pojazdów oraz ich konserwację, umowy, w tym umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej. Podmioty, m.in. zarządzający transportem, objęte są odpowiedzialnością karną za przestępstwo art. 179 k.k., mają realny wpływ na stan techniczny pojazdów dopuszczonych do ruchu oraz na zdolność psychomotoryczną kierujących, uczestniczących w ruchu, gdyż są obciążone szczególnie prawnym obowiązkiem dbania o bezpieczeństwo ruchu. Zatem w przypadku realizacji tak znamion przedmiotowych, jak i podmiotowych występku stypizowanego w art. 179 k.k. można przypisać odpowiedzialność karną zarządzającego

²⁸ M. Budyn-Kulik, *Odpowiedzialność...*, op. cit., s. 18.

²⁹ Ibidem

³⁰ R. A. Stefański, *Odpowiedzialność za udostępnienie prowadzenia pojazdu osobie znajdującej się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka*, Prokuratura i Prawo, nr 5, 2007.

transportem. Zasadnym i celowym wydaje się, z uwagi na rozwój transportu drogowego, szczegółowe określenie obowiązków zarządzającego transportem w przepisach prawnych, aby nie występowały wątpliwości, jakie uprawnienia oraz obowiązki ciążyą na zarządzającym transportem. W literaturze i judykaturze podkreśla się, że możliwy jest zbieg art. 179 k.k. z art. 96 k.w. oraz innymi przestępstwami przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Literatura

1. Andrejew I., Świda W., *Kodeks karny z komentarzem*, red. W. Wolter, Warszawa 1973.
2. Bogdan G., *Art. 179*, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część I. Komentarz do art. 117-211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2017.
3. Buchała K., *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej: komentarz*, Bydgoszcz 1997.
4. Budyn-Kulik M., *Odpowiedzialność za ten sam czyn na podstawie różnych ustaw w orzecznictwie sądów powszechnych*, Warszawa 2015.
5. Citowicz R., *Kodeks karny. Część szczególna*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, t. I, Warszawa 2013.
6. Gardocki L., *Dopuszczenie do ruchu niesprawnego pojazdu lub osoby niebezpiecznej (art. 179 KK)*, [w:] *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym. System Prawa Karnego. Tom 8*, red. L. Gardocki, Warszawa 2018.
7. Stefański R. A., *Art. 179*, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, 2016. *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016.
8. Mozgawa M., *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, LEX/el. 2020.
9. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U.UE.L.2009.300.51).
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. 2016, poz. 2022).
11. Starzyk M., *Koła jezdne jako element pojazdu mogący stwarzać bezpośrednie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego – w kontekście art. 179 k.k.*, PnD 2015, nr 2.
12. Stefański R.A., *Komentarz do art. 179 k.k.*, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. Stefański, Warszawa 2019.
13. Stefański R.A., *Odpowiedzialność za udostępnienie prowadzenia pojazdu osobie znajdującej się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka*, Prokuratura i Prawo 2007, nr 5.
14. Stefański R.A., *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, LEX 2011.
15. Świątkiewicz B., *Niektóre zagadnienia rozpoznawania znamion przestępstwa z art. 146 KK*, ZNASW 1990, Nr 60.
16. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (t.j. Dz.U. 2019, poz. 1950).
17. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (t.j. Dz.U. 2019, poz. 821).

18. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. 2019, poz. 2140).
19. Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz.U. 2016, poz. 487 ze zm.).
20. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2018, poz. 2068).
21. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2020, poz. 110).
22. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.
23. Uchwała pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.
24. Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 24 sierpnia 2016 r., II AKa 201/16, LEX nr 2115443.
25. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2012 r., II KK 6/12, OSNKW 2013, nr 5, poz. 39.