

Rajnhardt Kokot

*Uniwersytet Wrocławski**Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii*

ORCID: 0000-0002-6240-7282

Przestępstwo niezatrzymania się do kontroli drogowej w ujęciu Kodeksu karnego z 1997 roku

The crime of not stopping for roadside inspection in the light
of the Penal Code of 1997

Streszczenie

Artykuł podejmuje problematykę wprowadzonego do systemu polskiego prawa karnego mocą nowelizacji z 23 marca 2017 r. przestępstwa niezatrzymania się do kontroli drogowej. Nowa konstrukcja nie tyle kryminalizuje, co przewartościowuje kryminalizację części zachowań, które dotąd traktowane były jako czyny stanowiące wykroczenie (art. 92 § 2 k.w.). Opracowanie stanowi próbę zwrócenia uwagi na niektóre najistotniejsze wątpliwości – tak natury teleologicznej, jak i interpretacyjnej – jakie wywołuje sama idea typizacji przestępstwa z art. 178b k.k., jak i jego poszczególne znamiona. Artykuł odnosi się m.in. do kwestii racjonalizacji omawianego rozwiązania, jego uzasadnienia, założonych przez ustawodawcę funkcji oraz następstw jego wprowadzenia na gruncie praktyki wymiaru sprawiedliwości. Tekst przywołuje także niektóre paradoksy, łączące się z omawianym unormowaniem, związane m.in. z odmienną prawnokarną oceną zachowań – w rzeczy samej analogicznie społecznie szkodliwych – w zależności od „dynamiki”, okoliczności i warunków uchylania się sprawcy od kontroli drogowej. Problematyczna jest forma, w jakiej przestępstwo ucieczki przed pościgiem może być popełnione. Powstaje wątpliwość, wyrażana w piśmiennictwie, obecna także w rozstrzygnięciach sądowych, czy jest to przestępstwo z zaniechania, działania czy też forma mieszana, uzasadniająca potraktowanie go jako dwuaktowego czynu zabronionego. Kontrowersje rodzi także próba jednoznacznego wskazania przedmiotu ochrony tego przestępstwa. Z pewnością nie mogą satysfakcjonować badacza niniejszej kwestii wnioski, które w tym zakresie można wyprowadzić z samego usytuowania analizowanego przepisu w strukturze kodeksu karnego. Wątpliwości wyrażane w doktrynie budzi także charakter, jaki przestępstwu niezatrzymania się do kontroli nadała nowelizacja z 2017 r. W tym kontekście opór budzić może choćby abstrakcyjność narażenia dóbr prawnych na niebezpieczeństwo statuująca realizację jego znamion. Istotne, zwłaszcza z perspektywy stosowania prawa, są kontrowersje dotyczące zbiegu z innymi przepisami (przestępstwami), w jakim regulacja art. 178b k.k. może pozostawać, zwłaszcza zaś te, które dotyczą relacji do innych zamachów przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Uwagę zwraca brak jednomyślności – tak w piśmiennictwie, jak i orzecznictwie sądowym – nawet w zakresie tak fundamentalnej kwestii jak ta, czy zbieg ten ma charakter zbiegu jednoczynowego czy wieloczynowego. Artykuł traktuje wreszcie o granicach penalizacji zachowań objętych regulacją art. 178b k.k. wytyczonych w sankcji tego przepisu. Wątpliwości budzić może bowiem to, czy – w świetle innych

unormowań chroniących zbliżone dobra prawne – stopień karalności analizowanego czynu zabronionego jest adekwatny do jakości i stopnia jego niebezpieczeństwa dla zagrożonych dóbr.

Słowa kluczowe

ruch drogowy, bezpieczeństwo w komunikacji, kontrola drogowa, pojazd mechaniczny, zaniechanie, zbiegnięcie, ucieczka, pościg, niebezpieczeństwo

Abstract

The article addresses the issues of the crime of not stopping for roadside control introduced to the Polish criminal law system by virtue of the amendment of 23 March 2017. The new construction does not so much criminalize, but re-valorises the criminalization of some behaviours that were previously treated as offenses (Article 92 § 2 of the Penal Code). The study is an attempt to draw attention to some of the most important doubts – both of a teleological and interpretative nature – caused by the very idea of typing a crime under Art. 178b of the Penal Code, as well as its individual features. The article refers to the issue of rationalizing the discussed solution, its justification, the functions assumed by the legislator and the consequences of its introduction in the field of judicial practice. The text also recalls some paradoxes that are associated with the discussed regulation with a different criminal law assessment of behaviour – in fact analogically socially harmful – depending on the „dynamics”, circumstances and conditions of evasion of the perpetrator of road control. The form in which the crime of escape from pursuit can be committed is problematic. A doubt arises, expressed in the literature, also present in court decisions, whether it is a crime of omission, action or a mixed form justifying treating it as a two-act offense. An attempt to clearly indicate the subject of protection of this crime also raises controversy. Certainly, the researcher of this issue cannot satisfy the conclusions which in this respect can be derived from the very location of the analyzed provision in the structure of the Penal Code. The doubts expressed in the doctrine are also raised by the nature of the crime of non-refraining from control brought by the 2017 amendment. In this context, resistance may be caused even by the abstractness of the exposure of legal goods to danger, which states the realization of its features. Important, especially from the perspective of applying the law, are the controversy regarding the convergence with other provisions (offenses) in which the regulation of art. 178b of the Penal Code it may remain, especially those that relate to relations with other attacks against security in transportation. Attention is drawn to the lack of unanimity – both in the literature and judicial decisions – even in the scope of such a fundamental issue as whether this concurrence is of a unified or multifunctional confluence. Finally, the article deals with the limits of penalisation of behaviours covered by the regulation of art. 178b of the Penal Code outlined in the sanction of this provision. Doubts may arise because – in the light of other regulations protecting similar legal goods – the degree of punishment of the analyzed offense is adequate to the quality and degree of its danger to endangered goods.

Keywords

traffic, transportation safety, road control, motor vehicle, abandonment, runaway, escape, pursuit, danger

I

W polskim prawie karnym problematyka zbiegnięcia sprawcy z miejsca czynu zabronionego stanowi materię łączoną zwłaszcza z przestępstwami przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Stosowną regulację w tym zakresie zawierał zarówno Ko-

deks karny z 1969 r. – w schyłkowym okresie swego obowiązywania¹ – jak i Kodeks karny z 1997 r.² – od chwili swego wejścia w życie – przewidując określone następstwa prawne wobec sprawcy zdarzenia w ruchu, który zbiegł z miejsca popełnienia przestępstwa. Regulacje te odmiennie traktowały takie zachowanie sprawcy, bądź to typizując je jako autonomiczne przestępstwo kwalifikowane (art. 145 § 4 k.k. z 1969 r.), bądź też tworząc zeń podstawę nadzwyczajnego obostrzenia kary (art. 178 § 1 k.k. z 1997 r.). Ocena tej okoliczności wywołuje liczne kontrowersje w nauce prawa karnego i kryminologii, w tym wątpliwości o generalnym charakterze, wiążące się z fundamentalną zasadą *nemo se ipsum accusare tenetur* i jej konstytucyjnymi implikacjami, zwłaszcza tymi, które odnoszą się do prawa sprawcy czynu zabronionego do obrony przed negatywnymi dla niego konsekwencjami wynikającymi z mocy norm prawnych³.

Pojęciu „ucieczki” uczestnika ruchu drogowego nowego normatywnego znaczenia nadała nowelizacja Kodeksu karnego z 23 marca 2017 r., mocą której do polskiego systemu prawa karnego wprowadzony został typ przestępstwa, którego znamiona realizuje „niezatrzymanie się do kontroli” drogowej (art. 178b k.k.)⁴. Niniejsze opracowanie sta-

¹ Por. nowelizacja kodeksu karnego z 1969 r. z 12 lipca 1995 r. (Dz. U. z 1995 r., Nr 95, poz. 475), która wprowadziła do ustawy karnej nowy typ kwalifikowany wypadku w komunikacji, gdy sprawca zbiegł z miejsca zdarzenia (art. 145 § 4).

² Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 1997 r., Nr 88, poz. 553.

³ Por. K. Buchała, *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 11-12, s. 17; A. Zoll, *Kilka uwag w związku z charakterem prawnym norm sankcjonujących wynikających z art. 178 § 1 k.k.*, [w:] A. Michalska-Warias, I. Nowikowski, J. Piórkowska-Flieger (red.), *Teoretyczne i praktyczne problemy współczesnego prawa karnego. Księga Jubileuszowa dedykowana Profesorowi Tadeuszowi Bojarskiemu*, Lublin 2011, s. 640. Szerzej na temat zasady *nemo tenetur*: Z. Sobolewski, *Samooskarżenie w świetle prawa karnego (nemo se ipsum accusare tenetur)*, Warszawa 1982, s. 30 i n. Por. także R. Kokot, *Z problematyki prawnokarnej oceny zbiegnięcia sprawcy z miejsca przestępstwa drogowego*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego”, t. LIII, Wrocław 2019, s. 13 i n. oraz literatura tam przytoczona.

⁴ Ustawa z dnia 23 marca 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2017 r., poz. 966. Nowelizacja weszła w życie 1 czerwca 2017 r. Dodany art. 178b k.k. stanowi: „Kto, pomimo wydania przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, poruszającą się pojazdem lub znajdującą się na statku wodnym albo powietrznym, przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych, polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego nie zatrzymuje niezwłocznie pojazdu i kontynuuje jazdę, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5”. Przestępstwo stypizowane w art. 178b k.k. w piśmiennictwie prawniczym funkcjonuje pod różnymi nazwami. Najczęściej określane jest jako „niezatrzymanie się do kontroli”, co wprost nawiązuje do konstrukcji jego znamion. Tak np. D. Szeleszczuk, [w:] M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna*. T. I, Warszawa 2017, s. 478; J. Lachowski, [w:] V. Konarska-Wrzosek (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2018, s. 877. M. Budyn-Kulik, akcentując inne jego elementy, określa je mianem „niedostosowania się do polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego”. M. Budyn-Kulik, [w:] M. Mozgawa (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2019, s. 570. Jeszcze inny aspekt zachowania objętego znamionami tego przestępstwa eksponuje R.A. Stefański, który posługuje się rozbudowaną nazwą „ucieczka przed pościgiem prowadzonym przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego”. R.A. Stefański, [w:] *idem* (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2018, s. 1102. Użyty w niej termin „ucieczka” podkreśla faktyczną naturę omawianego zachowania, które będąc „niezatrzymaniem się” – a więc przestępstwem popełnio-

nowi próbę analizy i oceny konstrukcji tego przestępstwa – jego znamion i karalności. Koncentruje się na tych cechach, które na gruncie stosunkowo nielicznych opracowań naukowych oraz zdecydowanie nielicznego – jak dotąd – orzecznictwa sądowego budzą najwięcej kontrowersji i wątpliwości interpretacyjnych. Pojawienie się tego przestępstwa w przestrzeni normatywnej zrodziło liczne pytania. Wśród nich zasadniczym jest z pewnością to, czy decyzja ustawodawcy o wyizolowaniu części zachowań objętych dotąd regulacją Kodeksu wykroczeń z 20 maja 1971 r.⁵ była niezbędnym i właściwym krokiem w kierunku zwiększenia racjonalności, a zarazem skuteczności norm prawnych służących zapewnieniu bezpieczeństwa w komunikacji. Odpowiedzi wymagają także liczne pytania dotyczące ujęcia poszczególnych znamion występkę z art. 178b k.k. Te bowiem, jak wynika z obiekcji formułowanych w piśmiennictwie, mogą prowadzić do istotnych rozbieżności interpretacyjnych, a w rezultacie „rozchwiania” orzecznictwa i dyferencjacji rozstrzygnięć w sprawach – na płaszczyźnie faktycznej – analogicznych. Wśród kwestii, których rozstrzygnięcie może przysporzyć trudności – jak wynika z analizy piśmiennictwa – jest kwestia tak elementarna, jak wskazanie przedmiotu ochrony analizowanego przestępstwa. Problemy wykładnicze rodzi także określenie charakteru tego przestępstwa w kontekście ustawowego ujęcia sposobu zachowania sprawcy. Konstrukcja znamion „niezatrzymania się do kontroli” utrudnia bowiem rozstrzygnięcie tak podstawowej wątpliwości jak ta, czy jest to przestępstwo z zaniechania, działania, czy też konstrukcja mieszana, złożona – dwuaktowa. Wśród przedstawicieli nauki, jak też na gruncie orzecznictwa, brak także jednomyślności co do relacji, w jakiej komentowane przestępstwo pozostaje z innymi przestępstwami, zwłaszcza przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji oraz przeciwko dobrom osobistym jednostki. Spory w tym zakresie wywołuje nawet to, czy zbieg ten ma charakter zbiegu jednoczynowego czy wieloczynowego. Źródłem sporu i niejednorodnych ocen jest także sankcja przewidziana w art. 178b k.k. W piśmiennictwie wyrażane są w szczególności zastrzeżenia dotyczące surowości kary grożącej za to przestępstwo i jej nieadekwatności do stopnia społecznej szkodliwości czynu stypizowanego w tym przepisie. Celem niniejszego opracowania jest próba odniesienia się do wskazanych wątpliwości oraz udzielenia odpowiedzi na pytania, które z nich wynikają.

nym w formie zaniechania – z innej perspektywy jawi się jako „ucieczka” z określonego miejsca, czy też „ucieczka” przed kimś lub przed czymś, a więc forma działania będąca przejawem naruszenia prawnego obowiązku oddania się do dyspozycji uprawnionych organów. Nazwa ta koresponduje z „ucieczką”, ściślej zaś, jak ujmuje to art. 178 § 1 k.k., „zbiegnięciem z miejsca zdarzenia” w komunikacji. Realizację tej czynności stanowi wszakże nie tylko oddalenie się sprawcy z miejsca wywołanego zdarzenia po uprzednim zatrzymaniu się, ale także kontynuowanie jazdy, a więc „niezatrzymanie się” po jego wywołaniu.

⁵ Dz. U. z 1971 r., Nr 12, poz. 114.

II

Przestępstwo „niezatrzymania się do kontroli”, mimo iż w przestrzeni normatywnej obecne jest już od niemal trzech lat, nadal wywołuje liczne rozterki interpretacyjne, w tym o istotnym, by nie powiedzieć fundamentalnym znaczeniu, ujawniające się nie tylko na gruncie doktryny, ale także w orzecznictwie sądowym. Mocą nowelizacji Kodeksu karnego z 23 marca 2017 r. nastąpiło normatywne przewartościowanie części zachowań stanowiących dotąd jedynie wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji w rozumieniu art. 92 § 2 k.w., jeżeli, rzecz jasna, sama ucieczka nie narażała konkretnej osoby lub wielu osób na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub nie doprowadziła jednocześnie do wypadku drogowego lub innego zdarzenia w komunikacji, co uruchamiałoby potrzebę stosowania procedur odnoszących się do normatywnej oceny zachowania sprawcy w oparciu o reguły właściwe zbiegowi przepisów lub przestępstw. Zachowania takie stały się z tą chwilą występkiem zagrożonym karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności⁶. Jak można sądzić, na interwencję ustawodawcy typizującą takie zachowania jako przestępstwo w istotny sposób wpłynęły bulwersujące opinię publiczną i szeroko komentowane przez media przypadki szczególnie niebezpiecznych aktów „piractwa drogowego” i spektakularnych – nierzadko rejestrowanych, a następnie publikowanych w mediach społecznościowych – brawurowych ucieczek przed policyjnymi pościgami. Zdarzenia te ujawniać miały pewien rodzaj deficytu regulacji prawnej i jej słabość, wykazując w szczególności, iż unormowanie art. 92 § 2 k.w. jest w takich przypadkach niewystarczające. Omawiana zmiana wzbudziła w piśmiennictwie karnistycznym, oględnie rzecz ujmując, mieszane uczucia, z zauważalną przewagą odczuć negatywnych. Krytyce poddana została nie tylko sama idea „nowej typizacji” tego rodzaju zachowań, ale także ustawowa konstrukcja znamion, jak też sankcja przewidziana za przestępstwo z art. 178b k.k.

„Niezatrzymanie się do kontroli” stypizowane zostało jako przestępstwo powszechne. Sprawcą tego występkę może być więc każdy, kto spełniając ogólne warunki odpowiedzialności karnej, prowadzi pojazd mechaniczny⁷. Z tego punktu widzenia jest to więc

⁶ W razie skazania za przestępstwo z art. 178b k.k. sąd jednocześnie obligatoryjnie orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w granicach od jednego roku do 15 lat (art. 39 pkt 3 k.k. w zw. z art. 43 k.k.). Podstawą stosowania tego środka jest obowiązujący od dnia 1 czerwca 2017 r. przepis art. 42 § 1a pkt 1 k.k.

⁷ Wprawdzie, jak wynika z przepisu, przestępstwa „niezatrzymania się do kontroli” dopuścić może się wyłącznie osoba prowadząca pojazd, to jednak tak ujęty wymóg nie stanowi znamienia indywidualizującego odpowiedzialność ze względu na cechę podmiotową sprawcy. Nie powinno przy tym budzić wątpliwości, iż chodzi wyłącznie o prowadzącego „pojazd mechaniczny”, a nie jakikolwiek pojazd. Por. J. Lachowski, *op. cit.*, s. 877; G. Bogdan, [w:] W. Wróbel, A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II, Komentarz do art. 117-211a*, Warszawa 2017, s. 519-520. W piśmiennictwie formułowana jest wysubtelniająca tę kategoryzację teza, iż jest to „przestępstwo indywidualne co do czynu”. Cecha, jaką jest „prowadzenie pojazdu mechanicznego”, nie charakteryzuje wprawdzie osoby sprawcy, specyfikuje jednak okoliczno-

przestępstwo, które w formie sprawczej jest realizowane – co do zasady – w warunkach sprawstwa pojedynczego, z wyjątkiem tych szczególnych przypadków, w których kierowanie oraz zatrzymanie pojazdu będącego w ruchu wymaga koordynacji działań, co w razie ich zaniechania przekłada się na realizację znamion omawianego przestępstwa w formie współsprawstwa⁸. Udział innych podmiotów w urzeczywistnieniu znamion tego przestępstwa może być rozpatrywany z reguły w kontekście form niesprawczych. Bez znaczenia dla oceny zdolności do popełnienia tego przestępstwa jest to, czy prowadzący pojazd mechaniczny posiada formalne uprawnienie do kierowania takim pojazdem⁹.

Zachowanie objęte normą omawianego przepisu musi być umyślne. Sprawca musi więc mieć świadomość wydania polecenia, czyli pochodzącego od uprawnionego podmiotu, wiążącego nakazu zatrzymania pojazdu. Przestępstwo to można popełnić zarówno w zamiarze bezpośrednim, jak i ewentualnym. Sprawca może chcieć uchylić się od obowiązku poddania się kontroli drogowej – co w praktyce stanowiło będzie regułą – jak i godzić się na to, iż swoim zaniechaniem narusza nakaz zatrzymania się do takiej kontroli. Tak będzie przykładowo w wypadku, gdy nie mając pewności, iż stosowne polecenie jest adresowane do niego, akceptując jednak taką możliwość, nie unieruchomi pojazdu. Ustawa nie wymaga kierunkowości nastawienia psychicznego ani szczególnej motywacji sprawcy. Konstrukcja strony podmiotowej przestępstwa stypizowanego w art. 178b k.k. odbiega więc od regulacji Kodeksu wykroczeń, który w art. 92 § 2 k.w. *expressis verbis* przewiduje, by naruszenie wynikającej z polecenia uprawnionego organu powinności zatrzymania pojazdu nastąpiło „w celu uniknięcia kontroli”.

Przestępstwo „niezatrzymania się do kontroli” w rozumieniu art. 178b k.k. jest przestępstwem popełnionym przez zaniechanie. Naruszenie normy sankcjonowanej polega w tym przypadku na zlekceważeniu ciężącego na sprawcy obowiązku określonego zachowania się¹⁰. Co innego, *prima facie*, może wynikać z operowania w odniesieniu do tego przestępstwa nazwą „ucieczka” lub „zbiegnięcie” przed pościgiem. Może ona bowiem sugerować wyłącznie działanie jako formę realizacji jego znamion. Konwencji nazewniczej stosowanej w języku prawniczym – zresztą w pełni akceptowalnej – nie

ści, w jakich doszło do realizacji przez niego znamion czynu. Por. J. Lachowski, *op. cit.*, s. 877; M. Budyn-Kulik, *op. cit.*, s. 572. Na tle przytoczonych poglądów nie do zaakceptowania jest natomiast stanowisko przyjmujące, iż jest to przestępstwo „indywidualne właściwe”. Tak A. Mueller, S. Soja, *Nowy środek karny polegający na zakazie prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych (art. 42 § 1a k.k.)*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2018, nr 1, s. 77.

⁸ Chodzi o takie przypadki, w których więcej niż jedna osoba miałaby istotny, czy nawet decydujący, wpływ na prowadzenie pojazdu, w tym możliwość jego zatrzymania lub kontynuowania jazdy. W tym kontekście, ze względu na techniczne wyposażenie pojazdów szkoleniowych, można by rozważać odpowiedzialność w warunkach współsprawstwa instruktora nauki jazdy oraz kursanta, jeżeli decyzja o niezatrzymaniu się do kontroli była wynikiem porozumienia między nimi, które następnie wspólnie zrealizowali.

⁹ Por. R.G. Hałas, [w:] A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2018, s. 941.

¹⁰ Tak też: G. Bogdan, *op. cit.*, s. 520.

można jednak traktować jako wyrazu normatywnej charakterystyki zachowania określonego w omawianym przepisie. Przyznać jednak trzeba, iż może ona nieco dezorientować w toku oceny charakteru znamienia czasownikowego tego przestępstwa. W kwestii formy zachowania objętego regulacją art. 178b k.k., w piśmiennictwie i orzecznictwie sądowym wyrażany jest, jak się wydaje, większościowy pogląd, iż „niezatrzymanie się do kontroli” jest przestępstwem dwuaktowym. Stanowisko to zakłada istnienie zbiegu form zachowań realizujących znamię czasownikowe – pasywnej i aktywnej. W tym ujęciu realizuje je kombinacja zaniechania z działaniem. Formy te muszą więc wystąpić łącznie, w określonej, niezmiennej sekwencji. Jak wprost wynika z jednego z wyroków w sprawie o niezatrzymanie się do kontroli drogowej, „czynność sprawcza czynu z art. 178b k.k. polega na niezatrzymaniu pojazdu i kontynuowaniu jazdy. Jest zatem przestępstwem dwuaktowym”¹¹. Teza ta może budzić wątpliwości. Wskazanie dwóch aktów czy etapów w realizacji znamion tego przestępstwa, co charakteryzuje wyodrębnianą w doktrynie kategorię przestępstw zwanych dwuaktowymi (dwuetapowymi), zdaje się wynikać w tym przypadku bardziej z odnoszonego przez obserwatora wrażenia niż z rzeczywistego układu okoliczności faktycznych. Wydaje się, iż trafniejsze jest przyjęcie, że wyselekcjonowane na płaszczyźnie normatywnej i faktycznej zaniechanie i działanie sprawcy to jedynie różne przejawy czy aspekty tego samego aktu jego woli, wynikające z tej samej motywacji i ujawnione w jednym zachowaniu. Wszakże faktycznym wyrazem niezatrzymania się – pomimo takiej powinności – do kontroli (zaniechania) jest właśnie kontynuowanie jazdy (działanie). Obie formy zachowania się nie mogą bez siebie w tym przypadku istnieć, a dopełniając się tworzą jedność czynu realizującego znamię czasownikowe „nie zatrzymuje”. Odrębnych form zachowania, uzasadniających tezę o dwuaktowości tego przestępstwa, nie da się, w rzeczy samej, w tym przypadku sensownie wyizolować. Jedna z nich realizowana jest bowiem na płaszczyźnie normatywnej, druga ontologicznej. W szczególności za dwufazowością przestępstwa z art. 178b k.k. nie może przemawiać umieszczenie w dyspozycji omawianego przepisu znamienia „i kontynuuje jazdę”. Ma ono bowiem jedynie dookreślać – całkiem zresztą niepotrzebnie – treść zachowania podjętego przez sprawcę zamiast zatrzymania się do kontroli. W kontekście znamion tego przestępstwa nie bardzo bowiem wiadomo, co innego mógłby uczynić prowadzący pojazd mechaniczny, który tego pojazdu nie zatrzymał, jak nie kontynuować jazdy. Sprawca bowiem albo się zatrzymuje i nie kontynuuje jazdy, albo się nie zatrzymuje i jazdę kontynuuje. W przepisie tym chodzi wszakże o „niezwłoczne niezatrzymanie pojazdu”, a nie o „niezwłoczne niepoddanie się kontroli drogowej”. Uni-

¹¹ Wyrok Sądu Rejonowego w Legionowie z 5 listopada 2018 r., II K 667/17, <https://www.saos.org.pl/judgments/366616> [dostęp 16.04.2020]; tak też: M. Budyn-Kulik, *op. cit.*, s. 571; R.A. Stefański, *op. cit.*, 2018, s. 1104; D. Szeleszczuk, *op. cit.*, s. 480.

kanie kontroli drogowej, a nie unikanie zatrzymania pojazdu, stanowi, rzecz jasna, *ratio legis* tego unormowania, ale jego „ujawnienie” następuje niejako na dalszym planie interpretacji znamion przestępstwa z art. 178b k.k. Jeżeli więc sprawca, w trakcie „pościgu” wezwany stosownymi sygnałami do zatrzymania się, niezwłocznie pojazd zatrzyma, ale piechotą zbiegnie z tego miejsca, nie poddając się kontroli, bądź też niezwłocznie zatrzyma pojazd, ale pozostawszy w jego wnętrzu, również od kontroli się uchyli, nie zrealizuje znamion „niezatrzymania się” w rozumieniu dyspozycji art. 178b k.k. Trafnie w tle tego wniosku wskazuje się w piśmiennictwie, iż w rzeczy samej znamię „i kontynuuje jazdę” jest całkowicie zbędne z perspektywy wymogu syntetycznego modelu ujmowania znamion kryminalizowanych zachowań¹². Znamiona tego przepisu wyczerpie natomiast jedynie „taktyczne” zatrzymanie się do kontroli. Jeżeli więc sprawca, który po wydaniu polecenia, o którym mowa w przepisie, zatrzymuje się, by następnie – przed rozpoczęciem kontroli lub nawet w jej trakcie – kontynuować ucieczkę, poniesie odpowiedzialność na podstawie omawianej regulacji. Zatrzymanie, którego wymaga norma nakazująca wynikająca z analizowanego przepisu, to zatrzymanie mające umożliwić przeprowadzenie kontroli przez uprawnione służby, a nie stworzenie jedynie pozorów zatrzymania¹³.

Wątpliwości rodzi zakres kryminalizacji „niezatrzymania się do kontroli”. Przedmiotem ochrony tego przestępstwa, na co wskazuje usytuowanie art. 178b w rozdziale XXI Kodeksu karnego, jest bezpieczeństwo w komunikacji¹⁴. Przepis ten ogranicza jednak zakres ochrony prawnej, wskazując wprost, iż bezpośrednim jej przedmiotem jest bezpieczeństwo „ruchu drogowego”. Nie chroni więc, na co trafnie zwraca uwagę R.A. Stefański, innych sfer tego ruchu. Z tej perspektywy jest to więc rozwiązanie w pewnym sensie niekompletne i fragmentaryczne, prowadzące do asymetrii ochrony prawnej w różnych przestrzeniach komunikacji przed zachowaniami o analogicznym, w istocie, stopniu społecznej szkodliwości¹⁵. W tym kontekście trudno dociec, co zade-

¹² M. Budyn-Kulik, *op. cit.*, s. 571.

¹³ Por. J. Lachowski, *op. cit.*, s. 878.

¹⁴ W piśmiennictwie i orzecznictwie sądowym wskazuje się, iż jako „dobro uboczne”, względnie jako indywidualny przedmiot ochrony, chroniony jest także porządek publiczny zagrożony przez zachowanie sprawcy niewykonującego polecenia organu kontroli ruchu drogowego. Por. R.G. Hałas, *op. cit.*, s. 941; M. Budyn-Kulik, *op. cit.*, s. 571; wyrok Sądu Rejonowego w Legionowie z 5 listopada 2018 r., II K 667/17, <https://www.saos.org.pl/judgments/366616> [dostęp 16.04.2020]. Na tle przytoczonego, odwrócony porządek dóbr chronionych tym przepisem przyjmuje z kolei G. Bogdan, który jako dobro wiodące wskazuje „sprawność działania instytucji uprawnionych do kontroli ruchu drogowego”, w dalszej dopiero perspektywie bezpieczeństwo w komunikacji, a w konsekwencji brak zagrożeń dla życia, zdrowia i mienia. G. Bogdan, *op. cit.*, s. 519. Z kolei D. Szeleszczuk, jako „pierwszorzędne dobro” chronione przez regulację art. 178b k.k., postrzega „niepodporządkowanie się poleceniu władzy”. Dopiero na kolejnym miejscu sytuje „bezpieczeństwo uczestników określonego ruchu”. D. Szeleszczuk, *op. cit.*, s. 479.

¹⁵ R.A. Stefański, [w:] *idem*, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2017, s. 1066-1067. W tle tego spostrzeżenia, co podkreśla R.A. Stefański, jako nieprecyzyjna zakresowo jawi się deklaracja zamieszczona w Uzasadnieniu projektu nowelizacji, w którym wskazuje się, iż „Jest to czyn skierowany przeciwko bez-

cydowało o tak selektywnej kryminalizacji, a jedynym nasuwającym się sensownym argumentem wydaje się statystyczna częstotliwość występowania tego rodzaju zachowań w praktyce naruszeń bezpieczeństwa w komunikacji właśnie w tej sferze ruchu.

Przestępstwo „niezatrzymania się do kontroli” skonstruowane zostało jako przestępstwo formalne, abstrakcyjnego narażenia dobra prawnego na niebezpieczeństwo, podobnie jak ma to miejsce w wypadku prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego w ujęciu art. 178a § 1 k.k. Ustawodawca założył *a limine*, że zachowanie sprawcy w każdym przypadku niezatrzymania się do kontroli spowoduje znaczne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu i w tym zdaje się upatrywać *ratio legis* kryminalizacji tej kategorii zachowań. Bez względu więc na to, czy zachowanie sprawcy *in concreto* wywołało zagrożenie dla dóbr innych uczestników ruchu, czy też z takim ryzykiem się nie wiązało, realizuje ustawowe znamiona z art. 178b k.k. Przyjął zatem, co *expressis verbis* wynika z Uzasadnienia projektu, iż zbędne staje się wskazywanie spowodowania zagrożenia wśród znamion typu czynu zabronionego z art. 178b k.k., ponieważ zachowanie stypizowane w tym przepisie „w każdym przypadku potencjalnie może powodować zagrożenie w ruchu drogowym, chociażby pośrednie”. Jak wprost dalej stwierdza się w Uzasadnieniu: „Jest tak choćby z tego powodu, że ucieczka odbywa się na drodze publicznej, często na chodniku, drodze dla rowerów, ale nawet i w innym miejscu publicznym (np. w strefie zamieszkania czy strefie ruchu) – czyli w miejscu, w którym nawet jeżeli akurat nie ma ludzi, to w każdej chwili może ktoś się pojawić [...]”. Tym samym „każde takie zachowanie niesie, choćby potencjalne, zagrożenie dla bezpieczeństwa powszechnego [...]”¹⁶. Z tak sformułowaną tezą niepodobna się zgodzić. Z łatwością można wszakże wyobrazić sobie stan faktyczny, w którym prowadzący pojazd mechaniczny, poruszając się z bezpieczną prędkością, z zachowaniem wszelkich innych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie zatrzymuje się do kontroli bez wyraźnej lub nawet jakiegokolwiek przyczyny, bezpiecznie kontynuując jazdę. Przyjęcie stanowiska, iż takie zachowanie, niewątpliwie „lekceważące” wobec podmiotu uprawnionego do kontroli, choćby „potencjalnie” zagrożą bezpieczeństwu w komunikacji, nie znajduje głębszego uzasadnienia, poza może tym, iż absorbując funkcjonariuszy uczestniczących w „pościgu” za takim „uciekiniem”, uniemożliwia im udział w działaniach przeciwko sprawcom w poważniejszym

pieczeństwu w komunikacji (rozdział XXI KK) i każde zachowanie objęte znamionami czynu projektowanego w art. 178b KK godzi w tak określone dobro prawne”. Nie może jednak ująć uwadze, iż w innym miejscu Uzasadnienie wprost odwołuje się do „ruchu lądowego”, gdy stwierdza się w nim, iż takie „zachowanie stanowi potencjalnie bardzo istotne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym dla wszystkich uczestników tego ruchu”. Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, druk Nr 1231 z 17 stycznia 2017 r., Sejm VIII kadencji, s. 4-6; por. także J. Lachowski, *op. cit.*, s. 877.

¹⁶ Uzasadnienie, s. 5-6.

stopniu naruszającym bezpieczeństwo w komunikacji. W kontekście znamion przestępstwa z art. 178b k.k. wyłączenie odpowiedzialności za zaniechanie poddania się kontroli w takich okolicznościach mogłoby nastąpić jedynie w związku z przyjęciem subminimalnego stopnia społecznej szkodliwości zachowania powodującego, iż nie stanowiłoby ono przestępstwa, formalnie realizując wszakże komplet znamion czynu zabronionego stypizowanego w omawianym przepisie.

Projektodawca, jak wskazuje uzasadnienie, „świadomie odstąpił od zamieszczenia wśród znamion typu czynu zabronionego narażenia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, gdyż w praktyce udowodnienie zaistnienia tego znamienia w warunkach dynamicznego zdarzenia, jakim jest ucieczka przed pościgiem, stanowi dużą trudność. Wymaga to wykazania, jak przebiegała droga ucieczki, jakie osoby i w którym momencie mogły być narażone na to niebezpieczeństwo [...]”¹⁷. Wypowiedź ta stawia racjonalność przyjętego rozwiązania pod sporym znakiem zapytania, sytuując motywację jego wprowadzenia bardziej w sferze intuicji i dobrych intencji, niż w przestrzeni rzeczowo zdiagnozowanych przyczyn i sensownie założonych celów polityki kryminalnej. Z jednej strony projektodawca stwierdza bowiem, że w praktyce trudno wykazać, iż kontynuowanie jazdy w ramach ucieczki przed kontrolą drogową naraża życie i zdrowie uczestników ruchu na niebezpieczeństwo, z drugiej przyjmuje założenie, że ucieczka taka w każdym przypadku może potencjalnie powodować zagrożenie dla tych dóbr, chociażby pośrednie. Idąc tym tokiem rozumowania, przykładowo, za samo uczestnictwo w bójce lub pobiciu, w których naraża się człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia (art. 158 § 1 k.k.), należałoby przewidzieć znacznie surowsze zagrożenie karą, niż wynika to z sankcji, nie wiadomo bowiem, jak takie zdarzenie się skończy, a prawdopodobieństwo następstw w postaci skutków na zdrowiu i życiu, a więc skutków dalej idących, jest przecież znaczne. Jak więc z tego wynika, na co zwraca uwagę M. Małecki, art. 178b k.k. kryminalizuje w istocie rzeczy samo niepodporządkowanie się poleceniu kontrolera ruchu, bez względu na technikę i taktykę prowadzenia pojazdu przez uciekiniera, czas ucieczki czy jej prędkość w kontekście warunków panujących na drodze, a w konsekwencji stan ryzyka, jakie ucieczka wywołuje. Penalizacji, jak podkreśla M. Małecki, podlega zatem samo „nieposłuszeństwo władzy”, umyślne niepodporządkowanie się jej poleceniu. Zagrożenie dla dobra prawnego schodzi więc w tym przypadku na dalszy plan, a liczy się wyłącznie brak posłuchu dla normy prawnej. W tym kontekście za trafny uznać należy postulat, by znamiona omawianego przestępstwa uzupełnić o wymóg sprowadzenia *in concreto*

¹⁷ *Ibidem*, s. 5; por. też Odpowiedź na interpelację nr 6663 w sprawie planowanego art. 178 b w ustawie Kodeks karny, Odpowiadający: podsekretarz stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Marcin Warchoń, <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=130CFA06>.

określonego poziomu zagrożenia dla dóbr prawnych, poprzez dodanie do ich konstrukcji klauzuli „narażenia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu”, jako dodatkowego znamienia przedmiotowego wymagającego każdorazowej weryfikacji w toku procesu karnego¹⁸. Nie sposób w tym kontekście nie zgodzić się z M. Małeckim, gdy konstatuje, iż stosowanie na poziomie konstrukcji znamion typu czynu zabronionego, jako przestępstwa narażenia abstrakcyjnego, analogii między prowadzeniem pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub odurzenia a niezatrzymaniem się do kontroli, jest nieuprawnione. Inna jest bowiem specyfika obu zachowań i inny poziom rzeczywistego lub też potencjalnego niebezpieczeństwa. O ile bowiem stan nietrzeźwości lub odurzenia prowadzi w normalnym przebiegu zdarzenia do zakłóceń percepcyjno-motorycznych, przekładających się na bezpieczeństwo jazdy, o tyle niezatrzymanie pojazdu do kontroli i kontynuowanie jazdy nie jest samo w sobie – rzecz można ze swej faktycznej natury i w każdym przypadku – niebezpieczne dla użytkowników ruchu lądowego. Zasadniejsze zatem jest traktowanie tego typu zachowań jako naruszenia normy administracyjnej, które nie musi pociągać za sobą zagrożenia dla innych dóbr prawnych¹⁹. Gdyby jednak taka sytuacja nastąpiła, zachowanie takie należałoby traktować jako realizujące znamiona istniejących w ustawie karnej przepisów chroniących te dobra.

Zakres omawianej regulacji, jeśli przyjąć, iż ma ona w rzeczywistości służyć „ochronie bezpieczeństwa w komunikacji”, czy choćby jedynie „bezpieczeństwa drogowego”, budzi wątpliwości i z tego powodu, na co zwraca uwagę M. Małecki, że w sposób selektywny podchodzi do naruszeń bezpieczeństwa o analogicznym, w istocie, stopniu. Art. 178b k.k. przewiduje bowiem surowe zagrożenie karą za wywołanie choćby potencjalnego niebezpieczeństwa po „niezatrzymaniu się do kontroli”. Surową sankcją karną nie obejmuje natomiast równie ciężkich – choćby „potencjalnie” – naruszeń, które nastąpiły przed „zatrzymaniem się do kontroli”. Tym samym więc posłuszeństwo wobec polecenia organu uprawnionego do kontroli jawi się jako okoliczność redukująca społeczną szkodliwość uprzedniego zachowania, prowadząc do zmiany oceny zdarzeń wywołujących analogiczny stan zagrożenia dla bezpieczeństwa. Nie można tracić z pola widzenia, iż zachowanie po popełnieniu czynu zabronionego wpływa wprawdzie na surowość wymierzonej sprawcy *in concreto* kary, ale nie powinno, jeśli w regulacji tej istotnie chodzi o ochronę deklarowanych dóbr, tak doniosłe wpływać na podstawę, a w konsekwencji i surowość odpowiedzialności karnej. Karalność popełnionego czynu zagrażającego bezpieczeństwu w komunikacji nie powinna być tak dalece determinowa-

¹⁸ Por. M. Małecki, *Przestępstwo niezatrzymania pojazdu do kontroli (projektowany art. 178a Kodeksu karnego)*, „Paragraf na Drodze” 2016, nr 10, s. 25.

¹⁹ Por. M. Małecki, *Karalne nieposłuszeństwo władzy*, <https://dogmatykarnisty.blogspot.com/2016/09/karalne-nieposuszenstwo-wadzy.html> [dostęp 16.04.2020].

na postawą sprawcy po popełnieniu czynu i zależeć od tego, czy względem organów władzy wykaże się posłuszeństwem, czy wręcz przeciwnie, ale pozostawać przede wszystkim w związku ze stopniem naruszenia lub narażenia dóbr prawnych na niebezpieczeństwo, które rzeczywiście zostało przez niego wywołane. Zasadny w tym kontekście staje się pogląd, iż ten typ przestępstwa, w przyjętym kształcie normatywnym, nie spełnia pokładanych w nim nadziei i merytorycznych celów założonych w nowelizacji, a więc surowszego karania wszystkich sprawców najbardziej rażących naruszeń prawa, a tym samym zapewnienia uczestnikom ruchu większego bezpieczeństwa. Selektywność jego działania, co podkreśla M. Małecki, jest bowiem aż nadto widoczna²⁰.

Wątpliwości co do przyjętego zakresu regulacji omawianego przepisu może wywoływać też wymóg, by polecenie zatrzymania się do kontroli wydane zostało przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, która „porusza się pojazdem lub znajduje się na statku wodnym lub powietrznym”²¹. Jak powszechnie się przyjmuje – na czym w znacznym stopniu zaważyła zapewne interpretacja tego fragmentu przepisu w Uzasadnieniu projektu – osoba taka musi znajdować się w ruchu²². Nieważne przy tym jest to, czy porusza się „pojazdem mechanicznym” czy „niemechanicznym”, choć w praktyce w grę wchodziła będzie przede wszystkim pierwsza z możliwości (np. samochód czy motocykl)²³. Jeżeli więc polecenie zatrzymania się wydane zostanie przez osobę „w bezruchu”, a więc stojącą na poboczu lub przebywającą w zaparkowanym pojeździe, znamiona przestępstwa z art. 178b k.k. nie zostaną wyczerpane, a ucieczka prowadzącego pojazd realizowała będzie jedynie znamiona wykroczenia²⁴. Nie można przy tym nie zauważyć, że w odniesieniu do „statku wodnego lub powietrznego” wymóg, by był on w ruchu, ani wprost, ani pośrednio z przepisu nie wynika. W doktrynie wyrażany jest jednak pogląd, iż choć literalne brzmienie przepisu nie wskazuje na poruszanie się takiego statku, to jednak odnosząc ten fragment opisu do sytuacji, w jakiej

²⁰ *Ibidem* [dostęp 20.04.2020].

²¹ Podmiotami uprawnionym do takiej kontroli na podstawie szczególnych przepisów są m.in. policjanci (art. 129 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 1997 r., Nr 98, poz. 602; dalej jako p.r.d.), funkcjonariusze Żandarmerii Wojskowej (art. 129 ust. 4 p.r.d.), umundurowani funkcjonariusze Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej oraz Inspekcji Transportu Drogowego (art. 129 ust. 4a p.r.d. oraz art. 129a p.r.d.) oraz strażnicy gminni (miejscy) – (art. 129b p.r.d.) znajdujący się w oznakowanym pojeździe służbowym.

²² Jak wprost wynika z Uzasadnienia, „Istotne jest dla bytu tego przestępstwa, aby zarówno osoba zatrzymywana, jak i zatrzymująca znajdowała się w ruchu”. Uzasadnienie, s. 4. Nie stanowi jednak przeszkody dla przypisania przestępstwa z art. 178b k.k. krótkotrwałe zatrzymanie się pojazdów w trakcie pościgu, czy choćby jednego z nich, wymuszone określonymi warunkami ruchu drogowego (np. z powodu zatoru, przed przejściem dla pieszych, w celu ustąpienia pierwszeństwa przejazdu czy na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną).

²³ Teoretycznie mógłby to być jednak także wyposażony w odpowiednie akcesoria umożliwiające emisję sygnałów wymaganych przez przepis rower czy inny pojazd niemechaniczny. Por. R.A. Stefański, *op. cit.*, 2017, s. 1068; J. Lachowski, *op. cit.*, s. 878; G. Bogdan, *op. cit.*, s. 520.

²⁴ Por. R.A. Stefański, *op. cit.*, 2017, s. 1067.

czyn jest popełniany, trudno sobie wyobrazić wydawanie polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego uczestniczącego w ruchu drogowym z pokładu statku powietrznego, znajdującego się na lądowisku, czy też statku wodnego, zacumowanego w porcie²⁵. Trudno z tak kategorycznym poglądem się zgodzić. Nie o możliwości i granice wyobraźni interpretatorskiej bowiem w tym przypadku chodzi, a o treść normy nakazującej, jaka wyłania się z dyspozycji omawianego przepisu. Ta natomiast obejmuje swym zakresem także zlekceważenie takich poleceń zatrzymania się, które wydawane są z pokładu „statku wodnego lub powietrznego”, który w ruchu nie pozostaje²⁶. Brzmienie przepisu nie pozostawia w tym zakresie cienia wątpliwości. Inna interpretacja stanowiłaby zawężanie zakresu nakazu wynikającego z regulacji art. 178b k.k. Znamię „znajdowania się” na statku wodnym lub powietrznym należy niewątpliwie rozumieć jako obecność, pozostawanie czy przebywanie w takim miejscu²⁷, niezależnie od tego, czy dana jednostka się porusza czy pozostaje w bezruchu. Choć więc w praktyce polecenia zatrzymania się prowadzącego pojazd mechaniczny z reguły pochodzą od uprawnionych do kontroli drogowej osób znajdujących na jednostkach „wodnych lub powietrznych” będących w ruchu, to jednak nie można wykluczyć sytuacji odmiennej, która także objęta jest zakresem normy sankcjonowanej wynikającej z art. 178b k.k. Gdyby bowiem było inaczej, żadne względy, w tym zwłaszcza stylistyczne – nie przemawiałyby za nadaniem przepisowi obowiązującego brzmienia. W kontekście formuły tekstowej art. 178b k.k., wydanie polecenia zatrzymania się do kontroli, przykładowo, z pokładu śmigłowca emitującego sygnały świetlne i dźwiękowe, stojącego obok drogi, którą porusza się zatrzymywany pojazd, czy też z łodzi patrolowej znajdującej się w pobliżu mostu, po którym ten przejeżdża, spełni wszelkie wymagania wynikające z dyspozycji omawianego przepisu.

Konstrukcja znamion przestępstwa niezatrzymania się do kontroli nie pozostawia wątpliwości co do tego, iż bezwzględnie w ruchu pozostawać musi osoba wezwana do zatrzymania się. „Nie zatrzymać się” i „kontynuować jazdę” może bowiem tylko ten, kto się przemieszcza. Ucieczka „z postoju” po wezwaniu do kontroli nie realizuje zatem znamion tego przestępstwa. Jak z tego wynika, ustawodawcy chodziło jedynie o ucieczki prowadzących pojazd będący w ruchu, zdynamizowane faktem pościgu, nie zaś o te – nawet gdyby wywoływały analogiczny stan zagrożenia – których porównywalna dynamika wynikała z samej obawy przed możliwym jedynie pościgiem patrolu znajdującego się „w bezruchu”, lub które wobec podjęcia działań kontrolnych zainicjo-

²⁵ Kancelaria Adwokacka. Adwokaci Szufel, *Niezatrzymanie się do kontroli drogowej*, <https://adwokaci-szufel.pl/przestepstwo-niezatrzymania-sie-do-kontroli-drogowej> [dostęp 16.04.2020].

²⁶ Por. D. Szeleszczuk, *op. cit.*, s. 480.

²⁷ Por. M. Szymczak (red.), *Słownik języka polskiego, Tom III*, Warszawa 1989, s. 1047, pkt 4; A. Dąbrówka, E. Geller, R. Turczyn, *Słownik synonimów*, Warszawa 1993, 12, pkt 60.

wane zostały ze stanu „bezruchu” prowadzącego pojazd. Te więc niezmiennie, mimo analogicznej zawartości społecznej szkodliwości, pozostają w zakresie normy wynikającej z art. 92 § 2 k.w. Znamiona art. 178b k.k. zostają więc wyczerpane niejako „w późniejszej fazie zachowania sprawcy, po wyczerpaniu przez niego znamion z art. 92 § 2 k.w., gdy pomimo podjęcia za nim pościgu będzie on kontynuował ucieczkę, godząc w podstawowe zasady bezpieczeństwa powszechnego”²⁸.

Wątpliwości, choć już innej rangi, mogą wywoływać też pozostałe znamiona omawianego przestępstwa. Przepis przewiduje wymóg sygnalizowania obowiązku zatrzymania się do kontroli przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych. Nie ulega wątpliwości, iż oba te rodzaje sygnałów muszą być przez uprawniony organ zastosowane. Wymóg ten wynika z użytego w przepisie łącznika „i”, wskazującego na relację koniunkcji w zakresie ich wykorzystania. Pojawia się jednak pytanie, czy sygnały te muszą występować „koniunkcyjnie” w znaczeniu „równocześnie”, „równoległe” czy „symultanicznie”, czy też wystarczy „sekwencyjność” ich użycia. R.A. Stefański formułuje pogląd, iż posłużenie się w przepisie łącznikiem „i” wymusza kumulację w zakresie stosowanych technik sygnalizacji powinności zatrzymania się, a więc równoczesność ich stosowania²⁹. Odnosząc się do tego stanowiska, zwrócić należy uwagę, iż przepis nie wymaga wprost, by sygnały te były używane „łącznie”, w znaczeniu jednocześnie. Zasadne jest zatem przyjęcie, iż jego znamiona zostaną wyczerpane także wówczas, gdy sygnały te użyte zostaną w różnym czasie, a więc nie równocześnie, a po kolei czy na przemian³⁰. W tym kontekście nie ma znaczenia to, czy pojazd uprawnionych do kontroli służb jest oznakowany czy też nie, jeśli tylko jego funkcjonalność pozwala na emitowanie wymaganych przez przepis sygnałów dźwiękowych i świetlnych. Nie jest przy tym ważne to, czy oba sygnały były objęte percepcją sprawcy. Istotne jest, by były one łącznie emitowane i by sprawca miał świadomość, iż jest ich adresatem, nawet jeśli części z nich nie odebrał (np. z powodu głośnego odsłuchu radia samochodowego). Bezspornie nie spełnia natomiast wymogu wynikającego ze znamion tego przestępstwa używanie przez organ uprawniony do kontroli tylko jednego z sygnałów, a więc albo tylko sygnału dźwiękowego, albo tylko sygnału świetlnego. Sam zatem pulsujący napis „Stop Policja”, „Kontrola drogowa” czy inny komunikat zawierający nakaz zastosowania się do polecenia właściwego organu uprawnionego do kontroli wyświetlany np. na tylnej szybie pojazdu kontroli drogowej, nie spełni ustawowych wymogów wynikających

²⁸ Uzasadnienie, s. 7.

²⁹ R.A. Stefański, *op. cit.*, 2017, s. 1068.

³⁰ Jeszcze dalej idącą sugestią i równocześnie oceną analizowanego stanu prawnego odnaleźć można w jednym z wyroków, w którym wprost wyrażono pogląd, iż „Ustawodawca niepotrzebnie wprowadził tu koniunkcję. Wystarczyłoby, gdyby użył spójnika «lub»”. Wyrok Sądu Rejonowego w Legionowie z 5 listopada 2018 r., II K 667/17, <https://www.saos.org.pl/judgments/366616> [dostęp 20.04.2020]; tak też M. Budyń-Kulik, *op. cit.*, s. 572.

z dyspozycji art. 178b k.k. Niezbędne jest włączenie – chociażby naprzemienne – sygnału akustycznego i optycznego. Warto dodać, iż w razie braku na wyposażeniu pojazdu kontrolnego stałych urządzeń emitujących sygnał świetlny lub dźwiękowy, jego źródłem może być także urządzenie mobilne pozwalające na operowanie adekwatnym sygnałem. Z oczywistych względów nie spełni wymogu operowania „sygnałem świetlnym” użycie jedynie tzw. lizaka, nawet w sytuacji jednoczesnego uruchomienia sygnału dźwiękowego. Zgodzić należy się ze stanowiskiem wyrażonym przez G. Bogdana, iż sygnału dźwiękowego w rozumieniu omawianego przepisu nie stanowi polecenie słowne pochodzące od osoby uprawnionej do kontroli, nawet wówczas, gdyby było wydane przy użyciu urządzenia nagłaśniającego³¹. Bez znaczenia jest natomiast to, na co zwraca uwagę D. Szeleszczuk, czy sygnały polecające zatrzymanie się zostały nadane przez kierującego pojazdem służbowym, czy też przez inną osobę uprawnioną do kontroli drogowej znajdującą się w pojeździe³².

Przepis art. 178b k.k. stanowi, by polecenie zatrzymania pojazdu zostało spełnione „niezwłocznie”. Nie oznacza to jednak wymogu „natychmiastowości”, a jedynie obowiązek działania „bez zbędnej zwłoki”³³. Znamię to musi być odczytywane jako powinność zatrzymania pojazdu tak szybko, jak w danych warunkach drogowych i okolicznościach sytuacyjnych możliwe jest wyhamowanie pojazdu bez powodowania zagrożenia dla bezpieczeństwa w komunikacji. Zatrzymanie powinno też nastąpić w miejscu, w którym nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu. Warunku „niezwłoczności” nie spełnia natomiast „dobrowolne” zatrzymanie pojazdu przez prowadzącego, który uprzednio nie zastosował się do polecenia uprawnionego do kontroli organu i jazdę, zgodnie z brzmieniem przepisu, „kontynuował”³⁴. Wyczerpanie znamion tego przestępstwa w stadialnej formie dokonania następuje zatem już z chwilą naruszenia wymogu „niezwłoczności”, co w praktyce musi oznaczać natychmiastową reakcję na polecenie zatrzymania się lub reakcję tak szybką, jak to możliwe przy zachowaniu reguł bezpieczeństwa na drodze. Dobrowolny „czynny żal” wykazany przez sprawcę „niezatrzymania się” nie może zatem być postrzegany przez pryzmat regulacji art. 15 k.k. Może natomiast stanowić realizację jednej z podstaw nadzwyczajnego złagodzenia kary, bądź też na ogólnych zasadach – jako zachowanie się po popełnieniu czynu zabronionego – łagodząco wpływać na sądowy wymiar kary (art. 53 § 2 k.k.). Obowiązek „niezwłocznego zatrzymania” nie zostaje spełniony, gdy wprawdzie prowadzący pojazd zatrzyma go (unieruchomi), jednak ponownie podejmie jazdę – „kontynuując” ją. Z jasnych względów znamię niezwłocznego niezatrzymania się nie zostanie wyczerpane w wypadku, gdy interweniują-

³¹ G. Bogdan, *op. cit.*, s. 521.

³² D. Szeleszczuk, *op. cit.*, s. 480.

³³ Odmienne R.A. Stefański, *op. cit.*, 2017, s. 1068.

³⁴ Por. M. Małecki, *Przestępstwo niezatrzymania pojazdu do kontroli...*, s. 23-24.

cy organ kontrolny wyraźnie nakaze prowadzącemu pojazd kontynuowanie jazdy za pojazdem służbowym – choćby z powodu znacznego natężenia ruchu w miejscu interwencji – do miejsca, w którym bezpieczne zatrzymanie się będzie możliwe. Nie ulega wątpliwości, iż w takiej sytuacji wymóg „niezwłoczności” zatrzymania pojazdu należy odczytywać z uwzględnieniem wydanego przez organ kontrolny polecenia kontynuowania jazdy we wskazanym przez niego kierunku, co oznacza, iż zaktualizuje się on dopiero w chwili wydania wyraźnego polecenia unieruchomienia konwojowanego pojazdu³⁵.

III

Typizacja niezatrzymania się do kontroli rodzi pytania dotyczące relacji, w jakiej regulacja ta pozostaje z innymi przestępstwami określonymi w ustawie karnej, zwłaszcza skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (np. art. 178a, art. 177, art. 173, art. 174 k.k.). W publikowanym dotychczas orzecznictwie sądowym uderza brak jednolitej interpretacji przypadku prowadzenia przez sprawcę pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub odurzenia i niezatrzymania się do kontroli „w ruchu”. Z jednej strony przyjmuje się, iż zachowania te stanowią jeden czyn wymagający multikwalifikacji w warunkach kumulatywnego zbiegu przepisów (art. 11 § 2 k.k.), co w konsekwencji – zgodnie z dyrektywą wynikającą z art. 11 § 3 k.k. regulującego następstwa właściwego zbiegu przepisów ustawy – prowadzi do wymiaru kary na podstawie art. 178b k.k., jako przepisu przewidującego karę najsurowszą³⁶, z drugiej, przypadek takiego zbiegu rozpoznawany jest w oparciu o założenie wielości czynów, które realizują znamiona art. 178a § 1 k.k. i art. 178b k.k., wymiar kary do wykonania następuje zaś w warunkach wymiaru kary łącznej³⁷. Nie ulega wątpliwości, iż kary wymierzone na tak różnych zasadach – w zależności od przyjętej konstrukcji jedności lub wielości czynów – są też zdecydowanie różne, gdy chodzi o poziom ich dolegliwości.

Zasadne jest przyjęcie, iż w przypadku realizacji znamion przestępstwa niezatrzymania się do kontroli oraz znamion większości spośród pozostałych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji zachodzi wielość zachowań wymagających odrębnego potraktowania w warunkach zbiegu przestępstw. Przez pryzmat wielości przestępstw należałoby postrzegać prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia z art. 178a § 1 k.k. i niezatrzymanie się do kontroli z art. 178b k.k., choćby

³⁵ *Ibidem*, s. 25.

³⁶ Por. wyrok Sądu Okręgowego w Zamościu z 16 sierpnia 2018 r., II Ka 399/18, <http://orzeczenia.zamosc.so.gov.pl> [dostęp 20.04.2020]; wyrok Sądu Rejonowego w Jędrzejowie z 4 grudnia 2017 r., II K 397/17, <http://orzeczenia.jedrzejow.sr.gov.pl> [dostęp 20.04.2020]; por. także: M. Budyn-Kulik, *op. cit.*, s. 573; D. Szeleszczuk, *op. cit.*, s. 480.

³⁷ Por. wyrok sądu Rejonowego w Kętrzynie z 27 czerwca 2018 r., II K 201/18, <https://www.saos.org.pl> [dostęp 20.04.2020].

nawet motywowane było ono wyłącznie wolą uniknięcia odpowiedzialności w związku ze stanem, w jakim prowadzący pojazd się znajdował. Także w takim wypadku zachowania te należy traktować jako odrębne czyny. Z łatwością da się bowiem wydzielić z *continuum* „aktywności” sprawcy te jego fragmenty, które stanowią „prowadzenie pojazdu mechanicznego” w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego oraz te, które polegają na uchylaniu się prowadzącego pojazd od kontroli drogowej. Wyraźną cezurę stanowi w takim wypadku chwila zasygnalizowanej przez uprawniony organ powinności zatrzymania pojazdu, której prowadzący pojazd nie spełnia. O autonomii tych zachowań świadczy także to, iż pierwsze z nich stanowi działanie polegające na prowadzeniu pojazdu, gdy tymczasem niezatrzymanie się do kontroli jest uchylaniem się od obowiązku poddania się czynnościom uprawnionego organu, a więc zaniechaniem. Są to też zachowania odmiennie motywowane, choć ustawa w żadnym z omawianych przepisów treści motywacji wprost nie charakteryzuje. Czyny te narażają, w zasadzie, to samo dobro prawne (bezpieczeństwo w komunikacji) i w analogiczny sposób (narażenie abstrakcyjne), jednak następuje to w innym miejscu i czasie, a także z inną dynamiką. Z naruszenia innej normy powinnościowej prowadzącego pojazd – zasada trzeźwości oraz zasada respektu dla poleceń uprawnionego organu – wynika też w obu przypadkach stan wytworzonego dla dóbr prawnych ryzyka. Czyny te następują po sobie, choć nie można nie zauważyć, iż w takim wypadku ucieczka po niezatrzymaniu się do kontroli realizuje jednocześnie znamiona prowadzenia pojazdu w stanie, o którym mowa w art. 178a k.k. W tej fazie zachowania sprawcy okoliczność tę, jak podpowiada intuicja, należałoby jednak brać pod uwagę jedynie przy ocenie okoliczności towarzyszących ucieczce, zwiększających stan niebezpieczeństwa i wpływających na sądowy wymiar kary. Ten rodzaj rozumowania niewątpliwie narażony jest jednak na zarzut dublowania negatywnego wartościowania tej samej okoliczności charakteryzującej stan sprawy.

Wielość czynów sprawcy przyjąć należy także w sytuacji, gdy niezatrzymanie się do kontroli drogowej w warunkach art. 178b k.k. doprowadza następnie w trakcie ucieczki sprawcy do spowodowania wypadku w komunikacji (art. 177 k.k.) lub katastrofy (art. 173 k.k.). Niezatrzymanie się do kontroli i kontynuowanie jazdy przez „uciekiera” stanowi bowiem odrębny czyn do momentu spowodowania wypadku lub katastrofy, które należy traktować jako kolejne czyny samoistne. Zachowania te są czynami popełnionymi w innym czasie i miejscu, charakteryzującymi się odmienną stroną podmiotową, wywołującymi inne następstwa, a tym samym wymagającymi autonomicznej prawnokarnej oceny. W kontekście jedności-wielości czynów wątpliwości mogą powstać natomiast przy charakterystyce relacji, w jakiej zachowanie opisane w art. 178b k.k. pozostaje w stosunku do spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy z art. 174 k.k. Jeżeli bo-

wiem ucieczka sprawcy, będąca następstwem niezatrzymania się do kontroli, wywoła stan stypizowanego w art. 174 k.k. niebezpieczeństwa, zachowania takie, jak się wydaje, należałoby traktować nie jako dwa czyny, a jako jeden czyn realizujący znamiona ucieczki przed kontrolą, sprowadzający jednocześnie niebezpieczeństwo katastrofy. W tym przypadku zachodzi bowiem zintegrowany zespół aktywności sprawcy, który da się wyodrębnić jako całość, a próba wydzielenia w takim zachowaniu dwóch czynów raziłaby sztucznością. Dla oddania całej kryminalnej zawartości tak niebezpiecznej – nie tylko abstrakcyjnie, ale i realnie (konkretnie) – ucieczki przed kontrolą, zasadne byłoby w takim wypadku posłużenie się konstrukcją zbiegu kumulatywnego z art. 11 § 2 k.k. Warto dodać, iż nawet wówczas, gdyby w zespole znamion przestępstwa z art. 178b k.k. znalazła się postulowana w doktrynie klauzula „narażenia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu”, nie zmieniłoby to charakteru relacji, w jakiej ucieczka przed kontrolą pozostawałaby w stosunku do sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy z art. 174 k.k. Stany te różnią się bowiem intensywnością, co wiąże się ze skalą wywołanego przez sprawcę zagrożenia, której oddanie wymagałoby posłużenia się złożoną kwalifikacją prawną. Zmiana w konstrukcji znamion przestępstwa z art. 178b k.k., o której mowa, w inny sposób kształtowałaby natomiast relację, w jakiej przepis ten pozostawałaby w stosunku do zachowań stypizowanych w art. 160 k.k. Między tymi przepisami zachodziłaby bowiem relacja konsumpcji. Przy obowiązującej formule przepisu art. 178b k.k. zasadne jest natomiast, dla oddania całego kryminalnego ładunku zachowania sprawcy, także w tym przypadku posłużenie się konstrukcją kumulatywnego zbiegu przepisów ustawy. Dopiero wówczas oddane zostanie bowiem w kwalifikacji prawnej nie tylko „potencjalne”, abstrakcyjne niebezpieczeństwo wynikające z braku posłuchu dla polecenia zatrzymania się do kontroli, określone w art. 178b k.k., ale także realne, „bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu”, o którym stanowi art. 160 k.k.

Konkretne stany faktyczne mogą także prowadzić do wyczerpania przez sprawcę zarówno znamion wykroczenia niezatrzymania się do kontroli z art. 92 § 2 k.w., jak i znamion przestępstwa z art. 178b k.k. Będzie to miało miejsce, przykładowo, w sytuacji, w której prowadzący pojazd nie zatrzyma się do kontroli na polecenie uprawnionego organu znajdującego się „w bezruchu”, czym zrealizuje znamiona wykroczenia, a następnie uchyli się przed tym obowiązkiem, już w trakcie podjętego przez organ pościgu i przy spełnieniu warunków z art. 178b k.k. Zasadne jest przyjęcie w takim przypadku jedności czynu. Trudno bowiem w realiach takiej ucieczki wyróżnić w zachowaniu sprawcy uchylającego się przed kontrolą dwa autonomiczne czyny. Jest to bowiem, w rzeczy samej, jedno, zintegrowane zaniechanie, rozciągnięte w czasie, będące reakcją na sygnały wydawane kolejno przez organ znajdujący się „w bezruchu”,

a następnie – w trakcie „pościgu” – już „w ruchu”, w różnych okolicznościach, czasie i miejscu. Opisana sytuacja znajduje swe normatywne odzwierciedlenie w konstrukcji idealnego zbiegu wykroczenia i przestępstwa z art. 10 k.w. Jeżeli więc jeden czyn sprawcy zrealizuje zarówno znamiona art. 92 § 2 k.w., jak i art. 178b k.k., wymierzona zostanie mu kara oraz orzeczone środki karne zarówno za przestępstwo, jak i za wykroczenie, których wykonanie nastąpi w warunkach i na zasadzie określonej w art. 10 k.w. Odmiennej ocenie prawnej podlegały będą natomiast stany faktyczne, w których prowadzący pojazd nie zatrzyma się do kontroli na polecenie organu będącego „w bezruchu”, a następnie, już w trakcie podjętego pościgu, wykaże rodzaj „czynnego żalu” wobec tego zaniechania. Jak wynika z Uzasadnienia projektu ustawy: „W razie podjęcia pościgu, tzn. przemieszczania się pojazdu wyposażonego w sygnały dźwiękowe i świetlne za kierującym, oraz dawania przy użyciu sygnałów dźwiękowych i świetlnych (a więc w sposób jasny i wyraźny, skierowanych do kierującego) polecenia zatrzymania pojazdu, kierujący może zatrzymać niezwłocznie pojazd, a wówczas nie wyczerpie znamion przestępstwa. Będzie on wówczas ponosił odpowiedzialność za wykroczenie, jeżeli zostaną wyczerpane znamiona czynu z art. 92 § 2 k.w.”³⁸

IV

Przestępstwo „niezatrzymania się do kontroli” może budzić pewne wątpliwości co do przyjętego w sankcji ustawowego zagrożenia karą – od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności. W literaturze kwestionowana jest surowość tej sankcji. Decyzję o ustanowieniu takich właśnie progów grożącej kary motywowano m.in. tym, iż sankcja w takich granicach „odpowiada ustawowemu zagrożeniu z art. 160 § 2 k.k., odnoszącego się do narażenia człowieka, nad którym sprawca miał sprawować opiekę, na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Analogicznie bowiem uczestnicy ruchu drogowego są obowiązani zachować szczególną ostrożność i dbać o bezpieczeństwo swoje i innych uczestników ruchu”³⁹. Trudno z taką argumentacją się zgodzić. Po pierwsze dlatego, iż realizacja znamion przestępstwa stypizowanego w art. 178b k.k. nie wymaga, jak czyni to art. 160 § 2 w zw. z art. 160 § 1 k.k., „naraże-

³⁸ Uzasadnienie, s. 6-7.

³⁹ Por. Odpowiedź na interpelację nr 6663 w sprawie planowanego art. 178 b w ustawie Kodeks karny, Odpowiadający: podsekretarz stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Marcin Warchoł, <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=130CFA06> [dostęp 16.04.2020] art. 178b k.k. do art. 160 § 2 k.k., jak wprost stwierdzają M. Małecki i A. Duda, dowodzi raczej tego, że sankcja grożąca za ten typ przestępstwa jest zbyt surowa i nieadekwatna do typowej społecznej szkodliwości penalizowanego czynu. M. Małecki, A. Duda, *Opinia do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw druk nr 1231, Sejm VIII kadencji*, s. 14-15, http://kipk.pl/dokumenty/Ma%C5%82ecki_Duda_druk_1231_ekspertyza.pdf [dostęp 16.04.2020].

nia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu”, nie można więc w tym wypadku mówić o analogicznych niebezpieczeństwach – jedno jest wszakże abstrakcyjne i potencjalne, drugie, konkretne i realne – po drugie dlatego, iż status gwaranta podmiotu sprawczego, nad którym z mocy ustawy ciąży „obowiązek opieki nad osobą narażoną na niebezpieczeństwo”, istotnie różni się od statusu prowadzącego pojazd, który względem innych uczestników ruchu zobowiązany jest nie do „opieki” nad nimi, a przede wszystkim do zachowania służących ochronie ich dóbr reguł bezpieczeństwa w komunikacji. Dalej idące względem nich powinności wynikają bowiem z innych unormowań prawnych i aktualizują się w innych okolicznościach. Oceniając przyjęte w art. 178b k.k. granice zagrożenia karą, M. Małecki stwierdza wprost, z czym w pełni należy się zgodzić, iż sankcja ta jest „nieproporcjonalnie surowa” i nieadekwatna do typowej społecznej szkodliwości penalizowanego czynu, gdy wziąć pod uwagę, że zestaw znamion przesądzających o popełnieniu przestępstwa z art. 178b k.k. ogranicza się do formalnego kontynuowania jazdy bez konieczności spowodowania rzeczywistego zagrożenia dla życia lub zdrowia uczestników ruchu⁴⁰. Swoje zastrzeżenia wobec przyjętej granicy odpowiedzialności plastycznie ilustruje porównaniem granic zagrożenia karą za spowodowanie wypadku z art. 177 § 1 w zw. z art. 178 § 1 k.k. oraz odpowiedzialnością za przestępstwo z art. 178b k.k. Jeśli bowiem sprawca, w ramach ucieczki przed kontrolą, spowoduje wypadek komunikacyjny ze średnim uszczerbkiem na zdrowiu pięciu osób, a następnie zbiegnie z miejsca zdarzenia, kara nadzwyczajnie obostrzona, jaka będzie mu groziła w takim przypadku, nie może przekroczyć 4 lat i 6 miesięcy pozbawienia wolności. Tymczasem w przypadku, gdy sprawca „jedynie” nie zatrzyma się niezwłocznie do kontroli, nie wywołując żadnych dalszych skutków, choćby w postaci konkretnego narażenia życia lub zdrowia człowieka na niebezpieczeństwo, grozić mu będzie kara do 5 lat pozbawienia wolności. Całkowicie zgodzić należy się z konkluzją, iż przyjęte w sankcji art. 178b k.k. granice odpowiedzialności karnej trudno pogodzić z zasadą sprawiedliwości i wymogiem spójności w zakresie stopnia dolegliwości kary przewidzianej w przepisach typizujących zachowania o zbliżonym stopniu społecznej szkodliwości. W tym kontekście, nie tylko jako zasadny, ale absolutnie niezbędny z punktu widzenia przywrócenia racjonalności sankcji przewidzianej za niezatrzymanie się do kontroli, ocenić należy formułowany przez M. Małeckiego postulat zmiany granic odpowiedzialności za to przestępstwo i obniżenia ich do poziomu ustawowego zagrożenia przewidzianego za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. (grzywna, kara ograniczenia wolności albo kara pozbawienia wolności do lat 2), które, także w uzasadnieniu projektu, wielokrotnie przywoływane było jako

⁴⁰ M. Małecki, *Karne nieposłuszeństwo władzy*. Tak też D. Szeleszczuk, *op. cit.*, s. 481.

zbliżone w stopniu społecznej szkodliwości do ucieczki przed kontrolą⁴¹. Groźba odpowiedzialności w tych granicach wraz z obligatoryjnym orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów (art. 42 § 1a pkt 1 k.k.) wydaje się w takim przypadku wystarczająca do spełnienia funkcji, jakie przepis ten w zamyśle ustawodawcy miał realizować⁴². Podzielając stanowisko M. Małeckiego w kwestii prawnokarnej oceny *in abstracto* naganności niezatrzymania się do kontroli, dodać jednak trzeba, iż nieadekwatności surowości wymierzanych na podstawie art. 178b k.k. *in concreto* kar nie należy się nadmiernie obawiać. Nie można bowiem tracić z pola widzenia tego, iż o ocenie surowości odpowiedzialności karnej przewidzianej za dany typ czynu zabronionego w sposób „względnie wiążący” decyduje w istocie rzeczy nie górna, a dolna granica ustawowego zagrożenia. Pierwsza kształtuje bowiem po stronie sądu jedynie uprawnienie do wymiaru kary na tak określonym poziomie, w myśl reguły „można wymierzyć najwyżej”, druga natomiast tworzy pewien rodzaj powinności jej stosowania – „trzeba wymierzyć co najmniej”. Zauważalna w praktyce orzeczniczej i podkreślana w piśmiennictwie skłonność sądów do wymierzania kar oscylujących wokół dolnej granicy ustawowego zagrożenia, ryzyko wymierzania sprawcom ucieczki przed pościgiem kar zbyt surowych z pewnością łagodzi. Takie niebezpieczeństwo – już na poziomie ustawowym – redukuje także regulacja art. 37a k.k., dająca możliwość przejścia na stosowanie kar wolnościowych w każdym przypadku – i bez spełnienia jakiegokolwiek dodatkowego ustawowego warunku – gdy przestępstwo zagrożone jest karą pozbawienia wolności nie wyższą niż 8 lat. W kontekście tego unormowania sankcja przewidziana za niezatrzymanie się do kontroli jawi się więc, w istocie rzeczy, jako sankcja alternatywna. Gdy nadto spojrzeć na nią przez pryzmat regulacji art. 58 § 1 k.k. ustanawiającej dyrektywę *ultima ratio* kary pozbawienia wolności w przypadku zagrożenia tą karą, które nie przekracza 5 lat, rozterki związane z ryzykiem „wymuszonego” przez ustawę wymiaru kary nieadekwatnie surowej powinny ostatecznie ustąpić.

V

Podejmując próbę podsumowania niniejszego opracowania i sformułowania kilku ogólnych konkluzji zawierających odpowiedzi na najistotniejsze z postawionych pytań, należy stwierdzić, iż trudno uznać wprowadzenie mocą reformy z 23 marca 2017 r. nowego typu przestępstwa niezatrzymania się do kontroli drogowej za decyzję konieczną, a nawet potrzebną dla poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach i racjonalizacji instrumentarium ochrony prawnej w tym zakresie. Wydaje się bowiem, iż regulacje prawne

⁴¹ M. Małecki, *Karalne nieposłuszeństwo władzy*.

⁴² M. Małecki, A. Duda, *op. cit.*, s. 15.

obowiązujące do chwili wejścia w życie omawianej nowelizacji – zarówno te wynikające z Kodeksu wykroczeń, jak i Kodeksu karnego – były wystarczające i należycie realizowały swoje zadania. Być może zwiększenia ich skuteczności należało poszukiwać w sferze „efektywniejszego” ich stosowania, bądź też w ewentualnej zmianie ustawowego zagrożenia karą i środkami karnymi. Wprowadzenie nowego, represyjnego, a przy tym niedoskonale skonstruowanego, typu przestępstwa uznać należy za rozwiązanie najprostsze – co w żadnym razie nie oznacza, iż najlepsze – będące wyrazem dość impulsywnej reakcji ustawodawcy na zdarzenia stanowiące w rzeczywistości komunikacyjnej zachowania o wyraźnie ekscesowym charakterze. Zdarzenia tego rodzaju w pewnym okresie intensywnie, a nawet „uporczywie” relacjonowane przez media i jeszcze mocniej „eksploatowane” przez serwisy społecznościowe – nieświadomie kreujące w ten sposób kategorię swoistych antybohaterów szybko znajdujących coraz liczniejsze grono naśladowców – w odbiorze społecznym zaczęły uchodzić za typowe zachowania drogowe o charakterze niemal powszechnym. W tych warunkach działania ustawodawcy znalazły uzasadnienie, stając się „usprawiedliwioną” reakcją o charakterze interwencyjnym na społeczne obawy i wynikające z nich oczekiwania zintensyfikowania prawnokarnego zwalczania tej formy piractwa drogowego.

W dyspozycji przepisu art. 178b k.k. jako najmniej dyskusyjne jawią się znamiona dotyczące strony podmiotowej. Zgodnie przyjmuje się, iż jest to przestępstwo umyślne, które może być popełnione w obu postaciach zamiaru. Już jednak rozumienie znamion podmiotu tego przestępstwa, prowadzące do uznania go za przestępstwo powszechne bądź indywidualne, dzieli przedstawicieli doktryny. Wobec przytoczonych w opracowaniu argumentów zgodzić należy się ze stanowiskiem, iż jest to przestępstwo powszechne, skoro może się go dopuścić każdy, kto spełniając ogólne warunki odpowiedzialności karnej zrealizuje jego znamiona. Wydaje się, iż dalsze „wysubtelnianie” jego charakteru w kierunku indywidualizacji ze względu na prowadzenie pojazdu mechanicznego – które zresztą nie wymaga spełnienia żadnych, dodatkowych, formalnych warunków specyfikujących podmiot sprawczy – nie jest niezbędne. Prowadzenie pojazdu mechanicznego nie stanowi wszakże znamienia indywidualizującego odpowiedzialność ze względu na cechę podmiotową sprawy. Poważne trudności rodzi jednoznaczne wskazanie przedmiotu ochrony przestępstwa niezatrzymania się do kontroli. Obraz tej kwestii na gruncie nauki prawa karnego, jak wynika z przytoczonych poglądów, jawi się jako szczególnie niewyraźny. Przy takim ujęciu znamion trudno bowiem wskazać dobro, które jako wartość społecznie chroniona wysuwa się na plan pierwszy. Wśród przedstawicieli doktryny jedni w przepisie art. 178b k.k. widzą przede wszystkim instrument ochrony porządku prawnego, inni natomiast – odwołując się do kryterium formalnego, wynikającego z intytucji rozdziału kodeksu, w którym został on usytuowany – dostrzegają w nim narzę-

dzie chroniące bezpieczeństwo w komunikacji. Zgodzić należy się ze stanowiskiem przyjmującym, iż norma wynikająca z tego przepisu chroni, jako dobro rodzajowe, bezpieczeństwo w komunikacji. Bezpośrednim przedmiotem ochrony jest natomiast bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Poza tymi dobrami, przepis ten chroni – jako dobra oboczne – także inne, wskazywane w piśmiennictwie, wartości społeczne oraz indywidualne.

Kontrowersje wywołuje też postrzeganie w doktrynie znamienia czasownikowego, determinujące uznanie przestępstwa niezatrzymania się do kontroli za przestępstwo z zaniechania, działania czy wreszcie za przestępstwo o „kombinowanym” charakterze czynności sprawczych, a więc przestępstwo dwuaktowe – z zaniechania i działania. Przychylić należy się do stanowiska przyjmującego, iż jest to przestępstwo z zaniechania. Jego „dwuaktowość” jest bowiem w rzeczy samej jedynie pozorna. Należy zauważyć, iż wyselekcjonowane na płaszczyźnie normatywnej zaniechanie sprawcy, po którym jakoby następować ma jego działanie, to jedynie różne przejawy czy aspekty tego samego aktu woli, wynikające z tej samej motywacji i ujawnione w jednym zachowaniu. Nie da się w nim sensownie wyodrębnić dalszych autonomicznych form czy jednostek uzasadniających tezę o dwuaktowości tego przestępstwa.

Spośród zasadniczych wątpliwości podniesionych w opracowaniu zwraca uwagę kwestia zbiegów, w jakich może pozostawać regulacja art. 178b k.k. z innymi zamachami na bezpieczeństwo w komunikacji, w tym zwłaszcza określonymi w art. 178a, art. 177, art. 173 k.k. czy art. 174 k.k. W tle przeprowadzonej analizy skłonić należy się ku stanowisku o wieloczynowym charakterze większości zbiegów z udziałem wymienionych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji i przestępstwa z art. 178b k.k. Z łatwością da się bowiem wydzielić z *continuum* „aktywności” sprawcy te fragmenty, które stanowią realizację niezatrzymania pojazdu, oraz te, które realizują znamiona innych przestępstw – zarówno następczych (art. 173, art. 177 k.k.), jak i uprzednich (art. 178a k.k.) – przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Zachowania te łączy naruszany przedmiot ochrony, są jednak czynami popełnionymi w innym czasie i miejscu, charakteryzującymi się odmienną stroną podmiotową, w tym motywacją, różniącymi się treścią i formą zachowania, wywołującymi wreszcie inne następstwa. Jako takie wymagają więc autonomicznej prawnokarnej oceny w ramach konstrukcji zbiegu przestępstw.

Ostatnia ogólna konstatacja, jaka nasuwa się w związku z normatywnym ujęciem przestępstwa z art. 178b k.k., dotyczy sankcji przewidzianej w tym przepisie. Podzielić należy powszechnie wyrażany pogląd, iż sankcja ta jest „nieproporcjonalnie surowa” i nieadekwatna do typowej społecznej szkodliwości penalizowanego czynu, gdy wziąć pod uwagę, iż stanowi on zamach o charakterze abstrakcyjnego narażenia dóbr prawnych na niebezpieczeństwo. Przyjęte w sankcji art. 178b k.k. granice ustawowego zagrożenia trudno pogodzić z wymogiem spójności w zakresie stopnia dolegliwości kary

przewidzianej w przepisach typizujących zachowania o zbliżonym stopniu społecznej szkodliwości. W konsekwencji postulować należałoby zarówno „jakościową”, jak i „ilościową” modyfikację ustawowego zagrożenia karą przewidzianego za to przestępstwo.

Bibliografia

Wykaz aktów prawnych

- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz. U. z 1971 r., Nr 12, poz. 114.
- Ustawa z dnia 12 lipca 1995 r. o zmianie Kodeksu karnego, Kodeksu karnego wykonawczego oraz o podwyższeniu dolnych i górnych granic grzywien i nawiązek w prawie karnym, Dz. U. z 1995 r., Nr 95, poz. 475.
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 1997 r., Nr 88, poz. 553.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 1997 r., Nr 98, poz. 602.
- Ustawa z dnia 23 marca 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2017 r., poz. 966.

Wykaz literatury

- Buchała K., *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 11-12.
- Dąbrówka A., Geller E., Turczyn R., *Słownik synonimów*, Warszawa 1993.
- Grześkowiak A., Wiak K. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2018.
- Kokot R., *Z problematyki prawnokarnej oceny zbiegnięcia sprawcy z miejsca przestępstwa drogowego*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego”, t. LIII, Wrocław 2019.
- Konarska-Wrzošek V. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2018.
- Królikowski M., Zawłocki R. (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. T. I*, Warszawa 2017.
- Małecki M., *Przestępstwo niezatrzymania pojazdu do kontroli (projektowany art. 178a Kodeksu karnego)*, „Paragraf na Drodze” 2016, nr 10.
- Małecki M., *Karalne nieposłuszeństwo władzy*, <https://dogmatykarnisty.blogspot.com/2016/09/karalne-nieposuszenstwo-wadzy.html> [dostęp 16.04.2020].
- Małecki M., Duda A., *Opinia do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw druk nr 1231, Sejm VIII kadencji*, s. 14-15, http://kipk.pl/dokumenty/Ma%C5%82ecki_Duda_druk_1231_ekspertyza.pdf [dostęp 16.04.2020].
- Mozgawa M. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2019.
- Mueller A., Soja S., *Nowy środek karny polegający na zakazie prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych (art. 42 § 1a k.k.)*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2018, nr 1.
- Sobolewski Z., *Samooskarżenie w świetle prawa karnego (nemo se ipsum accusare tenetur)*, Warszawa 1982.
- Stefański R.A. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2017.
- Stefański R.A. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2018.
- Szymczak M. (red.), *Słownik języka polskiego, Tom III*, Warszawa 1989.

Wróbel W., Zoll A. (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II, Komentarz do art. 117-211a*, Warszawa 2017.

Zoll A., *Kilka uwag w związku z charakterem prawnym norm sankcjonujących wynikających z art. 178 § 1 k.k.*, [w:] A. Michalska-Warias, I. Nowikowski, J. Piórkowska-Flieger (red.), *Teoretyczne i praktyczne problemy współczesnego prawa karnego. Księga Jubileuszowa dedykowana Profesorowi Tadeuszowi Bojarskiemu*, Lublin 2011.

Wykaz orzeczeń sądowych

Wyrok Sądu Okręgowego w Zamościu z 16 sierpnia 2018 r., II Ka 399/18, <http://orzeczenia.zamosc.so.gov.pl> [dostęp 16.04.2020].

Wyrok Sądu Rejonowego w Jędrzejowie z 4 grudnia 2017 r., II K 397/17, <http://orzeczenia.jedrzejow.sr.gov.pl> [dostęp 16.04.2020].

Wyrok Sądu Rejonowego w Kętrzynie z 27 czerwca 2018 r., II K 201/18, <https://www.saos.org.pl> [dostęp 16.04.2020].

Wyrok Sądu Rejonowego w Legionowie z 5 listopada 2018 r., II K 667/17, <https://www.saos.org.pl/judgments/366616> [dostęp 16.04.2020].

Wykaz innych źródeł

Kancelaria Adwokacka. Adwokaci Szufel, *Niezatrzymanie się do kontroli drogowej*, <https://adwokaci-szufel.pl/przestepstwo-niezatrzymania-sie-do-kontroli-drogowej> [dostęp 16.04.2020].

Odpowiedź na interpelację nr 6663 w sprawie planowanego art. 178 b w ustawie Kodeks karny, Odpowiadający: podsekretarz stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Marcin Warchoł, <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=130CFA06> [dostęp 16.04.2020].

Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, druk Nr 1231 z 17 stycznia 2017 r., Sejm VIII kadencji.