

Renata Pawlik

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KURSANTA I INSTRUKTORA ORAZ EGZAMINOWANEGO I EGZAMINATORA W RAZIE SPOWODOWANIA WYPADKU W KOMUNIKACJI

Streszczenie

Artykuł omawia zaprezentowaną na tle orzecznictwa Sądu Najwyższego problematykę odpowiedzialności za wypadek drogowy osoby szkolonej w zakresie kierowania pojazdem samochodowym lub zdającej egzamin na prawo jazdy oraz instruktora nauki jazdy i egzaminatora.

Słowa kluczowe: nauka jazdy, egzaminowanie, wypadek, odpowiedzialność.

* * *

W minionym okresie upowszechniło się i funkcjonuje (także czasami obecnie) mniemanie, że za wszystko, co zdarzyło się podczas praktycznej nauki jazdy, czy też podczas egzaminu dla uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami, odpowiedzialność winien ponieść odpowiednio instruktor nauki jazdy i egzaminator.

W przeszłości tego typu stwierdzenie znajdowało (jak się wydawało) umocowanie w § 227 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w *sprawie ruchu na drogach publicznych*¹, który stanowił, że „Osoby nauczające kierowania pojazdami samochodowymi odpowiedzialne są za spowodowanie w czasie nauki pod ich nadzorem przez uczących się kierowania pojazdami wypadku oraz naruszenia przepisów o ruchu drogowym. Odpowiedzialność ta rozciąga się także na czas trwania jazdy egzaminacyjnej”. Z przytoczonego sformułowania wywodzono, że ustanawia on odpowiedzialność osoby nauczającej sztuki kierowania pojazdami (instruktora) za spowodowanie wypadku czy też naruszenie przepisów ruchu drogowego w czasie nauki jazdy oraz egzaminowania.

Zdaniem K. Buchały, wyrażonym na gruncie obowiązującego ówczesnie § 227 ust. 1 cytowanego wyżej rozporządzenia, na instruktora ciąży szczególny obowią-

Mgr Renata Pawlik, doktorant w Katedrze Prawa Karnego UJ, Kraków.

¹ Przepis § 227 ust. 1 rozporządzenia Ministra Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w *sprawie ruchu na drogach publicznych* (Dz. U. Nr 27, poz. 183 z późn. zm.).

zek nadzoru nad uczącym się, korygowania jego błędów lub nawet przejęcia bezpośredniego prowadzenia pojazdu – obowiązek mający swoją prawną podstawę właśnie w treści cytowanego wyżej § 227 ust. 1. K. Buchała w swoich wywodach podnosił nadto, że przepis cytowanego § 227 ust. 1 jest wystarczającą podstawą do traktowania instruktora jako *współprowadzącego* pojazd z uczniem nieposiadającym zezwolenia na prowadzenie pojazdu, obojętne natomiast i bez znaczenia dla przestępności zachowania się instruktora jest to, czy wydał on instrukcję, skorygował błąd ucznia czy też przejął kierownicę, albowiem o przestępności zachowania instruktora decyduje już sam fakt nadzoru nad zachowaniem się ucznia w ruchu².

W kwestii zagadnienia znajdującego swe źródło w tak ujętym sformułowaniu § 227 ust. 1 cytowanego rozporządzenia, stanowisko zajął także Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 23 października 1976 r.³, gdzie w tezie 1 tegoż orzeczenia stwierdził, iż „*przepis § 227 ust. 1 rozporządzenia Ministra Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 27, poz. 183 z późn. zm.) nie ustanawia odpowiedzialności osoby nauczającej kierowania pojazdami samochodowymi (instruktora) za wypadek spowodowany pod jej nadzorem przez osobę uczącą się sztuki kierowania tymi pojazdami (kursanta), lecz jedynie – ze względów praktycznych – podkreśla istnienie tej odpowiedzialności*”. W tezie 2 natomiast SN wyraził pogląd, że „*jeżeli przepis § 227 ust. 1 cytowanego rozporządzenia nie ustanawia odpowiedzialności osoby nauczającej kierowania pojazdami samochodowymi (instruktora) za wypadek spowodowany pod jej nadzorem przez osobę uczącą się sztuki kierowania tymi pojazdami (kursanta), to tym bardziej nie znosi on odpowiedzialności osoby uczącej się wspomnianej sztuki (kursanta) za spowodowanie przez nią wypadku*”.

W uzasadnieniu swojego stanowiska SN odwołał się przede wszystkim do słusznego stwierdzenia, że odpowiedzialność karną określonej osoby za określony czyn – a o taką odpowiedzialność w tej sprawie przecież chodzi – ustanawiają wyłącznie przepisy prawa karnego. Zdaniem SN, jeżeli w myśl przepisów prawa karnego nie ma podstaw do przyjęcia odpowiedzialności karnej osoby nauczającej kierowania pojazdami samochodowymi (instruktora) za wypadek spowodowany przez osobę uczącą się kierowania tymi pojazdami (kursanta) pod jej nadzorem, to odpowiedzialność ta nie nastąpi, mimo treści przepisu § 227 ust. 1 cytowanego rozporządzenia. Jego treść nie kształtuje również sytuacji prawnej kierującego będącego kursantem lub egzaminowanym. Wyłączenie bowiem odpowiedzialności karnej określonej osoby za określony czyn następuje również *wyłącznie* na podstawie przepisów prawa karnego. Jeżeli zatem w myśl przepisów prawa karnego zaistnieją podstawy do przyjęcia odpowiedzialności karnej kursanta za spowodowanie przez niego wypadku, to przepis § 227 ust. 1 cytowanego rozporzą-

² K. Buchała, *Głosa do wyroku SN z dnia 13 lutego 1969 r., sygn. V KRN 6/69*, PiP 1970, nr 5, s. 830 i n.

³ Wyrok SN z dnia 23 października 1976 r., sygn. Rw 350/77, OSNKW 1977, nr 12, poz. 142.

dzenia przyjęciu tej odpowiedzialności na pewno nie stanie na przeszkodzie. Na gruncie obowiązującego wówczas stanu prawnego, stanowisko przyjęte przez SN w cytowanym wyżej orzeczeniu było niewątpliwie trafne i uprawnione. Ucięło ono istniejące w ówczesnym stanie prawnym spory wokół problemu odpowiedzialności instruktora i egzaminowanego.

Minęło trochę czasu, zmienił się stan prawny dotyczący ruchu drogowego. Obecnie obowiązująca ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym”⁴, analogicznie jak takąż, poprzednio obowiązująca ustawa z dnia 1 lutego 1983 r.⁵, nie powtórzyły już zapisu § 227 ust.1 cytowanego rozporządzenia. Niemniej jednak, przynajmniej niektóre elementy przekonania funkcjonującego ówczesnie na gruncie poprzedniego stanu prawnego – pozostały.

Wydaje się więc zasadne zbadanie kwestii odpowiedzialności kursanta i egzaminowanego, jak również instruktora i egzaminatora, za spowodowanie przez kursanta i egzaminowanego w czasie nauki bądź egzaminu pod nadzorem uczących czy egzaminujących, wypadku oraz naruszenie przepisów ruchu drogowego. Kwestia ta bowiem, co widać na przykładzie niektórych orzeczeń Sądu Najwyższego, może rodzić wątpliwości.

Już na wstępie interesujące i znamienne w tej materii wydaje się być postanowienie SN z dnia 20 maja 1996 r., w którym, w kwestii będącej przedmiotem niniejszych rozważań, SN wyraził następujący pogląd: „(...) osoba egzaminowana na kierowcę nie prowadzi samodzielnie pojazdu w ruchu drogowym, bo takiego uprawnienia nie posiada. Dokonanie więc pod okiem egzaminatora przez egzaminowanego nieprawidłowego manewru powinno być przedmiotem oceny, czy taki manewr może decydować o winie osoby, której umiejętności jazdy w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu ruchu są dopiero w stadium sprawdzania i decydują o tym, czy egzamin zda pozytywnie”⁶.

Przytoczone postanowienie zostało wydane na gruncie rodzącej się wątpliwości co do odpowiedzialności z art. 86 § 1 k.w., niemniej jednak należy uznać, że z punktu widzenia omawianej problematyki orzeczenie to ma istotne znaczenie także na gruncie przepisów *Kodeksu karnego* dotyczących bezpieczeństwa w komunikacji, a w szczególności art. 177 k.k.

Wywodząc swoje stanowisko SN podniósł ciekawe argumenty, sprowadzające się w istocie do stwierdzenia, że obwiniony nie mógł dopuścić się zarzucanego mu wykroczenia z art. 86 § 1 k.w., albowiem jako zdający egzamin nie był osobą prowadzącą pojazd mechaniczny, ponieważ:

- nie dysponował prawem jazdy,
- nie miał stosownych uprawnień,

⁴ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późn. zm.

⁵ Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, Dz. U. z 1992 r., Nr 11, poz. 41 z późn. zm.

⁶ Postanowienie SN z dnia 20 maja 1996 r., sygn. II KRN 15/96, PIP 1997, nr 2, poz. 107.

- nie wiadomo, czy w dostatecznym stopniu opanował umiejętności prowadzenia pojazdu mechanicznego, a także
- nie prowadził samodzielnie pojazdu mechanicznego, a jego umiejętności w czasie jazdy kontrolował i oceniał egzaminator.

O ile z niektórymi z tych argumentów można się zgodzić, to nie sposób przyjąć, by kryteria: braku prawa jazdy, stosownych uprawnień, braku wiadomości o tym, czy taka osoba posiada dostateczne umiejętności prowadzenia pojazdu mechanicznego – miały stanowić przesłanki przemawiające za przyjęciem, że osoba egzaminowana nie może być uznana za osobę prowadzącą pojazd mechaniczny, a co za tym idzie – nie może być podmiotem zdatnym do poniesienia odpowiedzialności za spowodowanie wypadku w komunikacji, czy też za naruszenie przepisów ruchu drogowego. Tego typu stanowisko jest daleko idącym uproszczeniem kwestii odpowiedzialności osoby kursanta czy też osoby egzaminowanej za spowodowanie wypadku w komunikacji, bądź zagrożenia dla ruchu.

Wyrażony w cytowanym postanowieniu SN pogląd spotkał się więc z zasłużoną krytyką ze strony doktryny. R. A. Stefański w głosie krytycznej do tegoż orzeczenia słusznie zwrócił uwagę, że „osoba egzaminowana, jako powodująca wprawienie w ruch pojazdu mechanicznego i nadająca mu kierunek jest – wbrew stanowisku SN – osobą prowadzącą pojazd (...)”⁷.

Zauważyć tutaj należy, że stwierdzenie wynikające z tezy cytowanego orzeczenia SN jest niewątpliwie, jak by na to nie patrzeć, sprzeczne przede wszystkim z dotychczasową linią orzeczniczą Sądu Najwyższego. W szeregu orzeczeń znajdujemy tu konsekwentnie i zasadnie przyjmowane (jak do tej pory) stanowisko, że sam brak i tylko brak uprawnień do kierowania pojazdami absolutnie nie przesądza o prowadzeniu pojazdu, a co za tym idzie – o braku odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, czy też naruszenie przepisów ruchu drogowego. Dalej stwierdzić należy, że zgodnie z powszechnie panującymi w tej materii poglądami, zarówno doktryny jak i orzecznictwa, dla pojęcia „prowadzenie pojazdu” będącego w obrębie zainteresowań prawa karnego materialnego, nie jest konieczne ani posiadanie dokumentów w postaci prawa jazdy, ani tym bardziej doświadczenia w tym kierunku. Uprawnienie do kierowania pojazdami ma przecież stwierdzać jedynie to, czy ktoś odbył wymagane szkolenie oraz to, czy opanował sztukę prowadzenia pojazdu w stopniu pozwalającym na uzyskanie uprawnień. Uprawnienie to natomiast w żadnym razie nie świadczy o tym, czy taka osoba w danym, konkretnym przypadku prowadzi pojazd, czy też go nie prowadzi. Prowadzenie pojazdu bez wymaganych uprawnień jest penalizowane odrębnie, w art. 94 k.w.

W kwestii prowadzenia pojazdu przy braku uprawnień do kierowania pojazdami SN wypowiedział się wielokrotnie, co prawda jeszcze pod rządami po-

⁷ R. A. Stefański, *Głosa do postanowienia SN z dnia 20 maja 1996 r., sygn. II KRN 15/96*, PiP 1997, nr 2, s. 107–112.

przednio obowiązującego kodeksu, niemniej jednak w swej istocie aktualnych również na gruncie obecnie obowiązującego stanu prawnego.

Dość przypomnieć wyrok z dnia 24 września 1971 r.⁸, w którym Sąd Najwyższy przyjął, iż „*fakt, że sprawca wypadku drogowego naruszył umyślnie nie tylko jeden, lecz kilka przepisów o ruchu drogowym (np. prowadzenie pojazdu bez wymaganych uprawnień, a ponadto w stanie nietrzeźwości), powinien być uwzględniony jako okoliczność wpływająca na zaostrzenie kary*”⁹. W rozpatrywanym stanie faktycznym SN nie miał żadnych wątpliwości, że sprawca, mimo iż nie posiadał uprawnień do kierowania pojazdami, to jednak niewątpliwie prowadził pojazd mechaniczny, a prowadzenie go bez posiadania wymaganych uprawnień SN uznał za rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu, co jak stwierdził, należało mieć na uwadze przy ocenie stopnia winy.

Warto przypomnieć jeszcze jeden wyrok SN, wydany na gruncie *Kodeksu karnego* z 1932 r., w którym to wyroku Sąd Najwyższy jasno i wyraźnie stwierdził, iż „*Fakt, że oskarżony nie posiadał uprawnień upoważniających go do prowadzenia pojazdów mechanicznych, nie może stanowić podstawy do uznania winy oskarżonego z art. 215 § 1 k.k.*”¹⁰ i dalej, że „*brak takich uprawnień powoduje odpowiedzialność administracyjną, a nie karną*”¹¹.

W tym miejscu należy przypomnieć, że prowadzenie pojazdu bez wymaganych uprawnień penalizuje wspomniany już wyżej art. 94 k.w. Sam fakt penalizacji tego typu zachowań wskazuje więc na to, że dostrzeżono zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego powstające w następstwie prowadzenia pojazdu na drodze publicznej bez wymaganych uprawnień, nie żywiąc przy tym wątpliwości, czy czynność taka stanowi prowadzenie pojazdu, czy też nie.

Przypomnieć także należy, że brak uprawnień, który stanowi o istocie wykroczenia z art. 94 § 1 k.w., zachodzi zarówno wówczas, gdy kierujący w ogóle nie ma uprawnień, jak i wówczas, gdy nie posiada uprawnień wymaganej kategorii. Zdaniem M. Bojarskiego i W. Radeckiego, na równi z powyższym należy traktować sytuacje, gdy upłynął termin ważności uprawnienia, a także, gdy sprawca prowadzi pojazd mimo orzeczonego wobec niego zakazu prowadzenia pojazdów¹². Rozróżnienie i poczynienie tych zastrzeżeń jest istotne z punktu widzenia późniejszych rozważań odnośnie praktycznego doświadczenia osób czy to odbywających kurs, czy też zdających już egzamin.

⁸ Wyrok SN z dnia 24 września 1971 r., sygn. Rw 944/71, OSNKW 1972, nr 2, poz. 39.

⁹ Podobnie SN w wyroku z dnia 21 października 1975 r., sygn. IV KRN 47/75 (niepubl.), z głosem J. Kochanowskiego, PiP 1979, nr 5, s. 170.

¹⁰ Art. 215 § 1 k.k. z 1932 r., Dz. U. z 1932 r., Nr 60, poz. 571 z późn. zm. („*Kto sprowadza niebezpieczeństwo pożaru, zalewu, zaważenia się budowli albo katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej, podlega karze więzienia*”).

¹¹ Wyrok SN z dnia 10 lipca 1957 r., sygn. III K 198/57, RPEiS 1958, nr 2, s. 342.

¹² M. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń – Komentarz*, Wyd. C. H. Beck, Warszawa 2000, s. 432 i n.

Drugą bowiem z podniesionych przez SN kwestii o istotnym znaczeniu, związaną z omawianą problematyką, jest – zarówno w przypadku osoby będącej kursantem, jak i osoby będącej już w trakcie egzaminu – kwestia braku doświadczenia w prowadzeniu pojazdu mechanicznego. O ile ten brak doświadczenia u przeważającej części kursantów i egzaminowanych jest oczywisty, to z pewnością nie może on sam w sobie skutecznie ekskulpować osoby o umiejętnościach kierowania pojazdami stwierdzonych stosownymi uprawnieniami, w razie spowodowania przez taką osobę wypadku bądź innego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu. Wydaje się, że powinno to również dotyczyć osoby będącej kursantem, bądź będącej już w trakcie egzaminu.

W tej kwestii godzi się przypomnieć wyrok SN z dnia 12 lipca 1975 r.¹³, z którego jasno wynika, że brak doświadczenia może być uwzględniony na korzyść kierowcy – ale tylko wtedy, gdy stanął on w obliczu zaskakującej sytuacji drogowej, której nie umiał sprostać. W sytuacji faktycznej będącej przedmiotem tego rozstrzygnięcia oskarżony (zawodowy kierowca) wiedział, że brak mu jeszcze praktyki i rutyny, a mimo to jechał ryzykownie i nieprawidłowo, łamiąc świadomie podstawowe zasady bezpieczeństwa ruchu, przy czym prowadził pojazd komunikacji publicznej przewożący większą liczbę osób, co zobowiązywało go do wzmożonej ostrożności. W tej sytuacji, co słusznie zauważył SN, nie można było zasadnie przyjąć, by krótki okres praktyki oskarżonego mógł być uwzględniony na jego korzyść. Brak doświadczenia może więc usprawiedliwić kierowcę właściwie tylko wtedy, gdy – jako się rzekło – stanął on w obliczu zaskakującej sytuacji drogowej, której obiektywnie nie był w stanie sprostać.

Podobną konstrukcję przyjął Sąd Najwyższy w innym, późniejszym rozstrzygnięciu, powtarzając i utrwalając wyżej wspomnianą tezę, wskazując, że „*niedoświadczenie oskarżonego nie może być poczytane za okoliczność łagodzącą, skoro spowodowany przez niego wypadek był wynikiem świadomego przewożenia na motocyklu zamroczonego alkoholem pasażera i umyślnego naruszenia zasad ruchu drogowego (...)*”. Brak doświadczenia, o którym mowa w niniejszym rozstrzygnięciu, u oskarżonego, który niedawno nabył uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi, zobowiązywał go tym bardziej (jak to również słusznie zauważył SN) do ostrożnej jazdy i przestrzegania przepisów ruchu drogowego¹⁴.

Idąc niejako za tezą wyrażoną w wyroku z dnia 31 marca 1987 r., w którym SN słusznie wywiódł, że „*W przypadku oskarżonej (...) okoliczności dotyczące trudnych warunków drogowych, a także jej własna świadomość braku doświadczenia zobowiązywały ją tym bardziej do szczególnie ostrożnej i rozważnej jazdy*”¹⁵, należy przyjąć, że także w wypadku osoby kursanta i egzaminowanego

¹³ Wyrok SN z dnia 12 lipca 1975 r., sygn. V KRN 65/75, OSNKW 1975, nr 12, poz. 160, (w:) Przegląd Orzeczn., pod red. G. Rejmana, NP 1976, nr 6, s. 917.

¹⁴ Wyrok SN z dnia 16 maja 1979 r., sygn. V KRN 93/79, OSNPG 1979, nr 11, poz. 148.

¹⁵ Wyrok SN z dnia 31 marca 1987 r., sygn. V KRN 52/87, OSNPG 1988, nr 2, poz. 19.

brak doświadczenia może go usprawiedliwiać tylko wtedy, gdy znajdzie się on w obliczu zaskakującej sytuacji drogowej, której, przy uwzględnieniu poziomu i etapu jego szkolenia, nie był w stanie przewidzieć ani jej sprostac.

Kwestia całkowitego braku doświadczenia nie może nadto być zasadnie podnoszona generalnie, w odniesieniu do wszystkich egzaminowanych czy też kursantów, albowiem w obecnych warunkach częstokroć osoby takie (jak choćby te, które utraciły uprawnienia, np. na skutek orzeczenia sądowego) mogą poszczycić się w rzeczywistości znacznie bogatszym doświadczeniem niż zapewne część osób, które uzyskały już uprawnienia do kierowania, ale ze względu na takie czy inne okoliczności nie miały okazji zbyt często rzeczywiście pojazdu prowadzić.

Podnieść tutaj należy, że szkolenie w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego w przypadku osób będących kursantami (bo w przypadku osób egzaminowanych rzecz jest oczywista) jest poprzedzone szkoleniem teoretycznym oraz ćwiczeniami praktycznymi w obrębie placu manewrowego, co z pewnością pozwala na zdobycie pewnego poziomu umiejętności, pozwalającego prawidłowo poruszać się w ruchu drogowym. Do tego właśnie „bazowego” poziomu umiejętności i doświadczenia winniśmy relatywizować wymagania co do możliwości kursanta i egzaminowanego przewidzenia i sprostania sytuacji na drodze, a co za tym idzie, przez tenże pryzmat winniśmy oceniać możliwość pociągnięcia takich osób do odpowiedzialności karnej.

Z przytoczonych wyżej przykładów praktyki orzeczniczej, a nadto z poglądów doktryny jasno widać, że twierdzenie, iż oskarżony nie posiadający uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi nie prowadzi pojazdu, a przez to nie może odpowiadać za spowodowanie wypadku czy też popełnienie wykroczenia z art. 86 k.w., jest jak najbardziej błędne i nieuprawnione.

Inną sprawą jest, że porównywanie stanów faktycznych z przedstawionego orzecznictwa ze stanem będącym głównym przedmiotem rozważań tego opracowania musi być dokonywane z daleko posuniętą ostrożnością. W przykładach będących podstawą rozstrzygnięć Sądu Najwyższego mamy bowiem do czynienia z umyślnym, w zasadzie, i zawinionym naruszeniem reguł ostrożności, polegających – m.in. – na konieczności posiadania uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi. Natomiast przy prowadzeniu pojazdu przez osobę uczącą się kierowania pojazdami mechanicznymi, jak i osobę egzaminowaną, sytuacja jest inna, albowiem osobie uczącej się czy też egzaminowanej, ze względu na specyficzną sytuację, w jakiej się znalazła, nie można uczynić zarzutu naruszenia reguły ostrożności przez fakt prowadzenia pojazdu bez wymaganych uprawnień. Podczas takiej jazdy jest ona bowiem bezsprzecznie i w sposób oczywisty do takiego prowadzenia uprawniona (*vide* m.in. art. 87 ustawy „Prawo o ruchu drogowym”¹⁶).

¹⁶ Art. 87. 1. „Kierującym może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z warunków określonych w pkt. 1–3:

Jeszcze inną rzeczą (i tu, być może, należy poszukiwać rozwiązania albo też przynajmniej wskazówki dla rozważenia badanej kwestii) jest to, że art. 87 ustawy „Prawo o ruchu drogowym” posługuje się pojęciem *kierującego*, nie zaś pojęciem osoby *prowadzącej* pojazd. Nie wnikając w to, czy w świetle zastrzeżeń poczynionych wyżej (jak również w dalszej części niniejszego opracowania) kwestia ta ma znaczenie¹⁷, mimo wszystko należałoby rozważyć, co rozumie się pod pojęciem „kierowania”, a co pod pojęciem „prowadzenia” pojazdu. Pojęcia te są bowiem zasadniczo różne, co daje się zauważyć zarówno w terminologii używanej w prawie o ruchu drogowym, jak również w licznych wypowiedziach doktryny w tej materii. Nadto znaczna część istniejących wypowiedzi odnośnie problematyki będącej przedmiotem niniejszych rozważań, słusznie bądź też nie, różniczenie to czyni zagadnieniem o podstawowym znaczeniu.

Przez „prowadzenie pojazdu”, w świetle powszechnie panujących w tym przedmiocie poglądów doktryny, należy uznać wprawianie w ruch pojazdu i nadawanie mu kierunku jazdy. „Kierowanie” natomiast oznacza m.in. samo nadawanie kierunku, raczej w znaczeniu fizycznym.

W doktrynie prezentuje się także nieco inny pogląd odnośnie interpretacji pojęcia „prowadzenia pojazdu”, biorący swój początek w potocznym, słownikowym rozumieniu słowa *prowadzenie*. Przez prowadzenie rozumie się mianowicie kierowanie pojazdem znajdującym się w ruchu za pomocą służących do tego mechanizmów sterujących¹⁸. Tak przyjmują m.in. K. Buchała¹⁹ czy też J. Kochanowski²⁰.

Ustawa „Prawo o ruchu drogowym” nie definiując określenia „prowadzić pojazd”, rozróżnia w tej materii pojęcie „kierującego” i „kierowcy”. Za kierującego przyjmuje osobę, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także oso-

1) posiada wymagane umiejętności do kierowania w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego i nie narażający kogokolwiek na szkodę oraz wymagany dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem,

2) odbywa, w ramach szkolenia, naukę jazdy odpowiednio przystosowanym pojazdem pod nadzorem instruktora.

3) zdaje egzamin państwowy odpowiednio przystosowanym pojazdem pod nadzorem egzaminatora. (art. 87 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – „Prawo o ruchu drogowym” – tekst jedn. Dz. U. z 2003 r., Nr 58, poz. 515 ze zm. (podkr. R.P.).

¹⁷ Jak się wydaje, do przyjęcia odpowiedzialności z art. 177 k.k., tudzież z art. 86 k.w. nie jest konieczne prowadzenie *sensu stricto*, o czym świadczy sama redakcja obu wymienionych przepisów, a także fakt, że art. 86 k.w. w § 3 dodaje, iż „w razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 przez osobę prowadzącą pojazd można orzec zakaz prowadzenia pojazdów” (art. 86 § 3 k.w., w brzmieniu ustawy z dnia 20 maja 1971 r., Dz. U. z 1971 r., Nr 12, poz. 114 z późn. zm.).

¹⁸ „Prowadzić” definiuje się m.in. jako wieść kogoś, coś, do jakiegoś miejsca, celu, narzucać komuś, czemuś, swoją wolę; definiuje się to także przez pojęcie „kierowanie” – sterować czymś, regulować czynność, ruch, czegoś za pomocą specjalnego urządzenia – *vide* Słownik Języka Polskiego PWN, pod redakcją M. Szymczaka, Warszawa 1978, t. I i II.

¹⁹ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 223 i nast.

²⁰ J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990, s. 95 i nast.

bę, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie; za kierowcę natomiast osobę uprawnioną do kierowania pojazdem silnikowym. Ze względu na takie zdefiniowanie obu pojęć można byłoby przyjąć, że cechą odróżniającą kierowcę od kierującego jest posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami. Takie stanowisko nie może jednak zostać uznane za zasadne bez poczynienia dodatkowych zastrzeżeń, bowiem już np. art. 87 ustawy wskazuje, że kierującym może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z warunków określonych w punktach 1–3, tj. posiada wymagane umiejętności do kierowania w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego i nie narażający kogokolwiek na szkodę, posiada wymagany dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem, albo odbywa, w ramach szkolenia, naukę jazdy odpowiednio przystosowanym pojazdem, pod nadzorem instruktora, lub też zdaje egzamin państwowy, odpowiednio przystosowanym pojazdem, pod nadzorem egzaminatora²¹. Stanowisko powyższe jest niewątpliwie co do zasady uprawnione, bowiem istotnie (co wynika wprost z ustawy „Prawo o ruchu drogowym”) kierujący to osoba wykonująca czynności faktyczne, natomiast kierowca to osoba uprawniona do kierowania pojazdem silnikowym. Niemniej jednak należy tutaj wyraźnie zastrzec, że przez osobę uprawnioną do kierowania pojazdem silnikowym będziemy rozumieć nie tylko osobę posiadającą stwierdzone egzaminem uprawnienie do prowadzenia pojazdów, ale także – stosownie do dyspozycji art. 87 ustawy „Prawo o ruchu drogowym” – osobę kursanta czy też egzaminowanego, a więc osobę, która posiada innego rodzaju uprawnienie, a mianowicie uprawnienie do prowadzenia pojazdu podczas szkolenia czy egzaminu²².

Z powyższego wynikałby także uprawniony wniosek, że pojęcie kierującego to pojęcie szersze od pojęcia kierowcy. Kursant i egzaminowany, zgodnie z powyższym (a nadto uwzględniając zakres czynności wykonywanych przez te osoby w samochodzie podczas kursu, czy też egzaminu), z jednej strony z pewnością powinni być zaliczeni do osób kierujących pojazdami mechanicznymi (bo przecież faktycznie wprawiają w ruch pojazd i nadają mu kierunek jazdy w sensie fizycznym, a nie jedynie nim kierują *sensu stricto*) – ale z drugiej strony także do osób będących kierowcami, a to ze względu na przyznane im, stosownie do art. 87 prawa o ruchu drogowym, uprawnienie do kierowania pojazdami w czasie nauki i egzaminu.

Przechodząc dalej do analizy pojęcia „prowadzenie pojazdu”, zauważyć należy, że *wprawieniem w ruch* zazwyczaj będzie uruchomienie silnika i ruszenie z miejsca postoju. Istnieją jednak także przypadki, które mimo iż nie będą zawie-

²¹ Art. 87 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – „Prawo o ruchu drogowym” (tekst jedn. Dz. U. z 2003 r., Nr 58, poz. 515).

²² Tak też W. Kotowski, *Ustawa Prawo o ruchu drogowym – komentarz praktyczny*, Warszawa 2002, s. 577 i n.

rać elementu uruchomienia silnika, będą kwalifikowane jako prowadzenie pojazdu. Przypomnieć tu należy przykład pojazdu holowanego, gdzie (jak to słusznie zauważył SN w wyroku z dnia 18 marca 2003 r.²³) wprawienie w ruch następuje w wyniku ruszenia pojazdu holującego, niemniej jednak do tego, aby pojazd holowany ruszył, niezbędne jest zwolnienie w nim hamulca ręcznego i odpowiednie ustawienie dźwigni zmiany biegów. Niezbędne jest też, aby osoba siedząca za kierownicą pojazdu holowanego kontrolowała zachowanie się tego pojazdu, nadając mu skrętami kierownicy odpowiedni kierunek, a także dbała o to, aby nie doszło do zerwania holu lub do zderzenia z pojazdem holującym. Czynności, które musi więc podjąć osoba siedząca za kierownicą pojazdu holowanego, odpowiadają w zasadzie rozumieniu pojęcia prowadzenia pojazdu, jednak, jak łatwo zauważyć, brak tu elementu panowania nad silnikiem napędzającym pojazd, albowiem jest on wyłączony, a nadto, zarówno szybkość pojazdu holowanego, jak i generalny kierunek, w którym się porusza, zależą od pojazdu holującego. Mimo to jednak SN przyjął, że osoba siedząca za kierownicą pojazdu holowanego jest osobą prowadzącą pojazd w rozumieniu art. 178a k.k.

W kwestii panowania nad silnikiem napędzającym pojazd część doktryny nie czyni tego warunkiem obligatoryjnym dla przyjęcia czynności prowadzenia pojazdu mechanicznego, przesuwając ten element do cech fakultatywnych. I tak np. J. Kochanowski stwierdza, że „nie jest konieczne stwierdzenie faktu panowania nad mechanizmem (silnikiem) służącym do nadawania ruchu, stąd kierujący, który prowadzi pojazd z wyłączonym lub nie zapalonym silnikiem w razie np. zjazdu z pochyłości może być uznany za kierującego pojazdem mechanicznym”²⁴. Zdaniem zaś R. A. Stefańskiego, słowo „prowadzenie” wiąże się ściśle z pojazdem będącym w ruchu i termin ten obejmuje spełnianie jakichkolwiek czynności związanych bezpośrednio z ruchem danego pojazdu²⁵. Natomiast jeśli pojazd nie znajduje się w ruchu, to, zdaniem tegoż autora, trudno uznać za prowadzącego go osobę, która nawet siedzi za kierownicą i ma kontakt ze wszystkimi urządzeniami służącymi do wprawienia go w ruch i kierowania nim.

Z drugiej jednak strony, pojawiają się także w doktrynie niepozbawione słuszności głosy, że prowadzenie pojazdu to jednak bezpośrednio władanie mocą silnika oraz nadawanie pojazdowi ruchu i kierunku²⁶. W przypadku kursanta i egzaminowanego, osoby te wykonują wszystkie manewry znamienne dla przyjęcia prowadzenia przez nie pojazdu, z tym jedynie ograniczeniem (co trzeba zdecydowanie podkreślić), że ich wykonywania odbywa się pod nadzorem in-

²³ Wyrok SN z dnia 18 marca 2003 r., sygn. III KKN 390/01, OSNKW 2003, nr 5–6, poz. 56.

²⁴ J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych...*, op. cit., s. 95 i n.

²⁵ R. A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z dnia 22 lipca 1993 r.*, II KRN 110/93, OSP 1994, nr 2, poz. 32.

²⁶ Tak np. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 389.

struktora bądź egzaminatora. Dlatego też, stosownie do powyższego należałoby przyjąć, że są one jednak osobami prowadzącymi pojazd.

Zagadnieniem, które może się nasuwać przy powyższym założeniu, może być jedynie problem, czy w sytuacji kursanta i egzaminowanego nie mamy przypadkiem do czynienia ze *współprowadzeniem* pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy przez te osoby i instruktora bądź egzaminatora. W doktrynie i orzecznictwie SN przyjmuje się bowiem od dawna, że prowadzić pojazd może niekoniecznie jedna osoba. Jeśli bowiem wszystkie podstawowe mechanizmy mające wpływ na jazdę obsługuje kilka osób, to wszystkie one współuczestniczą w prowadzeniu pojazdu²⁷. Z tego właśnie m.in. poglądu SN wywiódł w wyroku z dnia 18 marca 2003 r. zasługującą na aprobatę konstrukcję, w myśl której osoba siedząca za kierownicą pojazdu holowanego współprowadziła pojazd, któremu z jednej strony nadawał ruch kierowca pojazdu holującego, a z drugiej, siła bezwładności pojazdu holowanego. Jednocześnie SN zwrócił uwagę na to, że osoba siedząca za kierownicą pojazdu holowanego umożliwiła jego wprowadzenie do ruchu, a następnie nadawała holowanemu pojazdowi kierunek jazdy, dostosowując (przez skrzyty kierownicy) jego bieg do kierunku poruszania się pojazdu holującego, w sposób ograniczony długością holu.

W analizowanej materii godzi się zacytować jeszcze jedno orzeczenie SN, które także, jako niewątpliwie trafne, zasługuje na przypomnienie. Chodzi mianowicie o wyrok z dnia 29 stycznia 1972 r.²⁸, w którym SN przyjął, że *„Kierownik lotów, ze względu na posiadany zakres uprawnień i obowiązków składających się na charakter jego funkcji w lotnictwie wojskowym jest – na równi z załogą znajdującą się w samolocie – osobą prowadzącą samolot”*. Do takiego określenia roli kierownika lotów obliguje, zdaniem SN, uwidaczniająca się w ówczesnie nowoczesnej technice pilotowania statków powietrznych ścisła współzależność pomiędzy naziemnym a powietrznym prowadzeniem tych statków, która wyraża się m.in. w tak zasadniczych czynnościach związanych z prowadzeniem statku powietrznego, jakie wynikają z treści komend wydawanych przez kierownika lotów załogom tych statków oraz z treści meldunków, jakie załogi składają kierownikowi lotów. W uzasadnieniu do wspomnianego orzeczenia Sąd Najwyższy stwierdził nadto, że w warunkach nowoczesnej (na ów czas) techniki, prowadzenie statku powietrznego należy nie tylko do załogi znajdującej się w powietrzu, lecz także do obsługi naziemnej, wydającej tej załodze drobiazgowo nieraz polecenia, co uwidacznia się nie tylko w prowadzeniu rakiet kosmicznych z załogą ludzką czy samolotów odrzutowych, lecz także nawet na przykładzie statku wod-

²⁷ Jak w uzasadnieniu głosowanego wyroku, por. wyrok SN z dnia 5 lutego 1987 r., V KRN 462/87; glosa do tegoż wyroku R. A. Stefańskiego, NP 1989, nr 2–3, s. 238; tenże, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, (w:) *Nowa kodyfikacja karna. Krótkie komentarze*, z. 24, Warszawa 1999, s. 111.

²⁸ Wyrok SN z dnia 29 stycznia 1972 r., sygn. Rw 1532/71 (wraz z uzasadnieniem), OSNKW 1972, nr 5, poz. 93.

nego, który prowadzi przecież nie tylko sternik, lecz także wydający mu polecenia kapitan statku. Gdy statek wodny jest np. holowany, to jego prowadzącym będzie kapitan (dowódca) holownika.

W tej sytuacji jasne jest więc i możliwe do przyjęcia twierdzenie, że kursant i osoba egzaminowana niejako w specyficzny sposób współprowadzi wraz z instruktorem i egzaminatorem pojazd nauki jazdy, albowiem instruktor i egzaminator wydają polecenia odnośnie uruchomienia pojazdu i kierunku jazdy, a nadto, przy pomocy znajdujących się w pojeździe urządzeń, sprawują kontrolę nad przebiegiem tej jazdy. Zgodnie bowiem z § 43 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia²⁹), pojazd silnikowy przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania powinien być wyposażony m.in. w dodatkowy pedał hamulca roboczego, który umożliwi przejęcie sterowania układem hamulcowym, w dodatkowe lusterka zewnętrzne (prawe i lewe), dodatkowe lusterko wewnętrzne, a nadto dopuszcza się wyposażenie pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy i egzaminowania w inne dodatkowe urządzenia, powtarzające istniejące mechanizmy sterowania i kierowania pojazdem (jednak pojazd taki nie może być wyposażony w mechanizmy automatycznego sterowania przełożeniem napędu, z wyjątkiem pojazdu przeznaczonego dla osoby niepełnosprawnej z uszkodzeniem kończyn)²⁹.

Samo jednak uznanie, że kursant czy egzaminowany jest osobą prowadzącą pojazd nie przesądza jeszcze, jak już wyżej zaznaczono, przyjęcia jego odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, czy też spowodowanie zagrożenia w ruchu drogowym. Zresztą do przyjęcia odpowiedzialności z art. 177 k.k., tudzież art. 86 k.w., nie jest konieczne, jak się wydaje, prowadzenie pojazdu *sensu stricto*. Wskazuje na to bowiem, jak to już wskazano, sama redakcja obu wymienionych przepisów, a także § 3 art. 86 k.w. który mówi, iż „w razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 przez osobę prowadzącą pojazd można orzec zakaz prowadzenia pojazdów”³⁰. Taka redakcja wskazuje więc, wbrew tezie przypomnianego na samym początku postanowienia SN z dnia 20 maja 1996 r., że do przyjęcia lub nieprzyjęcia odpowiedzialności kursanta i egzaminowanego nie jest potrzebne stwierdzenie prowadzenia przez nich pojazdu, czy to szkoleniowego, czy egzaminacyjnego.

Odpowiedzialność taka będzie mogła wchodzić w grę nie tyle po stwierdzeniu, że taka osoba prowadziła lub też nie prowadziła pojazdu, ile wówczas, gdy –

²⁹) Obecnie obowiązuje także rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r., Dz. U. z 2003 r., Nr 32, poz. 262, zm. Dz. U. z 2004 r., Nr 103, poz. 1085 (przyp. red.).

²⁹ Cyt. rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

³⁰ Art. 86 § 3 k.w., w brzmieniu ustawy z dnia 20 maja 1971 r.; Dz. U. Nr 12, poz. 114 z późn. zm.

jak to słusznie zauważa R. A. Stefański³¹ – osoba taka dopuści się naruszenia zasad bezpieczeństwa w sposób zawiniony, przy czym strona podmiotowa takiego zachowania się sprawcy, jeżeli chodzi o występki z art. 177 k.k., musi się charakteryzować co najmniej nieumyślnością. Zatem osoba taka musi, nie mając zamiaru popełnienia tego występkę, jednak go popełnić, na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo że możliwość popełnienia tego czynu przewidywała albo mogła przewidzieć.

Oczywiście tutaj do oceny wypełnienia znamion strony podmiotowej, a także zawinienia, pomocne będą niewątpliwie uwagi poczynione przy okazji problematyki braku doświadczenia i powołane tam orzecznictwo, ale przede wszystkim ustalenie poziomu wiedzy i umiejętności, którego wymagać można od osoby kursanta i egzaminowanego na danym etapie kursu, czy też w sytuacji zdawania egzaminu.

Podkreślić należy jeszcze raz, że ze względu na etap szkolenia poziom tych wymagań będzie w sposób oczywisty znacznie wyższy w stosunku do osoby egzaminowanej niż w przypadku osoby kursanta, gdzie te wymagania będą ograniczone w zasadzie do sytuacji prostych, podstawowych, albowiem osoba taka dopiero opanowuje sztukę kierowania pojazdami.

* * *

Jak więc widać z powyższych rozważań, nie można założyć i przyjąć, jak to było w przeszłości, że za wszystko, co zdarzy się podczas nauki jazdy lub egzaminu „na prawo jazdy”, odpowiedzialność poniesie instruktor czy też egzaminator. Takie stwierdzenie na gruncie obecnego stanu prawnego jest ze wszech miar nieuprawnione. W obecnie obowiązującym stanie prawnym, ciężar tej odpowiedzialności należy przesunąć na osobę kursanta i egzaminowanego – oczywiście przy uwzględnieniu poczynionych wyżej uwag odnośnie warunków tej odpowiedzialności.

Przesunięcie tej odpowiedzialności z instruktora i egzaminatora w kierunku kursanta i egzaminowanego nie oznacza oczywiście zupełnej ekskulpacji pierwszej z wymienionych kategorii osób. Osoby te oczywiście również mogą zostać pociągnięte do odpowiedzialności karnej, niemniej jednak ich odpowiedzialność z reguły nie będzie odpowiedzialnością wyłączną.

³¹ R. A. Stefański, *Glosa do postanowienia SN z dnia 20 maja 1996 r., sygn. II KRN 15/96*, PiP 1997, nr 2, s. 107–112.