

Stabilność i pewność systemu oznakowań dróg jako przedmiot ochrony na gruncie prawa wykroczeń. Analiza znamion wykroczenia z artykułu 85 § 1 kodeksu wykroczeń

Consistency and certainty of the road marking system as a subject of protection based on the offence law. Analysis of the characteristics of the offence from article 85 § 1 of offence code



Małgorzata Klaudia Kozłowska

magister, adwokat

Doktorantka w Zakładzie Prawa Administracyjnego Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego

m.kozłowska86@wp.pl

Streszczenie: W dobie rozwijającej się infrastruktury drogowej oraz coraz większego natężenia ruchu prawidłowe oznakowanie dróg jest istotnym elementem zapewniającym bezpieczeństwo ruchu oraz jego sprawności. Nieznaczna ilość wypadków spowodowanych nieodpowiednim oznakowaniem dróg sprawia, że znaczenie jakości ich oznakowania oraz konieczność zapewnienia stabilności i pewności systemu oznakowań dróg może być marginalizowana. Tym samym tak istotnym problemem jest zapewnienie efektywnej, karno- prawnej ochrony dobru prawnemu jakim jest stabilność i pewność systemu oznakowań dróg. Ustawodawca polski przyjął za przedmiot indywidualnej ochrony na gruncie kodeksu wykroczeń nienaruszalność znaków i sygnałów, a co za tym idzie- stabilność i pewność systemu oznakowań dróg.

Słowa kluczowe: Oznakowanie drogi; Nienaruszalność znaków i sygnałów; Infrastruktura drogowa

Abstract: Nowadays when the road infrastructure rapidly expands as well as the traffic, the correct road markings are of a vital importance in ensuring safety and efficiency of this traffic. Negligible number of road incidents caused by incorrect road markings results in treating quality and certainty of those markings as being of less importance. Thus, such an important issue is to ensure effective, criminal law protection of the legal interests which is a stable and reliable system of road markings. Polish legislator adopted as a subject of individual protection on the basis of code of offence inviolability of road signs and signals, and what stands behind it - stability and certainty of the road markings system.

Keywords: Road markings; Inviolability of road marks and signals; Road infrastructure

Znaki i sygnały drogowe, jak wynika z art. 7 ust. 1 ustawy, wyrażają ostrzeżenia, zakazy, nakazy lub informacje. Tym samym porządkują one ruch pojazdów i pieszych po drodze, precyzują sposób poruszania się po niej, jak również formułują określone ostrzeżenia i informacje dla uczestników ruchu drogowego. Niezaprzeczalnie znaki i sygnały drogowe przyczyniają się do podniesienia bezpieczeństwa oraz pewności w ruchu na drogach krajowych przez co są tak ważnym elementem krajobrazu drogowego. W literaturze przedmiotu zauważa się, że „oznakowanie dróg obejmujące znaki pionowe i znaki poziome ma na celu regulowanie i prowadzenie (kanalizowanie) ruchu oraz ostrzeżenie i informowanie użytkowników dróg” [1]. Znaki i sygnały drogowe należy postrzegać jako zbiór informacji wizualnych, które mają niebagatelny

wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Tym samym określenie przesłanek prawnokarnej ochrony znaków drogowych, będących gwarantem bezpieczeństwa ruchu drogowego zapewniającym stabilność i pewność oznakowania dróg, przed ich bezprawnym ustawianiem, niszczeniem, uszkodzeniem lub usuwaniem, jawi się jako zagadnienie niezwykle istotne.

Zagadnienia dotyczące użytkowania znaków, sygnałów, urządzeń ostrzegawczych lub zabezpieczających na drogach są uregulowane w przepisach ustawy prawo o ruchu drogowym [2] (dalej zwana ustawą), w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (dalej zwanym r.z.s.d.) [3], jak również w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków

technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach [4]. Z kolei uprawnienia do ustalania oznakowania precyzują przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem [5].

Ustawodawca, w § 3 r.z.s.d., w sposób enumeratywny wymienił rodzaje znaków jakie mogą być zastosowane na drodze, pod pojęciem której należy rozumieć wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt

(vide: art. 2 punkt 1 ustawy). Oznacza to, że znaki i sygnały drogowe mogą być ustawiane i wykorzystywane zarówno na drogach publicznych, które dzielą się na drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe oraz drogi gminne), jak i na drogach wewnętrznych, do których zalicza się drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg. Nadto, za pomocą znaków i sygnałów drogowych można organizować ruch na pojedynczych, składowych elementach drogi, takich jak chodniki czy ścieżki dla rowerów oraz w obrębie pasa dla rowerów, śluzy dla rowerów czy też pasa ruchu dla rowerów.

Na drogach stosuje się znaki pionowe w postaci tarcz, tablic z napisami lub symbolami, które występują również w postaci znaków świetlnych, znaki poziome w postaci linii, napisów i symboli umieszczonych na nawierzchni drogi, sygnały świetlne nadawane przez sygnalizatory, sygnały dawane przez osoby do tego uprawnione, sygnały dźwiękowe lub wibracyjne wysyłane przez urządzenia umieszczone na drodze.

Znaki drogowe, aby mogły spełniać swoją podstawową funkcję, o której mowa w art. 7 ust. 1 w zw. z art. 5 ustawy, a przez to porządkować ruch drogowy oraz systematyzować go w celu zapewnienia bezpieczeństwa jego uczestnikom, dzielą się na znaki zakazu, nakazu, informacyjne oraz kierunku i miejscowości. Co ważne, znak drogowy pionowy umieszczony po prawej stronie jezdni lub nad jezdnią dotyczy kierujących znajdujących się na wszystkich pasach ruchu. Jeżeli jednak znaki pionowe są umieszczone nad poszczególnymi pasami ruchu, to znak dotyczy tylko kierujących znajdujących się na pasie, nad którym znak jest umieszczony. Z kolei znak drogowy umieszczony po lewej stronie jezdni lub pasów ruchu stanowi powtórzenie znaku umieszczonego po prawej stronie, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej.

Nadto kierujący, a zatem osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie (vide: art. 2 ust. 20 ustawy) jest obowiązany stosować się do znaku drogowego pionowego umieszczone-

go na wysyłającym żółte sygnały błyśkowe pojeździe, który wykonuje na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne.

Jednocześnie należy pamiętać, że znaki drogowe wyrażające zakazy lub nakazy odnoszące się do kierunku jazdy oraz znaki zakazu wjazdu pojazdów o określonych wymiarach, masie lub naciskach osi nie dotyczą kierującego pojazdem szynowym, poruszającego się po wyznaczonej dla niego trasie.

Dyskusyjnym może wydawać się problem jak traktować napisy lub symbole umieszczone na tabliczce pod znakiem drogowym. Ewentualne wątpliwości w tym zakresie rozwiewa § 2 punkt 4 r.z.s.d., który wyjaśnia, że napis lub symbol umieszczony na tabliczce pod znakiem drogowym stanowi jego integralną część. Wynika to zapewne z faktu, że napisy umieszczone na tablicach pod znakiem przekazują uczestnikom ruchu istotną informację o jego organizacji, a w szczególności mogą dotyczyć okresu obowiązywania znaku, okresu wyłączenia określonego tabliczką uczestnika ruchu lub rodzaju pojazdu oraz mogą określać uczestnika ruchu, część drogi lub rodzaj pojazdu, których znak dotyczy albo nie dotyczy.

Prawidłowe oznakowanie dróg jako istotny element zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Jak wynika z rocznego raportu o ruchu drogowym Komendy Głównej Policji za rok 2014 liczba pojazdów mechanicznych zarejestrowanych w Polsce systematycznie wzrasta. W 2013 r. po drogach na terenie kraju jeździło 25 683 575 pojazdów silnikowych (samochody ciężarowe, samochody osobowe, motocykle), których tablice rejestracyjne opatrzone były symbolem PL. Jednocześnie, w 2014 r. Policjanci na terenie całego kraju przyjęli 34 970 zgłoszeń o wypadkach drogowych, w których 3 202 osoby poniosły śmierć, a 42 545 osób zostało rannych. Nadto, w tym samym roku do jednostek Policji zgłoszono 348 028 kolizji drogowych, przez którą należy rozumieć „zdarzenie mające miejsce w ruchu lądowym, spowodowane poprzez nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem są straty materialne (uszkodzenie pojazdu, płotu, urządzenia drogowego, bagażu, itp.) lub też jeden z uczestni-

ków doznał obrażeń ciała powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwające poniżej 7 dni” [6], [7].

Wypadki drogowe spowodowane nieprawidłowym oznakowaniem drogi stanowią marginalny odsetek wszystkich zdarzeń komunikacyjnych jakie miały miejsce i zostały zgłoszone na terenie kraju, co znajduje potwierdzenie w policyjnym raporcie o wypadkach drogowych w 2014 r. Na skutek źle zabezpieczonych robót drogowych, wadliwej organizacji ruchu oraz nieprawidłowo działającej sygnalizacji świetlnej doszło łącznie do 9 zdarzeń drogowych bez ofiar śmiertelnych, w których 10 osób doznało obrażeń ciała [8]. Podkreślić w tym miejscu należy, że liczba ww. wypadków została ustalona wyłącznie na podstawie zgłoszonych Policji zdarzeń, co uniemożliwia jednoznaczne ustalenie jaka była rzeczywista liczba wypadków spowodowanych nieprawidłowym oznakowaniem drogi.

Mając na uwadze powyższe statystyki należy zgodzić się z twierdzeniem Jerzego Gruszczyńskiego, że obecnie „oznakowanie dróg nie jest postrzegane jako istotny, współodpowiedzialny czynnik wypadków drogowych, mimo że jest to bardzo ważny element sprawności ruchu drogowego” [9]. Zważywszy jednak na stale rosnącą liczbę osób zmotoryzowanych korzystających z dróg oraz nadal wysoką liczbę wypadków i kolizji drogowych z udziałem zabitych i rannych (wśród krajów Unii Europejskiej Polska zajmuje niechlubne pierwsze miejsce pod względem ilości osób zabitych w wypadkach drogowych, tj. 9,4 zabitych na 100 wypadków [10]) należy zdać sobie sprawę z tego, jak ważna jest stabilność i pewność oznakowania dróg. Godną podziwu dalekowzrocznością wykazał się tym samym ustawodawca przyjmując za przedmiot indywidualnej ochrony na gruncie kodeksu wykroczeń [11] (dalej zwany k.w.) nienaruszalność znaków i sygnałów, a co za tym idzie - stabilność i pewność systemu oznakowań dróg.

Stabilność i pewność systemu oznakowań dróg jako przedmiot ochrony art. 85 § 1 k.w.

Art. 85 § 1 k.w. stanowi, że kto samowolnie ustawia, niszczy, uszkadza, usuwa, włącza lub wyłącza znak, sygnał, urządzenie ostrzegawcze lub zabez-

pieczające albo zmienia ich położenie, zasłania je lub czyni niewidocznymi, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny.

Na gruncie przywołanej regulacji rodzajowym przedmiotem ochrony jest szeroko rozumiane bezpieczeństwo w komunikacji. Jednocześnie z brzmienia przepisu można wyprowadzić wniosek, że indywidualnym przedmiotem ochrony, a zatem dobrem prawnym, na które jest skierowany zamach przestępny, a nad którym ustawodawca pragnie roztoczyć szczególną ochronę, jest nienaruszalność znaków i sygnałów oraz stabilność i pewność systemu oznakowań. Tadeusz Bojarski wskazuje, że „art. 85 k.w. ma przeciwdziałać zakłócaniu porządku w miejscach, które służą ruchowi. Z kolei paragraf 1 tego artykułu służy ochronie porządku w komunikacji”, albowiem „ochrona systemu oznaczeń ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu, sygnalizuje użytkownikom możliwe zagrożenie, wskazuje na potrzebę ostrożności lub zabezpiecza niezbędną informację” [12].

Obecnie brak jest definicji mówiącej o tym, co należy rozumieć pod pojęciem stabilności i pewności systemu oznakowania dróg. W potocznym rozumieniu pewność oznacza „niezachwiane przekonanie o istnieniu czegoś lub o tym, że rzecz się ma w określony sposób” [13], z kolei stabilność rozumieć należy jako „niezmieniający się przez dłuższy czas” [14]. Intencją ustawodawcy jest zapewnienie, aby znaki nie zostały wprowadzane do ruchu bezprawnie poprzez ich ustawienie lub włączenie oraz aby nie zostały bezprawnie z tego ruchu wyłączone, pomimo, że powinny w określonym miejscu być i funkcjonować, jak również to, aby spełniały swoją funkcję. Mając na uwadze funkcję, jaką znak drogowy powinien spełniać, a zatem porządkować ruch drogowy oraz systematyzować go w celu zapewnienia bezpieczeństwa jego uczestnikom, pojęcie stabilności i pewności oznakowania dróg należy wiązać ściśle z tą funkcją. Uczestnik ruchu, który polega na znakach musi być pewien, że dostosowując się do danego znaku nie spowoduje zagrożenia w ruchu dla siebie i innych osób, ani nie zakłóci jego funkcjonowania. Tym samym pewność i stabilność systemu oznakowania

dróg, na tle art. 85 § 1 k.w., powinna być rozumiana przez pryzmat ochrony, jaką ustawodawca chce zapewnić, polegającej na tym, że znaki ustawione na drodze zgodnie z prawem w sposób widoczny będą przekazywały pełen zakres informacji, w celu porządkowania ruchu i zapewnienia bezpieczeństwa jego uczestnikom.

Należy w tym miejscu dodać, że ochroną kodeksową objęte są wyłącznie urządzenia zabezpieczające i porządkujące ruch, które zostały „ustawione przez właściwy organ na podstawie organizacji ruchu zatwierdzonej przez organ zarządzający ruchem. Jeżeli znak lub inne urządzenie zostało ustawione przez niewłaściwy organ, na przykład właściciela przydrożnej posesji, lub przez właściwy organ, ale niezgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu, nie korzysta on z ochrony z art. 85 § 1 k.w.” [15].

Dla porządku warto doprecyzować, że przepis art. 85 § 1 k.w. chroni nie tylko bezpieczeństwo i porządek komunikacji w ruchu lądowym na każdym rodzaju drogi, „ale również w ruchu wodnym, kolejowym, powietrznym, które mogą być zagrożone przez chociażby jeden ze sposobów zachowania sprawcy określonych w dyspozycji analizowanego artykułu” [16].

Formy zachowania sprawcy wykroczenia podlegające penalizacji

Przestępcze zachowanie sprawcy wykroczenia opisane zostało w dyspozycji art. 85 § 1 k.w. w sposób kazuistyczny, albowiem postępowanie godzące w stabilność i pewność oznakowania dróg trudno byłoby opisać w jednej ogólnej definicji.

Ustawodawca, wprowadzając zamknięty katalog zachowań przestępczych, penalizuje działania sprawcy, które polegają na ustawianiu (tj. umieszczeniu w określony sposób lub w określonej pozycji), niszczeniu (tj. czynieniu bezużytecznym), uszkodzeniu, usuwaniu oraz włączaniu lub wyłączeniu znaków, sygnałów, urządzeń zabezpieczających i urządzeń ostrzegawczych.

Wątpliwości definicyjne mogą nasuwać się przy próbie określenia kiedy usunięcie znaku będzie działaniem przestępczym. A zatem czy tylko w

przypadku trwałego i nieodwracalnego usunięcia urządzenia zabezpieczającego i porządkującego ruch będziemy mogli mówić o wypełnieniu znamion strony przedmiotowej wykroczenia z art. 85 § 1 k.w., czy też również w innych przypadkach? Wątpliwości interpretacyjne w przedmiotowym zakresie rozwiął Marcin Wojciechowski wskazując, że „zarówno usunięcie tymczasowe określonego egzemplarza znaku drogowego, jak również jego usunięcie ostateczne (tzn. nieodwracalne unicestwienie, które powoduje, iż restytucja musi polegać na ponownym ustawieniu innego egzemplarza tego samego rodzaju znaku)” [17], wypełnia znamiona ustawowe czynu zabronionego.

Jednocześnie „ustawodawca oprócz wskazanych zachowań dopuszcza również działanie w inny sposób, polegające na zmianie położenia, zasłonięciu lub uczynieniu niewidocznym. Dla zaistnienia przedmiotowego wykroczenia istotne jest więc, aby wskazane zachowania sprawcy, sposoby jego działania, określone w treści analizowanego artykułu, doprowadziły do uczynienia niemożliwym zapoznanie się zarówno ze znakami, jak i sygnałami wysyłanymi przez urządzenia ostrzegawcze lub zabezpieczające czy też podporządkowanie się im” [18]. Scharakteryzowanie działania sprawcy w sposób alternatywny czyni czyn opisany w art. 85 § 1 k.w. wykroczeniem wieloodmianowym.

Aby móc mówić o zaistnieniu omawianego wykroczenia przestępcze działanie sprawy powinno być nakierowane na znak, sygnał, urządzenie ostrzegawcze lub zabezpieczające, przy czym „niszczenie i uszkodzenie skierowane jest na substancję znaku lub urządzenia, a pozostałe formy sprawcze na ich usytuowanie (ustawianie, usuwanie, zmiana położenia), funkcjonowanie (włączanie, wyłączanie) lub widoczność (zasłanianie, czynienie niewidocznymi)” [19].

Posłużenie się zamkniętym, określonym i zdefiniowanym katalogiem przedmiotów wykroczenia z art. 85 § 1 k.w. sprawia, że „nie podlegają ochronie z tego przepisu obiekty w nim niewymienione, na przykład słupy reklamowe znajdujące się w pasie drogowym” [20].

Słów kilka o sprawcy wykroczenia z art. 85 § 1 k.w. i jego przestępczym zachowaniu

Podmiotem czynu zabronionego, a zatem jego sprawcą może być co do zasady osoba fizyczna, która jest zdolna do ponoszenia odpowiedzialności karnej. Zgodnie z regulacją kodeksową wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i stabilności oznakowania dróg może dopuścić się każdy, kto działa w warunkach opisanych w art. 85 § 1 k.w., co przemawia za powszechnym charakterem przedmiotowego czynu.

Precyzując powyższe rozważania należy jednak wskazać, że zgodnie z art. 8 k.w. sprawcą wykroczenia może być wyłącznie osoba, która w dacie czynu ukończyła 17 lat. Posłużenie się przez ustawodawcę cenzusem wieku oznacza, że osoby nieletnie, a zatem te, które w dacie czynu nie osiągnęły przewidzianego ustawą wieku, nie podlegają odpowiedzialności za wykroczenie, albowiem nie można skutecznie przypisać im winy.

Z literalnego brzmienia art. 85 § 1 k.w. można wyprowadzić wniosek, że sprawcą tego wykroczenia może być wyłącznie osoba fizyczna, którą ukończyła w chwili czynu 17 lat.

Jedynie na marginesie, w kontekście wyżej poczynionych uwag, wskazać trzeba, że ochrona bezpieczeństwa w komunikacji oraz stabilności oznakowania dróg została rozciągnięta dużo dalej, niż przewidują to zapisy kodeksu wykroczeń, co ponownie potwierdza tezę o dalekowzroczności ustawodawcy i daleko idącej potrzebie ochrony dobra prawnego opisanego w omawianym artykule. Ustawa o postępowaniu w sprawach nieletnich [21] kwalifikuje czyn zabroniony przez ustawę będący wykroczeniem przeciwko bezpieczeństwu i oznakowaniu dróg jako czyn karalny (vide: art. 1 § 2 ust. 2 punkt b ustawy o postępowaniu w sprawach nieletnich). Wobec osoby nieletniej, która z racji wieku nie może być sprawcą wykroczenia, a tym samym podlegać odpowiedzialności karnej przewidzianej w k.w., tj. osoby, która ukończyła lat 13 a nie ukończyła lat 17, a która dopuściła się popełnienia czynu zabronionego z art. 85 § 1 k.w., mogą być zastosowane środki wychowawcze i poprawcze określone przepisami ww. ustawy (vide: art. 6 punkt 1 – 11

ustawy o postępowaniu w sprawach nieletnich). Aby zachowanie sprawcy można było uznać za przestępcze musi cechować się ono samowolą, co oznacza, że postępowanie podmiotu musi być działaniem umyślnym, zarówno w zamiarze bezpośrednim jak i ewentualnym. „Istotą umyślności jest zamiar popełnienia czynu zabronionego. Oznacza on świadomość sprawcy i jego wolę urzeczywistnienia swoim zachowaniem (działaniem lub zaniechaniem) znamion czynu zabronionego” [22]. Sprawca wykroczenia z art. 85 § 1 k.w. dokonując zamachu na dobro prawem chronione powinien zatem chcieć popełnić dany czyn zabroniony (zamiar bezpośredni) lub tak jak w przypadku zamiaru ewentualnego, co prawda nie chcieć jego popełnienia, ale przewidując możliwość jego popełnienia- godzić się na to.

Słownikowa definicja terminu samowola jako postępowania tylko według własnej woli, działania wbrew zakazom i przepisom [23] podkreśla wolicjonalny charakter działania danej osoby, sterowany jej wolą i od jej woli zależny. Tym samym nie każde działanie człowieka opisane w art. 85 § 1 k.w. nakierowane na zdefiniowany w przepisie przedmiot ochrony będzie nosiło znamiona czynu zabronionego. Nie są bowiem penalizowane, na gruncie wyżej przywołanego przepisu, zachowania nieumyślne nawet wówczas, gdy swoim działaniem dany podmiot doprowadził do zrealizowania znamion czynu zabronionego. Zgodnie z art. 6 § 2 k.w. wykroczenie nieumyślne zachodzi, jeżeli sprawca nie mając zamiaru jego popełnienia, popełnia je jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo że możliwość popełnienia tego czynu przewidywał albo mógł przewidzieć. Dla zobrazowania omawianego zagadnienia należy posłużyć się przykładem opisanym przez Ryszarda Stefańskiego, który wskazuje, że nie dojdzie do zrealizowania znamion czynu zabronionego z art. 85 § 1 k.w. w sytuacji, gdy do uszkodzenia znaku dojdzie na skutek najechania na niego przez kierowcę z powodu nieostrożnego cofania, bądź gdy do uszkodzenia znaku lub urządzenia ostrzegawczo-zabezpieczającego dojdzie w wyniku wypadku drogowego [24].

Zagrożenie karne

Samowolne ustawianie, niszczenie i uszkadzanie znaków zagrożone zostało trzema alternatywnymi karami.

Najsurowszą sankcją karłą za popełnienie wykroczenia z art. 85 § 1 k.w. jest kara aresztu, która jest jedyną karą izolacyjną na gruncie kodeksu wykroczeń. Polega ona na pozbawieniu wolności danej osoby i może być orzeczona w wymiarze od 5 do 30 dni. Kara ta występuje zawsze alternatywnie obok innych kar grożących za dane wykroczenie, a art. 35 k.w. precyzuje dodatkowo, szczególne warunki jej wymierzania. Na gruncie przywołanej regulacji areszt można orzec tylko wtedy, gdy czyn popełniono umyślnie, a zarazem za orzeczeniem kary aresztu przemawia waga czynu lub okoliczności sprawy świadczą o demoralizacji sprawcy albo sposób jego działania zasługuje na szczególne potępienie. Biorąc pod uwagę fakt, że wykroczenie z art. 85 § 1 k.w. można popełnić tylko umyślnie oraz znając intencję ustawodawcy, który w sposób szeroki chroni bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz stabilność i pewność oznakowań dróg można przyjąć, że wymiar kary aresztu za popełnienie omawianego wykroczenia powinno być sankcją jak najbardziej realną. Poza karą aresztu wobec sprawcy może zostać orzeczona kara wolnościowa.

Drugą pod względem surowości karą grożącą za wykroczenie przeciwko stabilności i pewności oznakowania dróg jest kara ograniczenia wolności, która wymierzana jest zawsze na okres jednego miesiąca. Polega ona na ograniczeniu swobód przebywającego na wolności ukaranego, na którego nakładane są kodeksowo wymienione obowiązki. W trakcie wykonywania kary ukarany sprawca wykroczenia nie może bez zgody sądu zmieniać miejsca stałego pobytu, jest obowiązany do wykonywania nieodpłatnej kontrolowanej pracy na cele społeczne w odpowiednim zakładzie pracy, placówce służby zdrowia, opieki społecznej, organizacji lub instytucji niosącej pomoc charytatywną lub na rzecz społeczności lokalnej w wymiarze od 20 do 40 godzin oraz ma obowiązek udzielania wyjaśnień dotyczących przebiegu odbywania kary.

Najłagodniejszą z przewidzianych w art. 85 § 1 k.w. kar jest kara grzywny, którą wymierza się w wysokości od 20 do 5000 zł.

Obok kar zasadniczych jakie mogą zostać wymierzone za omawiane wykroczenie ustawodawca, w art. 85 § 3 k.w., zapewne ze względu na istotę czynu, umożliwił wymierzenie wobec sprawcy środka karnego w postaci obowiązku zapłaty równowartości zniszczonego lub uszkodzonego przedmiotu albo obowiązku przywrócenia do stanu poprzedniego. Orzeczenie przez sąd przedmiotowego środka karnego o charakterze kompensacyjnym ma charakter fakultatywny, co oznacza, że sąd może a nie musi nałożyć na sprawcę wykroczenia dodatkową dolegliwość.

W dobie rozwijającej się infrastruktury drogowej oraz coraz większego natężenia ruchu prawidłowe oznakowanie dróg jest istotnym elementem zapewniającym bezpieczeństwo ruchu oraz jego sprawności. Nieznaczna ilość wypadków spowodowanych nieodpowiednim oznakowaniem dróg sprawia, że znaczenie jakości ich oznakowania oraz konieczność zapewnienia stabilności i pewności systemu oznakowań dróg może być marginalizowana. „Generalne przekonanie o tak niskim wpływie infrastruktury na wypadki na polskich drogach, a zwłaszcza niedoceniające roli oznakowania, jest wygodnym przeczuciem odpowiedzialności na użytkowników dróg i ewentualnie na inne – niewyartykułowane lub nieustalone – przyczyny. Chociaż coraz częściej mówi się o jakości dróg, kwestie ich oznakowania zazwyczaj się pomija. A to właśnie informacja jest jednym z najważniejszych czynników mogących kreować i zabezpieczać ruch drogowy, i to właśnie informacja, zwłaszcza zawarta w oznakowaniu, jest jednym z istotnych elementów drogowej infrastruktury” [25]. Tym samym istotnym jest zapewnienie w dalszym ciągu efektywnej, karnoprawnej ochrony dobru prawnemu jakim jest stabilność i pewność systemu oznakowań dróg oraz znajomość przepisów sankcjonujących działania podmiotu, który swoim postępowaniem je naruszył. W przeciwnym razie konsekwencje, które mogą dotknąć uczestników ruchu drogowego z powodu ich złego oznakowania będącego wynikiem przestępczego samowolnego ustawiania, niszczenia, uszkodzenia, usuwania, włączania lub wyłączania znaku, sygnału, urządzenia ostrzegawczego lub zabezpieczającego albo zmieniania ich położenie, zasłaniania ich lub czynienia niewidocznymi, mogą być tragiczne w swoich skutkach.

Materiały źródłowe

- [1] Datka S., Suchorzewski W., Tracz M., Inżynieria ruchu, Warszawa, WKŁ, 1999.
- [2] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2012.1137 z dnia 2012.10.18)
- [3] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r.w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2002.170.1393 z dnia 2002.10.12).
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2003.220.2181 z dnia 2003.12.23)
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r.w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2003.177.1729 z dnia 2003.10.14).
- [6] http://www.brd.org.pl/2,148,Kolizja_czy_wypadek_drogowy.htm, 09.03.2016 r.
- [7] Symon E., Wypadki drogowe w Polsce w 2014 r., Wydział Ruchu Drogowego Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Warszawa 2015, s.5- 6.
- [8] Ibidem, s.35.
- [9] Gruszczyński J., Oznakowanie dróg a bezpieczeństwo ruchu drogowego, *Magazyn Autostrady* 12.2009, s. 28.
- [10] Symon E., Wypadki drogowe w Polsce w 2014 r., Wydział Ruchu Drogowego Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Warszawa 2015, s.84.
- [11] Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. kodeks wykroczeń (Dz.U.2015.1094 z dnia 2015.08.04).
- [12] Bojarski T. (red.), Kodeks wykroczeń. Komentarz, wyd. V, WK 2015, <http://sip.lex.pl/#/komentarz/587588554/474201/kodeks-wykroczen-komentarz-wyd-v>, 22.03.2016 r.
- [13] <http://sjp.pwn.pl/slowniki/pewno%C5%9B%C4%87.html> z dnia 15.10.2016 r.,
- [14] <http://sjp.pwn.pl/szukaj/stabilno%C5%9B%C4%87.html> z dnia 15.10.2016 r.,
- [15] Stefański R. A., Komentarz do niektórych przepisów Kodeksu wykroczeń, [w:] *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, wyd. II, LEX 2011, <http://sip.lex.pl/#/komentarz/587233819/106950/komentarz-do-niektorych-przepisow-kodeksu-wykroczen-w-wykroczenia-drogowe-komentarz-wyd-ii>, 18.03.2016 r.
- [16] Jankowski W., Kodeks wykroczeń. Komentarz, (red.) Grzegorz T. H., wyd. II, LEX 2013, <http://sip.lex.pl/#/komentarz/587263644/140492/kodeks-wykroczen-komentarz-wyd-ii>, 28.03.2016 r.
- [17] Marcinkowski W., Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 5 grudnia 2000 r., V KKN 432/2000, *Prokurator* 2002/1/79-82.
- [18] Jankowski W., Kodeks wykroczeń. Komentarz, (red.) Grzegorz T. H., wyd. II, LEX 2013, <http://sip.lex.pl/#/komentarz/587263644/140492/kodeks-wykroczen-komentarz-wyd-ii>, 28.03.2016 r.
- [19] Stefański R. A., Komentarz do niektórych przepisów Kodeksu wykroczeń, [w:] *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, wyd. II, LEX 2011, <http://sip.lex.pl/#/komentarz/587233819/106950/komentarz-do-niektorych-przepisow-kodeksu-wykroczen-w-wykroczenia-drogowe-komentarz-wyd-ii>, 18.03.2016 r.
- [20] Ibidem.
- [21] Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o postępowaniu w sprawach nieletnich (Dz.U.2014.382 z dnia 2014.03.25).
- [22] Budyń- Kulik M., Kodeks karny. Komentarz, (red.) Mozgawa M., wyd. VII, WK2015, <http://sip.lex.pl/#/komentarz/587231018/486669/kodeks-karny-komentarz-wyd-vii>, 28.03.2016 r.
- [23] <http://sjp.pl/samowolnie> z dnia 28.03.2016 r.
- [24] Stefański R. A., Komentarz do niektórych przepisów Kodeksu wykroczeń, [w:] *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, wyd. II, LEX 2011, <http://sip.lex.pl/#/komentarz/587233819/106950/komentarz-do-niektorych-przepisow-kodeksu-wykroczen-w-wykroczenia-drogowe-komentarz-wyd-ii>, 18.03.2016 r.
- [25] Gruszczyński J., Oznakowanie dróg-prawo a praktyka, *Inwestycje Sektora publicznego*, Lipiec 2011, s. 24.