

Krzysztof Wala<sup>1</sup>

## **Odpowiedzialność wykroczeniowa za tzw. „wyścigi słoni” – krytyczne uwagi dotyczące wprowadzenia nowej postaci zakazu wyprzedzania**

### **Streszczenie**

*Przedmiotem opracowania jest krytyczna analiza nowego typu zakazu wyprzedzania polegającego na wyprzedzaniu się pojazdów ciężarowych na autostradach lub drogach szybkiego ruchu o wyłącznie dwóch pasach ruchu w danym kierunku. W artykule wskazano na kontrowersje związane z wprowadzeniem tego zakazu oraz na wątpliwości interpretacyjne dotyczące samej treści przepisu ustanawiającego ów zakaz. Nie ulega wątpliwości, że długotrwałe manewry w postaci wyprzedzania się pojazdów ciężarowych niekiedy negatywnie wpływają na ruch drogowy, a nawet mogą stanowić zagrożenie dla jego bezpieczeństwa. Trzeba jednak wskazać, że dotychczas obowiązujące przepisy również dawały możliwość reakcji w postaci odpowiedzialności wykroczeniowej w tego typu przypadkach.*

### **Słowa kluczowe**

*Zakaz wyprzedzania; tzw. „wyścigi słoni”; pojazdy ciężarowe; autostrady; drogi szybkiego ruchu; odpowiedzialność wykroczeniowa.*

Nie ulega wątpliwości, że manewr wyprzedzania jest jednym z najbardziej niebezpiecznych, a jednocześnie jednym z najtrudniejszych jakie są wykonywane przez kierujących pojazdami na drogach publicznych<sup>2</sup>. Fakt ten znajduje swoje potwierdzenie choćby w szczegółowych regulacjach doty-

---

<sup>1</sup> Dr Krzysztof Wala, Adiunkt w Katedrze Prawa Karnego i Kryminologii Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, ORCID: 0000-0002-9773-3926.

<sup>2</sup> Teza ta znajduje swoje potwierdzenie także w orzecznictwie. Trafnie w tej mierze wypowiedział się choćby SO we Wrocławiu wskazując, że wyprzedzanie jest jednym z najbardziej niebezpiecznych manewrów, nakładającym na kierującego obowiązek zachowania „szczególnej ostrożności”; Wyrok SO we Wrocławiu z dnia 4 grudnia 2014 r., sygn. IV Ka 1071/14, LEX nr 1882393.

czących prawidłowości jego wykonywania<sup>3</sup>, ale także w statystykach dotyczących wypadków drogowych. Te ostatnie w sposób szczególny zdają się potwierdzać powyższą tezę. W 2022 r. doszło łącznie do 19 373 wypadków drogowych z winy kierujących pojazdami w wyniku czego śmierć poniosło 1621 osób. Spośród tych zdarzeń nieprawidłowe wyprzedzanie było główną przyczyną 924 wypadków drogowych (co stanowi 4,8% z ogółu) w których ofiar śmiertelnych było 153 (9,4% z ogółu), zaś rannych zostało 1042 osoby (4,6% z ogółu)<sup>4</sup>. Statystyki te wskazują, że nieprawidłowe wyprzedzanie jest piątą w kolejności główną przyczyną wypadków drogowych<sup>5</sup>, ale jednocześnie trzecią w kolejności jeśli chodzi o odsetek osób, które poniosły śmierć w wyniku wypadku drogowego<sup>6</sup>. Można przypuszczać, że jest to wynikiem m.in. znacznych prędkości rozwijanych w trakcie takich manewrów, a także – z uwagi na naturę tego manewru (na drogach o jednym pasie ruchu w danym kierunku) – występowaniem zderzeń czołowych pojazdów.

W ostatnim czasie nieprawidłowe wyprzedzanie pojazdu (a ściślej kwestia łamania zakazu wyprzedzania) znalazło się w orbicie zainteresowania ustawodawcy. Skutkiem tego było wprowadzenie do Kodeksu wykroczeń nowego typu wykroczenia, co nastąpiło na mocy ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.<sup>7</sup> Mowa w tym miejscu o art. 92b k.w., zgodnie z którym kto, prowadząc pojazd mechaniczny, nie stosuje się do zakazu wyprzedzania określonego ustawą lub znakiem drogowym, podlega karze grzywny nie niższej niż 1000 złotych. Zmianę tę (co do zasady) trzeba ocenić pozytywnie, gdyż ujednoliciła ona podstawę odpowiedzialności za manewr nieprawidłowego wyprzedzania (wbrew zakazowi). Oczywiście, we wcześniejszym stanie prawnym tego rodzaju zachowania również skutkowały odpowiedzialnością wykroczeniową, z tym jednak że kwalifikacja prawna nie miała charakteru jednolitego. Było bowiem tak, że w sytuacji, gdy kierujący pojazdem naruszył

<sup>3</sup> Kw estie te szczegółów o normują przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 1047 z późn. zm. (zwana dalej p.r.d.). W głównej mierze chodzi o art. 24 p.r.d. Samo zaś pojęcie „wyprzedzanie” oznacza przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku i należy je odróżnić od pojęcia „omijanie” oznaczającego przejeżdżanie (przechodzenie) obok nieporuszającego się pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody oraz „wymijanie”, którym jest przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w przeciwnym kierunku (art. 2 pkt 26–28 p.r.d.).

<sup>4</sup> E. Symon, P. Rzepka, Wypadki drogowe w Polsce w 2022 r., Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2023, s. 25–27.

<sup>5</sup> Częstszymi powodami są jedynie: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (23,4% z ogółu), niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (23,1% z ogółu), nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (11,6% z ogółu) oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (8,6% z ogółu).

<sup>6</sup> E. Symon, P. Rzepka, Wypadki drogowe..., s. 26.

<sup>7</sup> Dz. U. poz. 2328 z późn. zm.

zakaz wyprzedzania wynikający ze znaku drogowego, w grę wchodziła odpowiedzialność na podstawie art. 92 § 1 k.w., zaś jeśli kierujący pojazdem naruszył zakaz wyprzedzania wynikający z ustawy, stosowano art. 97 k.w. w zw. z odpowiednim przepisem p.r.d. ustanawiającym zakaz wyprzedzania<sup>8</sup>. Wątpliwości można mieć natomiast co do znacznego obostrzenia odpowiedzialności wykroczeniowej za złamanie zakazu wyprzedzania, co jednak z uwagi na główny temat opracowania należy w tym miejscu jedynie zasygnalizować<sup>9</sup>. Nie wchodząc w meandry konstrukcji art. 92b k.w. należy jedynie wskazać, że zachowanie sprawcze polega na naruszeniu zakazu wyprzedzania wynikającego ze znaku drogowego<sup>10</sup> lub z ustawy<sup>11</sup>.

Przechodząc do *meritum*, należy wskazać, że główną osią rozważań będzie inna zmiana, która odnosi się do szeroko rozumianego pojęcia „nieprawidłowe wyprzedzanie”. Na mocy ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>12</sup> wprowadzono nową postać zakazu wyprzedzania dodając do p.r.d. art. 24 ust. 13. Zgodnie z tym przepisem, kierującemu pojazdem kategorii N2 lub N3, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858 albo w załączniku nr 2 do p.r.d., zabrania się wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu, chyba że pojazd ten porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N2 lub N3 obowiązującej na danej drodze. Zgodnie natomiast z dodanym mocą tej samej noweli art. 24 ust. 14

---

<sup>8</sup> Por. w yrok SO w Jeleniej Górze z dnia 25 stycznia 2013 r., sygn. VI Ka 704/12, LEX nr 1723227; Wyrok SR w Olsztynie z dnia 23 marca 2016 r., sygn. IX W 745/16, LEX nr 2018213.

<sup>9</sup> Jest bowiem tak, że wykroczenie z art. 92b k.w. (zagrożone w dolnej granicy grzywną w wysokości 1000 zł) jest wymienione w art. 24 § 1a k.w., co oznacza, że górna granica grzywny w tym wypadku wynosi 30 000 zł. Ponadto wykroczenie to jest zawarte także w katalogu wykroczeń objętych obostrzeniem kary w przypadku recydywy drogowej (art. 38 § 2 k.w.). Oznacza to, że jeśli kierujący pojazdem mechanicznym w ciągu dwóch lat od ostatniego prawomocnego ukarania popełnia to samo wykroczenie (a więc w tym kontekście wykroczenie z art. 92b k.w.) wymierza się karę grzywny w wysokości nie niższej niż dwukrotność dolnej granicy ustawowego zagrożenia (a więc przynajmniej 2000 zł).

<sup>10</sup> W kontekście zakazu wyprzedzania ustanowionego znakiem drogowym należy wskazać, że chodzi zarówno o znaki pionowe (przede wszystkim znak drogowy B-25 oraz B-26), jak i znaki poziome (tzw. linie ciągłe – znak P-2, znak P-3 oraz znak P-4). Kwestie treści tych znaków szczegółowo normuje rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 2310 z późn. zm.; szerzej na ten temat patrz w: K. Wala, (w:) P. Daniluk (red.), Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2023, art. 92b, nb. 15.

<sup>11</sup> Chodzi m.in. o zakazy wyprzedzania wynikające z treści art. 24 ust. 7 p.r.d.; szerzej na ten temat patrz w K. Wala, (w:) P. Daniluk (red.), Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2023, art. 92b, nb. 10–15; por. też: A. Michalska-Warias, (w:) T. Bojarski (red.), Kodeks wykroczeń. Komentarz aktualizowany, LEX/el. 2023, art. 92(b), teza 3.

<sup>12</sup> Dz. U. poz. 1193.

p.r.d., powyższego zakazu nie stosuje się do wyprzedzania pojazdów wykonujących na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne wysyłających żółte sygnały błyskowe.

Pojazdem kategorii N2 jest pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu ładunków i mający maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t, zaś pojazdem kategorii N3 jest pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu ładunków i mający maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 t<sup>13</sup>. Zakazem tym objęta jest więc jedynie pewna kategoria pojazdów, których masa całkowita przekracza 3,5 tony. Zakaz ten nie odnosi się do busów przeznaczonych do przewozu osób, ani do autobusów, gdyż pojazdy tego rodzaju są zakwalifikowane do kategorii M2 lub M3<sup>14</sup>. Zakaz nie obejmuje także pojazdów dostawczych, których masa całkowita nie przekracza 3,5 tony (kategoria N1)<sup>15</sup>. W pewnym więc uproszczeniu można powiedzieć, że chodzi tym samym o zakaz wyprzedzania się ciężarówek na autostradach lub drogach ekspresowych o wyłącznie dwóch pasach ruchu dla danego kierunku ruchu. Jest to jednak – jak wskazano – w dużej mierze uproszczenie, gdyż przepis ten stanowi o zakazie wyprzedzania jakichkolwiek innych pojazdów samochodowych przez kierującego pojazdem kategorii N2 lub N3, a więc nie tylko tych, które zaliczają się do kategorii pojazdu prowadzonego przez kierującego pojazdem wyprzedzającym<sup>16</sup>. Z uwagi na fakt, że przepis ten wprowadza zakaz wyprzedzania (w warunkach w nim określonych), naruszenie tego zakazu należy kwalifikować w oparciu o wskazany wyżej art. 92b k.w.

Terminy autostrada oraz droga ekspresowa są definiowane w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>17</sup> oraz częściowo w art. 2 pkt 3 oraz 4 p.r.d. Jeśli chodzi o pojęcie „autostrada”, to oznacza ono drogę: a) której jezdnie główne są przeznaczone wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych, b) posiadającą, z wyjątkiem uzasadnionych przypadków, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu oddzielone od siebie środkowym pasem dzielącym nieprzeznaczonym do ruchu lub oddzielone wyjątkowo – w inny sposób, c) łączącą lub krzyżującą się na różnych poziomach z innymi

<sup>13</sup> Załącznik nr 2 do p.r.d.; art. 4 lit b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. U. UE L. z 2018 r., Nr 151, s. 1 z późn. zm.).

<sup>14</sup> Załącznik nr 2 do p.r.d.

<sup>15</sup> Załącznik nr 2 do p.r.d.

<sup>16</sup> Tym samym kierujący pojazdem kategorii N2 lub N3 nie może wyprzedzać nie tylko innego pojazdu zaliczanego do kategorii N2 lub N3, ale także innych pojazdów samochodowych poruszających się po autostradzie lub drodze ekspresowej o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku (np. samochodów osobowych, autobusów, czy też pojazdów dostawczych).

<sup>17</sup> Tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 645 z późn. zm. (zwana dalej u.d.p.).

drogami transportu lądowego i wodnego, d) oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi (art. 4 pkt 11 u.d.p.). Droga ekspresową natomiast jest droga której jezdnie główne lub jezdnie główna są przeznaczone wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych, b) łączącą lub krzyżującą się na różnych poziomach z innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo skrzyżowań z drogami publicznymi, c) oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi (art. 4 pkt 10 u.d.p.).

Artykuł 24 ust. 13 p.r.d. wyraźnie stanowi, że zakaz wyprzedzania przez ciężarówkę odnosi się jedynie do autostrad oraz dróg ekspresowych o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu. Oznacza to, że zakaz ten nie obowiązuje na autostradach oraz drogach ekspresowych, które mają więcej niż dwa pasy ruchu w jednym kierunku ruchu (np. niektóre fragmenty autostrady A1, czy też niektóre odcinki drogi ekspresowej S-17 stanowiącej część obwodnicy Lublina). W kontekście takich dróg należy jednak pamiętać o art. 16 ust. 2a p.r.d., który stanowi, że kierujący pojazdem kategorii N2 lub N3, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858 albo w załączniku nr 2 do ustawy, lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku jest obowiązany korzystać wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni. Oznacza to, że kierujący pojazdem kategorii N2 lub N3 może wyprzedzać inny pojazd, ale tylko wtedy, gdy porusza się na drugim pasie licząc od prawej krawędzi jezdni. Pojawić się może więc problem jak zakwalifikować przypadek, w którym kierujący takim pojazdem będzie wyprzedzał inne pojazdy poruszając się trzecim pasem ruchu<sup>18</sup>. W takiej sytuacji na pewno nie dochodzi do naruszenia zakazu wyprzedzania wynikającego z treści art. 24 ust. 13 p.r.d., gdyż jak wyżej podkreślono przepis ten odnosi się jedynie do dróg (autostrad, dróg ekspresowych) o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku. Zachowanie takie stanowi oczywiście naruszenie art. 16 ust. 2a p.r.d. Należy więc zadać pytanie (kluczowe dla kwestii odpowiedzialności wykroczeniowej), czy przepis ten ustanawia zakaz wyprzedzania dla kierującego pojazdem kategorii N2 lub N3 trzecim pasem ruchu (licząc od prawej krawędzi jezdni) na drogach ekspresowych i autostradach o trzech lub więcej pasach ruchu w jednym kierunku. Wydaje się, że na tak posta-

---

<sup>18</sup> Do wyobrażenia jest przypadek, w którym na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech pasach ruchu w jednym kierunku dwa pojazdy ciężarowe wyprzedzają w tym samym czasie inny pojazd poruszający się pierwszym pasem ruchu od prawej strony krawędzi jezdni, przy czym jeden z wyprzedzających porusza się pasem środkowym, zaś drugi z wyprzedzających porusza się skrajnym lewym pasem (a więc trzecim pasem od prawej krawędzi jezdni). O ile manewr kierowcy znajdującego się na pasie środkowym jest dopuszczalny, o tyle wyprzedzanie skrajnym lewym pasem w takiej sytuacji nie jest dozwolone.

wione pytanie należy odpowiedzieć negatywnie. Po pierwsze, art. 16 ust. 2a p.r.d. umieszczony został w części ogólnej odnoszącej się do obowiązków kierujących pojazdami, a nie w oddziale dedykowanym zasadom (w tym zakazom w tym zakresie) wyprzedzania (oddział 6 rozdziału 3 p.r.d.). Po drugie, przepis ten nie artykułuje w sposób wyraźny zakazu wyprzedzania, a został pomyślany jako swego rodzaju doprecyzowanie ogólnej zasady w zakresie obowiązującego w Polsce ruchu prawostronnego (art. 16 ust. 1 p.r.d.). Również w uzasadnieniu projektodawca w żaden sposób nie wyartykułował, aby przepis ten stanowił o zakazie wyprzedzania w takich sytuacjach<sup>19</sup>. Ponadto, przepis ten zdaje się także wynikać z potrzeby dostosowania polskich rozwiązań prawnych w zakresie ruchu drogowego do przepisu art. 25 Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.<sup>20</sup>

Powyższe oznacza, że naruszenie art. 16 ust. 2a p.r.d. (w przypadku wyprzedzania przez kierującego pojazdem kategorii N2 lub N3) nie może być kwalifikowane z art. 92b k.w., gdyż przepis ten nie ustanawia w sposób wy-

<sup>19</sup> W uzasadnieniu czytamy bowiem, że „Niniejsza zmiana uporządkuje i upłyni ruch pojazdów poruszających się po autostradach i drogach ekspresowych o trzech lub więcej pasach ruchu w jednym kierunku. Proponowane brzmienie przepisu zapewni, że przynajmniej jeden pas ruchu na jezdni autostrady lub drogi ekspresowej (o minimum 3 pasach ruchu w jednym kierunku) będzie wolny od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i 12 t oraz od zespołów pojazdów o długości powyżej 7 m. W przypadku ruchu pojazdów na autostradzie lub drodze ekspresowej na odcinku pomiędzy węzłami o 3 pasach ruchu kierujący pojazdem ciężarowym lub w.w. zespołem pojazdów będzie zobowiązany poruszać się jednym z dwóch pasów ruchu, położonych najbliżej prawej krawędzi jezdni. Natomiast w przypadku ruchu w obszarze węzła drogowego, w którym występują pasy włączenia i wylączenia, kierujący pojazdem będzie zobowiązany zajmować wyłącznie jeden z dwóch pasów ruchu dla kierunku, w którym się porusza, usytuowanych najbliżej prawej krawędzi jezdni. Celem projektowanego przepisu nie jest zobowiązanie kierującego pojazdem ciężarowym czy zespołem pojazdów o długości powyżej 7 m do poruszania się w każdym przypadku dwoma pasami ruchu usytuowanymi bezpośrednio przy prawej krawędzi jezdni, ale zobowiązanie ich do poruszania się wyłącznie dwoma pasami ruchu przewidzianymi do jazdy w kierunku, w którym zamierzają się poruszać, usytuowanymi najbliżej prawej krawędzi jezdni. W przypadku jezdni o 5 pasach ruchu, w tym 2 pasach wylączenia do skrętu w prawo oraz trzech pasach do jazdy na wprost, kierujący pojazdem, który wybierze kierunek jazdy na wprost, będzie mógł korzystać z trzeciego i czwartego pasa ruchu, licząc od prawej krawędzi jezdni”. Uzasadnienie do autopoprawki do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3245), Druk nr 3245–A, Sejm IX Kadencji, s. 1, <https://orka.sejm.gov.pl/Druki9ka.nsf/0/75426648CEA7AFC3C12589B8006E066B/%24File/3245-A.pdf> (dostęp 15 lipca 2023 r.).

<sup>20</sup> Dz. U. z 1988 r., Nr 5, poz. 40 z późn. zm.; zgodnie z ust. 1 *in fine* tego artykułu Jeżeli autostrada ma trzy lub więcej pasów przeznaczonych do ruchu w tym samym kierunku, kierującym pojazdami przeznaczonymi do przewożenia ładunków, których największa dopuszczalna masa przekracza 3500 kg (7700 funtów), lub zespołami pojazdów o długości ponad 7 m (23 stopy) zabrania się korzystać z innych pasów ruchu niż dwóch pasów położonych przy krawędzi jezdni, odpowiadającej kierunkowi ruchu.

rażny zakazu wyprzedzania, co byłoby konieczne dla przyjęcia takiej kwalifikacji prawnej. Przyjęcie odmiennej interpretacji stanowiłoby naruszenie zasady *nulla contraventio sine lege certa* oraz *stricta*, co byłoby niedopuszczalne na gruncie odpowiedzialności wykroczeniowej. Oznacza to, że naruszenie art. 16 ust. 2a p.r.d. może skutkować odpowiedzialnością wykroczeniową, ale nie na podstawie art. 92b k.w., ale na podstawie art. 97 k.w. w zw. z art. 16 ust. 2a p.r.d. Potwierdzeniem tego jest także obowiązujący taryfikator mandatowy, który naruszenie tego przepisu kwalifikuje jako naruszenie art. 97 k.w.<sup>21</sup> Na tym tle widać rozwarstwienie odpowiedzialności wykroczeniowej za zachowania do siebie zbliżone, a skutkujące zupełnie inną formą reakcji karnoprawnej. Można nawet sądzić, że wyprzedzanie lewym (skrajnym) pasem na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech pasach ruchu w jednym kierunku przez kierującego ciężarówką jest bardziej niebezpieczne, niż analogiczny manewr na takiej drodze, ale o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku, a jednak jest ono zagrożone łagodniejszą karą, co jest rozwiązaniem dość absurdalnym<sup>22</sup>. Jak wspomniano wcześniej wykroczenie z art. 92b k.w. jest zagrożone karą grzywny od 1000 do 30 000 zł (jest także ujęte w katalogu wykroczeń objętych recydywą drogową), zaś w przypadku odpowiedzialności na podstawie art. 97 k.w. w sankcji przewiduje się karę grzywny do 3000 zł albo karę nagany, a jednocześnie nie jest ono objęte recydywą drogową. Zróżnicowanie to jest widoczne także na gruncie postępowania mandatowego<sup>23</sup>.

Ustawodawca wprowadzając art. 24 ust. 13 p.r.d. chciał zapewne wyeliminować tzw. „wyścigi słoni”, a więc zjawisko polegające na wyprzedzaniu się ciężarówek na trasach szybkiego ruchu w sytuacji, gdy pojazd wyprzedzający osiąga prędkość niewiele wyższą od pojazdu wyprzedzanego. Nie

---

<sup>21</sup> Tabela B lp. 154a stanowiąca załącznik do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r., poz. 1624 z późn. zm.).

<sup>22</sup> Jest bowiem tak, że jeśli kierujący pojazdem kategorii N2 lub N3 wyprzedzi inny pojazd na autostradzie lub drodze ekspresowej o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku, to jego zachowanie będzie stanowiło naruszenie zakazu wyprzedzania z art. 24 ust. 13 p.r.d., a tym samym należałoby je kwalifikować z art. 92b k.w. Jeśli zaś dojdzie do analogicznego zdarzenia ale na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej pasach ruchu w danym kierunku (w sytuacji, gdy wyprzedzający będzie się skrajnym lewym pasem ruchu – a więc np. 3 pasem licząc od prawej krawędzi jezdni), to jego zachowanie należałoby zakwalifikować z art. 97 k.w. w zw. z art. 16 ust. 2a p.r.d.

<sup>23</sup> Obowiązujący taryfikator mandatów przewiduje w przypadku wykroczenia z art. 92b k.w. grzywnę w wysokości 1000 zł, zaś w przypadku recydywy drogowej (art. 38 § 2 k.w.) 2000 zł, natomiast w przypadku popełnienia wykroczenia z art. 97 k.w. w zw. z art. 16 ust. 2a p.r.d. grzywnę w wysokości 500 zł; Tabela B lp. 101a oraz 154a stanowiąca załącznik do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r., poz. 1624 z późn. zm.).

ma wątpliwości, że tego rodzaju manewry niekiedy stwarzają niebezpieczeństwo na tego typu drogach, utrudniają poruszanie się pojazdów osobowych, blokując na długi czas lewy pas ruchu przez pojazd wyprzedzający, a niekiedy wywołują irytację wśród innych kierowców. Kwestie te zostały zresztą wyartykułowane przez projektodawcę zmian w uzasadnieniu do projektu ustawy wprowadzającej art. 24 ust. 13 p.r.d.<sup>24</sup>

Można więc *a priori* sądzić, że cel tej zmiany oraz potrzeba wprowadzenia były słuszne. Konstrukcja normatywna art. 24 ust. 13 p.r.d. nastrocza jednak poważnych wątpliwości interpretacyjnych. Zwraca uwagę fakt, że wysłowny w niej zakaz wyprzedzania nie ma charakteru bezwzględny. Jak bowiem stanowi przepis, manewr taki jest dopuszczalny jeśli pojazd wyprzedzany „porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N2 lub N3 obowiązującej na danej drodze”. Dopuszczalna administracyjnie prędkość maksymalna dla pojazdów kategorii N2 oraz N3 na autostradach oraz drogach ekspresowych wynosi 80 km/h (art. 20 ust. 3 pkt 2 lit. a p.r.d.), chyba, że na danym odcinku ustanowiono znakiem drogowym niższą prędkość dopuszczalną (art. 21 ust. 3 p.r.d.). Przenosząc to na kanwę art. 24 ust. 13 p.r.d. oznacza to, że dopuszczalne jest wyprzedzanie przez kierującego pojazdem kategorii N2 lub N3 w sytuacji, gdy wyprzedzany pojazd samochodowy porusza się z prędkością znacznie mniejszą niż wskazane 80 km/h (chyba, że na danym odcinku drogi ustawiono znak drogowy określający niższą prędkość).

Pierwsza wątpliwość to oczywiście ocenność tego sformułowania. Trudno wskazać co ustawodawca miał konkretnie na myśli, co rodzi problemy interpretacyjne i w zasadzie powoduje konieczność przyjmowania dopuszczalności wyprzedzenia (lub jej braku) „na oko”. Wydaje się, że tego typu uznaniowość nie sprzyja pewności systemu prawnego, a tym samym trzeba ją uznać za wadliwą, tym bardziej, że ustawodawca mógł się w tym przypadku posłużyć wskazaniem konkretnej wartości (np. formułując przepis w ten sposób, że „...chyba że pojazd ten porusza się z prędkością o 10 km/h mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N2 lub N3 obowiązującej na danej drodze”<sup>25</sup>). Aktualne rozwiązanie prawne w tym zakresie budzić też musi wątpliwości w zakresie zasady *nulla contraventio sine lege certa*. Jest bowiem tak, że ocenny zwrot „prędkość znacznie mniejsza od dopuszczalnej” decyduje o możliwości przyjęcia, czy kierujący pojazdem naruszył zakaz wyprzedzania, czy też nie dopuścił się takiego naruszenia, a więc o tym czy może on zostać pociągnięty do odpowiedzialności wykroczeniowej (przypomnijmy – dość surowej) na podstawie art. 92b k.w.

<sup>24</sup> Uzasadnienie do autopoprawki do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3245), Druk nr 3245–A, Sejm IX Kadencji, s. 2.

<sup>25</sup> Oczywiście kwestią do dyskusji jest to, czy miałyby być to warteść 10 km/h, czy też inna.



Po drugie, aktualne brzmienie przepisu kładzie nacisk nie na relację prędkości pojazd wyprzedzający–pojazd wyprzedzany, ale na relację prędkości pojazdu wyprzedzanego do maksymalnej dopuszczalnej administracyjnie prędkości na danej drodze pojazdu należącego do kategorii N2 lub N3. To zaś *de facto* i *de iure* wyłącza spod tego przepisu niektóre faktyczne przypadki tzw. „wyścigi słońi”. Może być bowiem tak, że np. pojazd wyprzedzany porusza się z prędkością 60 km/h (a więc o 20 km/h mniej niż dopuszczalna), zaś pojazd, który go wyprzedza porusza się z prędkością 65 km/h. W takiej sytuacji nie dochodzi do złamania zakazu wyprzedzania wynikającego z art. 24 ust. 13 p.r.d., bowiem pojazd wyprzedzany porusza się z prędkością (jak się zdaje – mając na względzie ocenność tego terminu) „znacznie mniejszą niż dopuszczalna” dla pojazdów kategorii N2 lub N3 na tego typu drogach. Jest to rozwiązanie absurdalne, niemniej taka jest właśnie obecna konstrukcja normatywna art. 24 ust. 13 p.r.d. Eliminacja faktycznych „wyścigów słońi” nakazywałaby uwzględnianie różnicy w prędkości między pojazdem wyprzedzanym a wyprzedzającym, a nie – jak obecnie – relacji między prędkością pojazdu wyprzedzanego do maksymalnej dopuszczalnej prędkości pojazdu wyprzedzającego (należącego do kategorii N2 lub N3) na danym odcinku drogi.

Po trzecie, obecne rozwiązanie wymierzone jest jedynie w jedną grupę kierujących pojazdami – kierowców ciężarówek. Nie dotyczy natomiast kierowców innych pojazdów – np. autobusów. Co do zasady dopuszczalna maksymalna prędkość autobusu na autostradzie, czy drodze ekspresowej również wynosi 80 km/h (art. 20 ust. 3 pkt 2 lit. a p.r.d.), przy czym w przypadku autobusów spełniających dodatkowe warunki techniczne określone w przepisach, o których mowa w art. 66 ust. 5 p.r.d. jest ona podniesiona do 100 km/h (art. 20 ust. 4 p.r.d.). Wyprzedzanie innego pojazdu przez kierującego takim autobusem również może blokować lewy pas ruchu i prowadzić do analogicznych skutków jak w przypadku wyprzedzania przez kierującego pojazdem ciężarowym. Mimo tego takie przypadki pozostały poza orbitą zainteresowania ustawodawcy. Pewne jest też to, że lewy pas ruchu niekiedy blokowany jest także przez kierowców samochodów osobowych, którzy jadąc z niewiele większą prędkością wyprzedzają inny pojazd, przy czym w takich sytuacjach oczywiście również nie dochodzi do naruszenia zakazu wyprzedzania wysłownego art. 24 ust. 13 p.r.d.<sup>26</sup>

Po czwarte, choć nie jest to być może kluczowa kwestia, ale jednak warta odnotowania, to fakt, że naruszenie zakazu wyprzedzania z art. 24 ust. 13 p.r.d. jest w pewnym sensie uzależnione nie tylko od zachowania się samego kierującego pojazdem wyprzedzającym (potencjalnego sprawcy), ale tak-

---

<sup>26</sup> W takich przypadkach w grę może wchodzić odpowiedzialność wykroczeniowa w oparciu o art. 90 § 2 k.w. (tamowanie lub utrudnianie ruchu).

że od zachowania kierującego pojazdem wyprzedzanym. Jest bowiem tak, że do wyobrażenia jest przypadek, gdy kierujący pojazdem wyprzedzanym w pewnej chwili (w momencie, gdy jest wyprzedzany) zwiększy prędkość, co z kolei doprowadzi do wydłużenia całego manewru (a w niektórych sytuacjach nawet do rezygnacji z jego wykonania) i przybliżenia prędkości jego pojazdu do tej, którą mogą się poruszać pojazdy należące do kategorii N2 lub N3. Oczywiście, należy pamiętać, że przepisy zabraniają przyspieszania w momencie, gdy jest się wyprzedzanym (art. 24 ust. 6 p.r.d.), niemniej takie sytuacje niekiedy mają miejsce.

Po piąte, zwraca uwagę dojsć daleko posunięta represyjność przyjętego rozwiązania. Jak już wcześniej wskazano, naruszenie zakazu wyprzedzania kwalifikowane z art. 92b k.w. w zw. z art. 24 ust. 13 p.r.d. jest zagrożone karą grzywny w wysokości minimum 1000 zł, zaś w przypadku recydywy drogowej – 2000 zł. Jest to znacznie surowsze rozwiązanie niż chociażby to, które występuje w Niemczech. Wprawdzie w Niemczech nie przewiduje się ogólnego zakazu wyprzedzania przez kierujących ciężarówkami na autostradach, to jednak należy wskazać, że po pierwsze na niektórych fragmentach autostrad są stawiane znaki zakazu wyprzedzania dotyczące kierujących takimi pojazdami, a po drugie przepis § 5 ust. 2 zdanie drugie niemieckich Przepisów ruchu drogowego stanowi, że wyprzedzanie jest dozwolone tylko wtedy, gdy pojazd wyprzedzający porusza się z prędkością znacznie większą niż pojazd wyprzedzany<sup>27</sup>. Na tle tego przepisu w jednym z judykatów stwierdzono, że w przypadku wyprzedzania ciężarówką manewr taki nie powinien trwać dłużej niż 45 sekund, zaś różnica prędkości między pojazdami powinna wynosić przynajmniej 10 km/h<sup>28</sup>. Zwraca uwagę, że naruszenie zakazu wyprzedzania przez kierującego pojazdem ciężarowym ustanowionego znakiem drogowym zagrożone jest grzywną w wysokości 70 Euro, zaś za naruszenie wskazanego § 5 ust. 2 niemieckich Przepisów ruchu drogowego przewiduje się grzywnę w wysokości 80 Euro<sup>29</sup>. Na tym tle polskie rozwiązanie cechuje się wysokim stopniem represyjności.

Po szóste, tak znaczące obostrzenie odpowiedzialności wykroczeniowej w przypadku wyprzedzania przez kierujących pojazdami kategorii N2 lub N3 w warunkach określonych w art. 24 ust. 13 p.r.d. powinno być uzasadnione też konkretnymi statystykami obrazującymi, że tego rodzaju zachowania faktycznie są na tyle społecznie szkodliwe jak obecnie zdaje się je traktować polski ustawodawca. Na wstępie opracowania wskazano, że nieprawidłowe wyprzedzanie jest jedną z częstszych przyczyn wypadków drogowych, w tym

<sup>27</sup> Straßenverkehrs-Ordnung (StVO); [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/) (dostęp 16 lipca 2023 r.).

<sup>28</sup> OLG Hamm, Beschluss vom 29.10.2008 – 4 Ss OWi 629/08; <https://openjur.de/u/31853.html> (dostęp 16 lipca 2023 r.).

<sup>29</sup> <https://www.bussgeldrechner.org/lkw/ueberholen.html> (dostęp 16 lipca 2023 r.).

tych śmiertelnych i tego nie sposób negować, stąd zasadność wprowadzenia art. 92b k.w. Inaczej jednak wygląda to w odniesieniu np. do autostrad (a więc jednej z postaci dróg objętych zakazem wyprzedzania wyartykułowanym w art. 24 ust. 13 p.r.d.). Jest bowiem tak, że na polskich autostradach w 2022 r. doszło łącznie do 362 wypadków drogowych, przy czym wśród najczęstszych przyczyn takich zdarzeń w statystykach nie wskazuje się wprost na kwestię nieprawidłowego wyprzedzania, co oznacza, że albo takich przypadków nie było albo też miały one charakter marginalny<sup>30</sup>.

Zakaz wyprzedzania przez kierujących ciężarówkami (w warunkach określonych art. 24 ust. 13 p.r.d.) może też prowadzić do negatywnych sytuacji drogowych. W głównej mierze chodzi o możliwość tworzenia się na prawym pasie całego „sznura” tego typu pojazdów, co nie jest zjawiskiem pożądanym. Utworzenie się tego typu *sui generis* „konwoju” może utrudniać wjazd na pas główny z tzw. pasa rozbiegowego, a ponadto w przypadku rozpoczęcia wyprzedzania takiego konwoju przez inny pojazd (niezaliczany do kategorii N2 lub N3) jadący z niewiele większą prędkością także prowadzić do spowolnienia ruchu na lewym pasie autostrady, czy drogi ekspresowej.

Odnosząc się do tego zakazu nie można też pominąć faktu potencjalnego wydłużenia czasu potrzebnego na przebycie określonej odległości, co w transporcie jest jedną z kluczowych kwestii. Czym innym bowiem jest poruszanie się ze stałą prędkością 80 km/h, a czym innym jazda z prędkością 75 km/h spowodowana brakiem możliwości wyprzedzenia innego pojazdu poruszającego się przed ciężarówką z taką właśnie prędkością. Różnica może wydawać się niewielka, niemniej przy długich dystansach zaczyna odgrywać dość istotną rolę<sup>31</sup>.

W uzasadnieniu do projektu stwierdzono, że „potrzeba wprowadzenia przedmiotowej zmiany wynika z konieczności zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych przez zapobieżenie nagłego blokowania ruchu i spowolnienia ruchu przez pojazdy ciężarowe na drogach o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku”<sup>32</sup>. Jak wykaza-

<sup>30</sup> Czterema głównymi powodami były: niedostosowanie prędkości – 128 przypadków; niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 111 zdarzeń; zmęczenie, zaśnięcie kierowcy – 43 przypadki; nieprawidłowa zmiana pasa ruchu – 32 przypadki; E. Symon, P. Rzepka, Wypadki drogowe..., s. 21. Ta ostatnia z przyczyn może zawierać w sobie niektóre przypadki nieprawidłowego wyprzedzania, ale niekoniecznie polegające na tzw. „wyścigach słońi”, a raczej na błędach w postaci braku upewnienia się, czy można bezpiecznie zmienić pas ruchu celem wyprzedzenia innego pojazdu.

<sup>31</sup> Przykładowo przebycie całej długości autostrady A4 (672 km) ze stałą prędkością 80 km/h zajmuje około 8 godz. i 30 minut, natomiast w przypadku poruszania się z prędkością 75 km/h czas ten wydłuża się do nieco ponad 9 godzin (oczywiście przykład ten ma charakter jedynie poglądowy, gdyż do tego czasu w przypadku kierowców ciężarówek należy dodać czas pauzy, czy też ogólne warunki ruchu drogowego).

<sup>32</sup> Uzasadnienie autopoprawki do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3245), Druk nr 3245–A, Sejm IX Kadencji, s. 3.

no wyżej, konieczność taka nie jest poparta żadnymi badaniami, a raczej opiera się na swego rodzaju intuicji ze strony ustawodawcy, by nie powiedzieć – na populizmie penalnym. W innej części uzasadnienia stwierdzono natomiast, że „Takie manewry wyprzedzania z uwagi na małą różnicę prędkości pojazdów ciężarowych powodują znaczne utrudnienie ruchu pojazdów poruszających się z większymi dopuszczalnymi prędkościami, korzystającymi z lewego pasa ruchu na autostradach i drogach ekspresowych. Gwałtowna zmiana prędkości (jej redukcja o około 40–60 km/h) może przyczynić się do wielu niebezpiecznych sytuacji, tj. utraty przyczepności pojazdu, najechania, a przede wszystkim potęgowania agresji w ruchu drogowym”<sup>33</sup>. Należy zgodzić się z takim podejściem, tyle jednak, że to także nie uzasadnia wprowadzania omawianego zakazu wyprzedzania, bowiem takie niebezpieczne manewry mogą być (o czym niżej) kwalifikowane na podstawie innych przepisów typizujących wykroczenia. Jako chybiony natomiast należy uznać argument, że wyprzedzanie tego rodzaju może potęgować agresję w ruchu drogowym. Idąc bowiem tym tokiem rozumowania należałoby także zwiększyć zagrożenie karą (bądź odrębnie stypizować) za inne zachowania, które mają potencjał w zakresie prowokowania agresji na drodze (np. wyprzedzanie pojazdu ciężarowego przez samochód osobowy i hamowanie po kilkudziesięciu metrach po wyprzedzeniu związane ze zjechaniem w boczną drogę wymuszające na kierowcy pojazdu ciężarowego konieczność znacznej redukcji prędkości).

Oczywiście samo dążenie do poprawy bezpieczeństwa na drogach publicznych zawsze zasługuje na aprobatę, jednak nie zawsze wymaga ono multiplikacji przepisów. Niekiedy wystarczająca jest odpowiednia aplikacja tych, które już obowiązują. Przypadki faktycznie uciążliwych, a jednocześnie zasługujących na reakcję karnoprawną manewrów wyprzedzania przez kierujących pojazdami ciężarowymi (ale także innymi kategoriami pojazdów samochodowych) mogą być bowiem subsumowane pod inne przepisy statuujące wykroczenia drogowe, przy czym kwalifikacja będzie zależna od sytuacji, co ma tę zaletę, że uadekwatnia zakres odpowiedzialności do rangi naruszenia. Warto też podkreślić, że podane niżej podstawy prawne możliwej odpowiedzialności wykroczeniowej mają też tę zaletę, że odnoszą się do kierujących wszelkimi rodzajami pojazdów samochodowych, a nie tylko do kierowców ciężarówek, a także odnoszą się do wszystkich dróg publicznych, a nie tylko do autostrad lub dróg ekspresowych o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku.

Odnosząc się do możliwych przepisów, które mogłyby stanowić podstawę odpowiedzialności wykroczeniowej za tzw. „wyścigi słoni” (bez konieczności wprowadzania kontrowersyjnego zakazu wyprzedzania na mocy art. 24 ust.

---

<sup>33</sup> *Ibidem*, s. 2.

13 p.r.d.), w grę przede wszystkim może wchodzić przepis art. 90 § 2 k.w. typizujący wykroczenie tamowania lub utrudniania ruchu przez prowadzącego pojazd mechaniczny<sup>34</sup>. Nie powinno być bowiem większych wątpliwości, że długotrwały manewr wyprzedzania blokujący lewy pas ruchu na autostradzie lub drodze ekspresowej utrudnia ruch kierowcom, którzy zgodnie z obowiązującymi przepisami mogą poruszać się takimi drogami znacznie szybciej, niż kierowcy ciężarówek. Wydaje się, że przepis ten powinien być podstawową formą reakcji wykroczeniowej na przypadki tzw. „wyścigów słoni” bowiem oddaje on w pełni istotę zagrożenia związanego z tego typu zachowaniami. Jednocześnie powoduje on, że w przypadku, gdy taki „wyścig” nie oddziałuje w żaden sposób negatywnie na ruch na drodze (np. pojazdy wyprzedzają się na pustym odcinku autostrady) to o odpowiedzialności wykroczeniowej na podstawie tego przepisu nie może być mowy<sup>35</sup>. Jak bowiem zasadnie uznał SN w kontekście tego wykroczenia, art. 90 k.w. penalizuje zachowanie polegające na tamowaniu lub utrudnianiu ruchu na drodze publicznej, zaś w sytuacji braku jakichkolwiek pojazdów na jezdni w chwili czynu, trudno mówić o tamowaniu lub utrudnianiu ruchu przez obwinionego<sup>36</sup>.

W grę może wchodzić niekiedy aplikacja art. 86 k.w. Taka kwalifikacja jest możliwa, gdy np. wyprzedzający nagle wjedzie na lewy pas autostrady lub drogi ekspresowej i spowoduje tym samym zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w postaci wymuszenia na innych kierujących (lub na innym kierującym) konieczności nagłego hamowania. *De lege lata* w przypadku „wyścigów słoni” (w warunkach naruszenia zakazu wyprzedzania z art. 24 ust. 13 p.r.d.), gdy manewr taki spowodowałby zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym należałoby przyjąć istnienie zbiegu przepisów art. 92b k.w. w zw. z art. 24 ust. 13 p.r.d. z przepisem art. 86 k.w. (odpowiednim jego paragrafem – w zależności od sytuacji).

W końcu też możliwym do zastosowania w niektórych przypadkach byłby art. 97 k.w., statuujący wykroczenie o charakterze ogólnym polegające na naruszaniu innych przepisów p.r.d. lub przepisom wydanym na jej podstawie, których naruszenie nie jest odrębnie penalizowane. W tym miejscu należy wskazać na art. 24 ust. 1 pkt 1 oraz 2 p.r.d. zgodnie z którymi kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzaniem upewnić się w szczególności, czy:

---

<sup>34</sup> W przypadku popełnienia tego wykroczenia przewiduje się grzywnę w wysokości od 500 do 5000 zł, a więc znacznie niższą niż w przypadku art. 92b k.w. w zw. z art. 24 ust. 13 p.r.d.

<sup>35</sup> Wprowadzając zakaz wyprzedzania na mocy art. 24 ust. 13 p.r.d. w takich wypadkach dochodzi do realizacji znamion wykroczenia z art. 92b k.w. Takie zachowanie (w takich okolicznościach) nie godzi w żaden sposób w bezpieczeństwo w komunikacji, a jedynie narusza porządek w komunikacji z uwagi na treść przepisu ustanawiającego zakaz wyprzedzania w warunkach określonych art. 24 ust. 13 p.r.d. Wątpliwe jest więc to, czy tego rodzaju zachowanie jest na tyle społecznie szkodliwe, aby groziła za nie grzywna w wysokości minimum 1000 zł.

<sup>36</sup> Wyrok SN z dnia 20 lutego 2006 r., sygn. IV KK 17/06, LEX nr 293805.

1) ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu; 2) kierujący, jadący za nim, nie rozpoczął wyprzedzania. Dostrzeżenie w lusterku zbliżającego się auta osobowego (lub zaniechanie obowiązku upewnienia się, czy w danej sytuacji manewr jest dopuszczalny) i rozpoczęcie w tym momencie wyprzedzania może być traktowane jako naruszenie tego przepisu, a tym samym skutkować odpowiedzialnością w oparciu o art. 97 k.w. w zw. z art. 24 ust. 1 pkt 1 p.r.d.

Zmierzając do konkluzji wydaje się, że wprowadzenie nowej formy zakazu wyprzedzania mocą art. 24 ust. 13 p.r.d. jest zbędne. Przepis ten prowadzi do swego rodzaju stygmatyzowania określonej kategorii kierujących pojazdami, wprowadza rozwarstwienie zakresu odpowiedzialności wykroczeniowej za zachowania treściowo do siebie zbliżone (w zasadzie różniące się jedynie kategorią prowadzonego przez daną osobę pojazdu samochodowego, ale także rodzajem drogi ekspresowej lub autostrady – kwestia liczby pasów ruchu), a także jest, jak się zdaje, błędnie sformułowany. Ponadto, zważywszy na fakt, że stanowi on postać zakazu wyprzedzania, kwalifikowanie tego typu zdarzeń z art. 92b k.w. jawi się z zasady jako nadmierna represja, nieadekwatna do rzeczywistej społecznej szkodliwości tego typu zachowań. Jak też wyżej wskazano, dotychczasowe przepisy również umożliwiały adekwatną do rangi danego zachowania reakcję wykroczeniową na przypadku tzw. „wyścigów słoni”.

## Bibliografia

1. Michalska-Warias A., (w:) T. Bojarski (red.), Kodeks wykroczeń. Komentarz aktualizowany, LEX/el. 2023, art. 92(b), teza 3.
2. Symon E., Rzepka P., Wypadki drogowe w Polsce w 2022 r., Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2023.
3. Wala K., (w:) P. Daniluk (red.), Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2023.

## **Misdemeanor liability for so-called “elephant racing” – critical comments on the introduction of a new form of overtaking ban**

### **Abstract**

*The subject of the paper is a critical analysis of a new type of overtaking ban involving trucks overtaking each other on highways or expressways with only two lanes in a given direction. The article points out the controversy sur-*

*rounding the introduction of this ban, as well as interpretive doubts about the very content of the provision establishing the ban. There is no doubt that prolonged maneuvers in the form of overtaking trucks sometimes negatively affect traffic and may even pose a threat to its safety. It should be pointed out, however, that the previous legislation also provided the possibility of responding in the form of misdemeanor liability in such cases.*

### **Key words**

*Ban on overtaking; so-called “elephant racing”; heavy vehicles; highways; expressways; misdemeanor liability.*