

ZARYS METODYKI PRACY OBROŃCY I PEŁNOMOCNIKA W SPRAWACH PRZESTĘPSTW I WYKROCZEŃ DROGOWYCH

Kazimierz Pawelec

METODYKI

WYDANIE **5**

ZARYS METODYKI PRACY OBROŃCY I PEŁNOMOCNIKA W SPRAWACH PRZESTĘPSTW I WYKROCZEŃ DROGOWYCH

Kazimierz Pawelec

METODYKI

WYDANIE 5

Stan prawny na 1 kwietnia 2021 r.

Wydawca
Monika Pawłowska

Redaktor prowadzący
Małgorzata Jarecka

Opracowanie redakcyjne
Violet Design Wioletta Kowalska

Projekt okładek serii
Wojtek Kwiecień-Janikowski, Przemek Dębowski

prawolubni

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

Szanujmy prawo i własność
Więcej na www.legalnakultura.pl
Polska Izba Książki

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2021

ISBN 978-83-8223-830-3
5. wydanie

Dział Praw Autorskich
01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33
tel. 22 535 82 19
e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Moim Rodzicom poświęcam

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	17
Od autora.....	19
Syntetyczny wstęp do wydania V	23
Rozdział I	
Zagadnienia podstawowe w procesie rozpoznania znamion przestępstw i wykroczeń drogowych	27
1. Krótki zarys problematyki	27
2. Katastrofa w ruchu drogowym.....	29
2.1. Uwagi ogólne.....	29
2.2. Ustawowe znamiona	30
2.3. Strona podmiotowa.....	31
3. Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy.....	33
3.1. Uwagi ogólne.....	33
3.2. Strona podmiotowa.....	34
3.3. Skutkowy charakter czynu z art. 174 k.k.	36
4. Wypadek drogowy.....	39
4.1. Uwagi ogólne.....	39
4.2. Podmiot przestępstwa.....	41
4.3. Podmiotowa strona czynu.....	43
4.4. Przedmiotowa strona czynu	45
4.5. Miejsce wypadku drogowego	46
4.6. Skutek wypadku drogowego	50
4.7. Związek przyczynowy.....	52
4.8. Tryb ścigania	56
4.9. Ustawowe obostrzenie odpowiedzialności	59
5. Pozostałe przestępstwa drogowe	61
5.1. Uwagi ogólne.....	61
5.2. Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego	61

5.3. Odpowiedzialność z art. 178b k.k., czyli ucieczka przed policyjnym pościgiem	67
5.4. Odpowiedzialność z art. 179 k.k.	70
5.5. Odpowiedzialność za występki z art. 180 k.k.	72
5.6. Prowadzenie pojazdu mechanicznego bez uprawnień	74
6. Krótko o zbiegu przestępstw drogowych.....	79
6.1. Uwagi ogólne.....	79
6.2. Zbieg przepisów z art. 173 § 2 k.k. z art. 173 § 1 k.k.	80
6.3. Zbieg przestępstwa z art. 177 k.k. z innymi przestępstwami	81
6.4. Zbieg występków z art. 178a § 1 k.k. z innymi występками	82
6.5. Zbieg pozostałych czynów z rozdziału XXI Kodeksu karnego.....	84
6.6. Podsumowanie.....	85
7. Wykroczenia drogowe	86
7.1. Uwagi ogólne.....	86
7.2. Wykroczenia o ogólnych dyspozycjach	86
7.3. Pozostałe wykroczenia	93

Rozdział II

Podstawowe zasady bezpieczeństwa – zasady sprawności	97
1. Uwagi wprowadzające	97
2. Nieprzewidywalność zachowań i ich ocena	98
3. Zasady sprawności psychomotorycznej	101
3.1. Uwagi ogólne	101
3.2. Stan nietrzeźwości.....	102
3.3. Stan po użyciu środka odurzającego	104
3.4. Zmęczenie, stan zdrowia, właściwości psychomotoryczne, psychologiczne i agresja	106
4. Zasada sprawności technicznej	113
5. Nakaz pozostania na miejscu wypadku.....	114

Rozdział III

Zasady bezpieczeństwa – bezwzględne nakazy	121
1. Zasada ruchu prawostronnego	121
2. Zasada pierwszeństwa	122
3. Zasada pierwszeństwa na skrzyżowaniu	123
4. Zasada pierwszeństwa przy jeździe na wprost.....	125
5. Zasada pierwszeństwa między kierującymi i pieszymi	126
6. Pierwszeństwo pojazdu uprzywilejowanego	128
7. System znaków	129
8. Nakaz należytego zabezpieczenia	131

Rozdział IV

Zasady bezpieczeństwa – reguły interpretacyjne.....	133
1. Uwagi wprowadzające	133
2. Zasada ostrożności szczególnej i ograniczonego zaufania.....	133
3. Zasada prędkości dostosowanej	137
4. Zachowanie wobec pieszych na przejściu	145
5. Zatrzymanie i postój	147
6. Wymijanie, omijanie i wyprzedzanie.....	149
7. Hamowanie i bezpieczny odstęp	152
8. Używanie świateł.....	153
9. Przejeżdżanie przez przejazd kolejowy	154
10. Reguły taktyczne.....	156
11. Zwyczaj	157

Rozdział V

Przeprowadzanie dowodów	161
1. Uwagi wprowadzające	161
2. Poszlaka jako dowód	163
3. Dowody elektroniczne	167
4. Dowody naukowe	173
5. Ciężar dowodu	180

Rozdział VI

Pozyskiwanie dowodów	185
1. Uwagi wprowadzające	185
2. Dowody przeprowadzane z urzędu	187
3. Dowody wnioskowane przez strony	194
4. Prekluzja dowodowa i jej znaczenie	199

Rozdział VII

Proces dowodzenia w sprawach o przestępstwa i wykroczenia drogowe	203
1. Czynności niepowtarzalne na miejscu przestępstwa (wykroczenia) drogowego.....	203
1.1. Uwagi ogólne	203
1.2. Oględziny miejsca	208
1.3. Oględziny miejsca wypadku drogowego	214
1.4. Oględziny pojazdu i wstępne badanie jego sprawności technicznej	221
1.5. Wstępne badanie sprawności psychomotorycznej kierujących.....	227
2. Czynności niepowtarzalne przeprowadzane poza miejscem zdarzenia drogowego	229
2.1. Oględziny osób żywych i ich odzieży.....	229
2.2. Oględziny ciała osoby podejrzewanej	231

2.3. Oględziny pokrzywdzonego i jego odzieży	234
2.4. Oględziny i otwarcie zwłok.....	236
2.5. Oględziny wewnętrzne zwłok.....	238
2.6. Okazanie rzeczy i osoby	241
2.7. Eksperyment procesowy	244
2.8. Pobranie krwi i wydzielin organizmu.....	246
2.9. Badanie stanu technicznego pojazdu, jego zespołów lub części	248
2.10. Przesłuchanie podejrzanego przed przedstawieniem zarzutów	250
2.11. Przesłuchanie świadka przez sąd w postępowaniu przygotowawczym (art. 316 § 3 k.p.k.)	252
3. Dokumentowanie czynności niepowtarzalnych.....	254
3.1. Protokolarne dokumentowanie czynności niepowtarzalnych	255
3.2. Szkic sytuacyjny.....	256
3.3. Dokumentacja wizualna.....	258
3.4. Rozpytanie uczestników i świadków.....	260
3.5. Notatka urzędowa i jej procesowe znaczenie	262
4. Eksperckie czynności niepowtarzalne	263
4.1. Uwagi ogólne.....	263
4.2. Opiniowanie.....	265
4.3. Kierunki wykorzystania treści informacyjnych uzyskanych podczas czynności niepowtarzalnych	267
4.4. Ekspercka ocena materiału badawczego uzyskanego podczas czynności niepowtarzalnych	270
4.5. Uwagi wstępne do problematyki opiniowania.....	275
4.6. Uwagi końcowe.....	278
5. Ujawnienie i ocena czynności niepowtarzalnych.....	279
6. Postępowanie sprawdzające	282
6.1. Przebieg.....	282
6.2. Ograniczenie kręgu podejrzanych.....	283

Rozdział VIII

Czynności dowodowe po wszczęciu postępowania karnego.....	285
1. Wyjaśnienia oskarżonego.....	285
1.1. Uwagi ogólne	285
1.2. Wyjaśnienia jako środek dowodowy	286
1.3. Odmowa wyjaśnień.....	287
1.4. Przyznanie się do winy	288
1.5. Fałszywe samooskarżenie	291
1.6. Wyjaśnienia obciążające.....	293
1.7. Nieprzyznanie się do winy	295
1.8. Zmiana wyjaśnień	296
1.9. Wyjaśnienia pisemne	298

1.10. Ostatnie słowo	299
1.11. Ocena wyjaśnień	300
2. Badania i oględziny	303
2.1. Uwagi ogólne	303
2.2. Obowiązek znoszenia	305
2.3. Dopuszczalność zastosowania przymusu	306
3. Zeznania świadków	307
3.1. Uwagi ogólne	307
3.2. Czynniki zapewniające udział świadka	309
3.3. Procesowe czynniki wpływające na prawdomówność świadka	312
3.3.1. Prawo do odmowy zeznań	312
3.3.2. Częściowa odmowa zeznań	315
3.3.3. Zwolnienie z zeznań	317
3.3.4. Przysięczenie	319
3.3.5. Upředzenie o odpowiedzialności karnej	320
3.3.6. Pozostałe gwarancje	321
4. Pozycja i rola pokrzywdzonego	322
4.1. Uwagi ogólne	322
4.2. Świadek-pokrzywdzony	326
4.3. Kumulacja ról procesowych	326
4.4. Ocena zeznań świadka-pokrzywdzonego	328
4.5. Oględziny i badania pokrzywdzonego	330

Rozdział IX

Dyskwalifikacja dowodu z zeznań lub wyjaśnień	335
1. Uwagi wprowadzające	335
2. Swoboda wypowiedzi	338
3. Zakaz zastępowania zeznań lub wyjaśnień pismami, zapiskami bądź notatkami	344
4. Procesowe możliwości wykorzystywania dowodów nielegalnie uzyskanych	346
4.1. Uwagi ogólne	346
4.2. Dowody pośrednio nielegalne	347
4.3. Wyłączenie dowodu nielegalnie uzyskanego	349

Rozdział X

Czynniki procesowe mogące wpływać na zeznania i wyjaśnienia	353
1. Uwagi wprowadzające	353
2. Przesłuchanie	355
3. Odczytywanie protokołów wyjaśnień i zeznań	356
4. Konfrontacja	358
5. Eksperyment i wizja	359

6. Inne czynniki wpływające na treść zeznań lub wyjaśnień	362
7. Mediacja	363

Rozdział XI

Opiniowanie w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych	365
1. Uwagi wprowadzające	365
2. Dopuszczenie dowodu	368
3. Przedmiot opinii	369
4. Zasada bezstronności i obiektywizmu	372
5. Zakaz dowodowy z art. 199 k.p.k.	376
6. Przesłuchanie biegłego	378
7. Opinia pozaprocesowa i jej znaczenie dowodowe	381
8. Ocena opinii	383

Rozdział XII

Rekonstrukcja przestępstwa lub wykroczenia drogowego przez biegłego	397
1. Uwagi wprowadzające	397
2. Opinie identyfikujące	398
2.1. Ekspertyza antropologiczna	398
2.2. Opinia biologiczna	400
2.3. Ekspertyza daktyloskopijna	401
2.4. Identyfikacja kierującego pojazdem	402
3. Opinie ujawniające	406
4. Opinia medyczna	407
4.1. Uwagi ogólne	407
4.2. Określenie rodzaju i stopnia obrażeń ciała	407
4.3. Rekonstrukcja wypadku na podstawie śladów biologicznych	409
5. Opinia toksykologiczna – zagadnienia węzłowe	410
6. Inne rodzaje opinii	412
6.1. Uwagi ogólne	412
6.2. Badanie psychotechniczne	413
6.3. Kryminalistyczne badanie żarówek	414
6.4. Badanie ogumienia	415
6.5. Ekspertyza metalograficzna	416
7. Wspomaganie rekonstrukcji danymi zakodowanymi w systemach informatycznych pojazdów	416
7.1. Uwagi ogólne	416
7.2. Ujawnianie dowodów i ich ocena	417
7.3. Dowody z odczytów tachografów oraz zapisów z systemów informatycznych	419
7.4. Uwagi końcowe	422
8. Opinia sądowo-psychiatryczna	423

8.1. Uwagi ogólne.....	423
8.2. Przesłanki powołania.....	425
8.3. Postanowienie o powołaniu.....	427
8.4. Opiniowanie.....	427
9. Opinia psychologiczna.....	429
9.1. Uwagi ogólne.....	429
9.2. Przedmiot opinii.....	430
9.3. Ocena opinii.....	432

Rozdział XIII

Opinia biegłego do spraw ruchu drogowego i techniki samochodowej.

Refleksje eksperta	435
1. Uwagi wprowadzające	435
2. Problematyka opiniowania	438
3. Opinia techniczna	439
4. Ogólne założenia opinii.....	441
5. Ocena materiału badawczego przez biegłego	443
5.1. Notatka informacyjna.....	443
5.2. Protokół oględzin miejsca wypadku	444
5.3. Szkic miejsca wypadku.....	444
5.4. Dokumentacja fotograficzna.....	445
5.5. Protokół oględzin powypadkowych pojazdu.....	447
6. Zakres opinii	448
7. Przyjęcie założeń do opiniowania.....	450
8. Dowody osobowe.....	450
9. Rekonstrukcja zdarzeń z udziałem pieszych.....	453
10. Rekonstrukcja zderzeń pojazdów	456
11. Opiniowanie zdarzeń z udziałem pojazdów jednośladowych.....	458
12. Zdarzenia z udziałem pojazdów szynowych.....	461
13. Zdarzenia drogowe z udziałem zwierzyny.....	462
13.1. Uwagi ogólne	462
13.2. Czynności na miejscu zdarzenia drogowego z udziałem zwierzyny	463
13.3. Uwagi końcowe	464
14. Komputerowe wspomaganie opinii.....	465
15. Podsumowanie	467

Rozdział XIV

Dogmatyczna ocena materiału empirycznego. Koncepcje

odpowiedzialności	469
1. Uwagi ogólne.....	469
2. Obiektywne przypisanie skutku	473
3. Rozszerzona odpowiedzialność.....	476

4. Obojętność woli	480
5. Świadoma nieumyślność	482
6. Kontrowersje wokół przyczynienia.....	484
7. Spojrzenie w przyszłość	487
8. Podsumowanie.....	489

Rozdział XV

Procesowe konsekwencje braków w postępowaniu dowodowym	491
1. Uwagi wprowadzające	491
2. Istotne braki postępowania przygotowawczego	496
3. Niedostatki dowodowe w postępowaniu przed sądem pierwszej instancji	499
4. Braki dowodowe a zarzuty odwoławcze.....	500
5. Dopuszczenie dowodów w postępowaniu odwoławczym	504
6. Uchylenie wyroku sądu pierwszej instancji do ponownego rozpoznania ..	506
7. Skarga na wyrok sądu odwoławczego	507
8. Niedostatki dowodowe i ich ocena w ramach swobodnej oceny dowodów ...	510
9. Rzetelność w postępowaniu dowodowym.....	512

Rozdział XVI

Problematyka karania sprawców przestępstw i wykroczeń drogowych.

Zagadnienia węzłowe	517
1. Uwagi wprowadzające	517
2. Nietrzeźwość	527
3. Ucieczka z miejsca zdarzenia.....	530
4. Zakaz prowadzenia pojazdów	531
5. Odszkodowanie i zadośćuczynienie	533
6. Orzeczenie świadczenia pieniężnego.....	535
7. Przyczynienie pokrzywdzonego	536
8. Warunkowe umorzenie postępowania karnego	538
8.1. Uwagi ogólne.....	538
8.2. Dodatnie przesłanki procesowe	539
8.3. Przesłanki materialne.....	541
9. Nadzwyczajne złagodzenie kary	542

Rozdział XVII

Obrońca i pełnomocnik. Podstawowe kierunki działań	545
1. Uwagi wprowadzające	545
2. obrońca i pełnomocnik w postępowaniu przygotowawczym.....	546
2.1. Uwagi ogólne.....	546
2.2. Pozycja i rola pełnomocnika w czynnościach niepowtarzalnych.....	548
2.3. obrońca i pełnomocnik w fazie <i>ad personam</i> postępowania przygotowawczego.....	551

2.4. Uwagi końcowe	553
3. Udział obrońcy i pełnomocnika w postępowaniu przed sądem	555
3.1. Uwagi ogólne.....	555
3.2. Udział w posiedzeniu organizacyjnym	556
3.3. Udział obrońcy i pełnomocnika w rozprawie	558
3.4. Uwagi końcowe.....	559
4. Wniosek obrońcy o skazanie bez rozprawy.....	560
5. Skazanie bez rozprawy wnioskowane przez prokuratora	561
6. Dobrowolne poddanie się karze w trybie art. 387 k.p.k.	563
7. Podsumowanie.....	566
Wykaz ważniejszej literatury	569

WYKAZ SKRÓTÓW

Akty prawne

EKPC	– Konwencja o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, sporządzona w Rzymie 4.11.1950 r., zmieniona następnie Protokołami nr 3, 5 i 8 oraz uzupełniona Protokołem nr 2 (Dz.U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284 ze zm.)
k.c.	– ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2020 r. poz. 1740 ze zm.)
k.k.	– ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2020 r. poz. 1444 ze zm.)
k.k. z 1932 r.	– rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 11.07.1932 r. – Kodeks karny (Dz.U. Nr 60, poz. 571 ze zm.) – uchylone
k.k. z 1969 r.	– ustawa z 19.04.1969 r. – Kodeks karny (Dz.U. Nr 13, poz. 94 ze zm.) – uchylona
k.p.c.	– ustawa z 17.11.1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2020 r. poz. 1575 ze zm.)
k.p.k.	– ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 2020 r. poz. 30 ze zm.)
k.p.k. z 1969 r.	– ustawa z 19.04.1969 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz.U. Nr 13, poz. 96 ze zm.) – uchylona
k.r.o.	– ustawa z 25.02.1964 r. – Kodeks rodzinny i opiekuńczy (Dz.U. z 2020 r. poz. 1359)
k.w.	– ustawa z 20.05.1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2019 r. poz. 821 ze zm.)
MPPOiP	– Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych otwarty do podpisu w Nowym Jorku dnia 19.12.1966 r. (Dz.U. z 1977 r. Nr 38, poz. 167)
nowela kwietniowa z 2016 r.	– ustawa z 11.03.2016 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 437)
p.r.d.	– ustawa z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110 ze zm.)

Czasopisma, publikatory i inne

Apel.-W-wa	– Apelacja. Orzecznictwo Sądu Apelacyjnego w Warszawie
Biul. PK	– Biuletyn Prokuratury Krajowej

Biul. SN	–	Biuletyn Sądu Najwyższego
Dz.U.	–	Dziennik Ustaw
GP	–	Gazeta Prawna
GS	–	Gazeta Sądowa
Inf. Praw.	–	Informacja Prawnicza
KRRP	–	Krajowa Rada Radców Prawnych
KZS	–	Krakowskie Zeszyty Sądowe. Orzeczenia Sądu Apelacyjnego w Krakowie w sprawach karnych
Legalis	–	system informacji prawnej wydawnictwa C.H. Beck
LEX	–	system informacji prawnej wydawnictwa Wolters Kluwer
MoP	–	Monitor Prawniczy
M.P.	–	Monitor Polski
NP	–	Nowe Prawo
NRA	–	Naczelna Rada Adwokacka
OSA	–	Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych
OSNAPiUS	–	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Administracyjna, Pracy i Ubezpieczeń Społecznych
OSNC	–	Orzecznictwo Sądu Najwyższego, Izba Cywilna
OSNCP	–	Orzecznictwo Sądu Najwyższego, Izba Cywilna oraz Pracy i Ubezpieczeń Społecznych
OSN(K)	–	Orzecznictwo Sądu Najwyższego, Izba Karna
OSNDP	–	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Departamentu Prokuratury
OSNKW	–	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Karna i Wojskowa
OSNP	–	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych
OSNPG	–	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Prokuratury Generalnej
OSNPK	–	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Prokuratury Krajowej
OSNwSK	–	Orzecznictwo Sądu Najwyższego w Sprawach Karnych
OSP	–	Orzecznictwo Sądów Polskich
OSPiKA	–	Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych
PiP	–	Państwo i Prawo
PK	–	Problemy Kryminalistyki
PPK	–	Przegląd Prawa Karnego
Prob. Praw.	–	Problemy Praworządności
Prok. i Pr.	–	Prokuratura i Prawo
PS	–	Przegląd Sądowy
Prz. Pol.	–	Przegląd Policyjny
PTMSiK	–	Polskie Towarzystwo Medycyny Sądowej i Kryminologii
SMO	–	Służba MO
SO	–	Sąd Okręgowy
WPP	–	Wojskowy Przegląd Prawniczy
ZN ASW	–	Zeszyty Naukowe Akademii Spraw Wewnętrznych
ZNUJ	–	Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego

Tekstem *pochyłym* zaznaczono przepisy uchylone i nieobowiązujące.

OD AUTORA

Na wstępie, będącym osobistymi refleksjami, autor pragnie podziękować Wydawnictwu Wolters Kluwer, że zdecydowało się na kolejne wydanie „Zarysu pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych”. W istocie oddawane do oceny Czytelników opracowanie jest praktycznym vademecum pracy obrońców i pełnomocników zajmujących się zawodowo sprawami dotyczącymi przestępstw i wykroczeń drogowych. Jest opracowaniem wybitnie interdyscyplinarnym, które jednoznacznie wskazuje, że bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno być traktowane jako samodzielna dyscyplina naukowa. Obserwując praktykę, można bowiem zauważyć, że organy państwa na przestrzeni ostatnich lat poprzez działalność prawotwórczą sięgają po ograniczenia praw obywatelskich, w tym prawa do obrony, rzetelnego procesu, niezawisłości sądów. Służą temu znaczące ograniczenia prawa do obrony, utrudnianie obrońcom i pełnomocnikom wykonywania ich pracy. Mamią przy tym społeczeństwo, że działają w jego interesie, uprawiając typową sztukę manipulacji, posługując się różnymi metodami, w tym: „przypisywaniem winy”, „nowomową”, „wciskaniem kitu”, „dezinformacją”, „zastraszaniem”, argumentacją „dobrej zmiany”, a nawet czynieniem pozornych ustępstw¹.

Nie zajmują się przy tym podjęciem próby poznania etiologii przestępczości komunikacyjnej, co ma istotne znaczenie dla podejmowania działań zapobiegawczych, eliminujących zachowania leżące na „przedpolach” zdarzeń drogowych, których wcale nie musieli wywołać wytypowani sprawcy, pokrzywdzeni, ale leżały po stronie władzy publicznej odpowiedzialnej za stan dróg, ich oznakowanie, wyposażenie oraz organizację ruchu. Tymczasem dowody zebrane, ale w sposób wszechstronny i rzetelny w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych, stanowią bezcenny materiał badawczy, zupełnie niewykorzystywany. Organy państwa od lat uważają, że zaostrzanie odpowiedzialności, tworzenie coraz to nowych zakazów będzie stanowiło doskonałe remedium, dzięki któremu bezpieczeństwo ruchu ulegnie znaczącej poprawie. Nic bardziej błędnego. Dlatego też rola obrońców i pełnomocników w sprawach o przestępstwa i wykroczenia drogowe nabiera szczególnego znaczenia. Wszak to oni stoją obecnie na straży praworządności i obrony praw obywatelskich. Aby jednak mogli to realizować w sposób

¹ Szerzej J. Stelmach, *Sztuka manipulacji*, Warszawa 2018, s. 25–29, 37–41, 49–53, 65–69, 87–95, 105–109 oraz podana tam literatura.

skuteczny i efektywny, powinni posiadać specjalistyczną wiedzę dotyczącą szeroko rozumianego bezpieczeństwa drogowego, przestępczości komunikacyjnej czy też innych czynów zabronionych związanych z ruchem drogowym, czyli czynów najbardziej „demokratycznych”, albowiem dotyczą dosłownie każdego, a ryzyko bycia sprawcą bądź ofiarą wzrasta wprost proporcjonalnie do liczby przejeżdżanych kilometrów. Tak więc racjonalne uzasadnienie znajduje postulat, aby bezpieczeństwo ruchu drogowego było traktowane jako odrębna dyscyplina wiedzy, wchodząca w skład bezpieczeństwa wewnętrznego i prawa, jako przedmioty fakultatywne lub będące przedmiotem studiów podyplomowych. Warto również rozważyć, aby tego rodzaju zajęcia były prowadzone z aplikantami sędziowskimi, prokuratorskimi, adwokackimi oraz radcowskimi. Zwrócić bowiem należy uwagę, że wymieniona dyscyplina łączy w sobie wiedzę z zakresu kryminalistyki, kryminologii, wiktyologii, nauk medycznych, psychologii, nauk technicznych, informatycznych, nie wyłączając problematyki ubezpieczeniowej. Uzyskane przez wymienione dyscypliny wyniki badań powinny być rozpatrywane łącznie w celu stworzenia uniwersalnego systemu, w tym także prawnego, pozostającego w zgodzie z aksjologią bezpieczeństwa drogowego, eliminującego czynniki kryminogenne w sposób wszechstronny, akceptowany przez ogół obywateli, a nie tylko czynniki władzy pozostające pod wpływem tzw. legislatury inżynieryjnej i politycznego zapotrzebowania. Poza opracowaniem odpowiednich podstaw prawnych, konieczne będzie szybkie podjęcie właściwych działań organizacyjnych zapewniających szybkie identyfikowanie niebezpieczeństwa związanego zarówno z zachowaniem człowieka, jak też niewłaściwością drogi oraz niebezpiecznymi pojazdami. Przedstawione postulaty możliwe będą do zrealizowania przez potraktowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego jako dyscypliny zintegrowanej i zróżnicowanej, przy jednoczesnym uwzględnieniu jego specyfiki oraz interdyscyplinarności².

Konieczne zatem wydaje się opracowanie algorytmu opartego o analizę zapisów monitoringów, danych Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, analizy akt spraw karnych jednostek organizacyjnych prokuratury, sądów, jak również analiz Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie oraz ubezpieczycieli, związanego z ryzykownymi zachowaniami kierujących. Nie można również wykluczyć przeprowadzenia badań psychologicznych sprawców wypadków drogowych, oczywiście po uzyskaniu od nich zgody, odnoszących się do ich zachowań w ruchu, w tym także przyczyn podejmowania ryzykownych zachowań.

Należy również podkreślić ważną rolę biegłych opiniujących w sprawach o przestępstwa i wykroczenia drogowe. Z punktu widzenia merytorycznego ich opinii nie są w stanie ocenić organy procesowe, gdyż nie posiadają odpowiedniego przygotowania fachowego. Natomiast biegli są w stanie wskazać na niedostatki dowodowe uniemożliwiające przeprowadzenie zleconej rekonstrukcji, a tym samym ustalenia jej przyczyn. Tworzy to swoistego rodzaju zamknięty krąg, gdyż to biegli uzurpują sobie ocenę winy,

² Por. R. Wróblewski, *Bezpieczeństwo narodowe*, Siedlce 2019, s. 312–327.

co absolutnie nie należy do ich kompetencji. Trzeba zatem rozważyć opracowanie regulacji prawnych, co wiąże się ze zmianą ustawy o biegłych sądowych, która rodzi się w ogromnych bólach od wielu lat, aby zapewnić najwyższy poziom opiniowania. Zasadne może zatem być powołanie regionalnych oraz centralnego systemu szkolenia biegłych sądowych, których kwalifikacje byłyby sprawdzane po ukończeniu kursu zorganizowanego, np. przez Instytut Ekspertyz Sądowych czy Przemysłowy Instytut Motoryzacji przy udziale biegłych o uznanych kwalifikacjach oraz dysponujących odpowiednim dorobkiem naukowym. Jest to o tyle istotne, że lada chwila organy sprawiedliwości staną przed nowymi wyzwaniami związanymi z dopuszczeniem do ruchu pojazdów autonomicznych, co miało już miejsce w niektórych krajach. Problematyka odpowiedzialności karnej czy wykroczeniowej zdarzeń drogowych z udziałem takich pojazdów zapewne będzie wzbudzała wiele kontrowersji.

Autor pragnie podziękować za wiele życzliwości oraz uwagi, jakie otrzymał od prof. dr. hab. Brunona Hołysta, prof. dr. hab. Bronisława Młodziejowskiego, prof. dr. hab. Ryszarda A. Stefańskiego, recenzentowi, również adwokatowi, prof. dr. hab. Wojciechowi Cieślakowi oraz prof. dr. hab. Markowi Ciskowi. Osobne podziękowania należą się inż. Tadeuszowi Diupero, inż. Markowi Kaniewskiemu oraz dr. inż. Piotrowi Krzemieniowi za wprowadzenie w arkana tajemnej wiedzy inżynieryjnej, opiniowania oraz informacyjnej.

Opracowanie operuje stanem prawnym na dzień 1.04.2021 r.

SYNTETYCZNY WSTĘP DO WYDANIA V

Pierwsze wydanie *Metodyki pracy adwokata w sprawach wypadków drogowych* ukazało się blisko ponad 10 lat wstecz. Od tego czasu wiele się zmieniło w obowiązującym porządku prawnym. Za zmianami próbowały nadążyć kolejne wydania. Jednak ostatnie regulacje spowodowały konieczność gruntownego przeredagowania pracy. Dotyczyły one już nie tylko wcześniej bezpośrednio zainteresowanych adwokatów, lecz powinny wzbudzić ciekawość również radców prawnych, którzy zostali dopuszczeni do obrony w sprawach karnych. Ponadto wiele się zmieniło w judykaturze dotyczącej przestępczości komunikacyjnej, nastąpił rozwój wielu gałęzi nauki, toteż zmieniły się sposoby opiniowania, dotyczące zwłaszcza rekonstrukcji przebiegu przestępstw i wykroczeń drogowych. Pojawiły się, dotychczas niedostrzegane, źródła dowodowe, powstał nowy, doskonalszy sprzęt ujawniający ślady, jak też inne dowody. Za całym tym procesem nie nadążał człowiek, będący niejako „najsłabszym ogniwem” dynamicznego rozwoju motoryzacji, zjawiska społecznego nie do opanowania. Owo „najsłabsze ogniwo” to nie tylko uczestnik ruchu drogowego, ale również prowadzący postępowania w tego rodzaju sprawach, opiniujący biegli, badacze – starający się dociec przyczyny hekatomby tragedii mającej rokrocznie miejsce na polskich drogach, a także prawodawcy – oglądający się przede wszystkim na wydźwięk propagandowy, autorzy czasami wręcz nieprawdopodobnych pomysłów, ale niezwykle odporni na zdobycze nauki. Można postawić pytanie: jak oni sobie poradzą z opiniowaniem w sprawach wypadków oraz zdarzeń drogowych, w których uczestniczyły pojazdy autonomiczne? Ta też problematyka została omówiona w niniejszym opracowaniu.

Oddawana do rąk Czytelników książka zasadniczo różni się od pierwowzoru, jak też kolejnych wydań. Po pierwsze, omawia stan prawny na dzień 1.04.2021 r., co nie było wcale łatwym zadaniem, gdyż nie ukształtowało się jeszcze orzecznictwo oparte na nowych lub zmienionych regulacjach. Niewiele też ukazało się publikacji naukowych odnoszących się do zmian. Zwrócić przy tym trzeba uwagę, że wokół owych zmian występowało, i nadal występuje, wiele kontrowersji eksponujących przede wszystkim występujące niejasności. Podkreślić przy tym należy, że w ciągu ostatnich lat procedura karna, jak też prawo karne materialne ulegały blisko 100 nowelizacjom. Niemniej znowelizowane Kodeks karny, Kodeks wykroczeń, Kodeks postępowania karnego oraz Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia stanowią zasadniczo kontynuację linii

rozwojowej polskiego prawodawstwa karnego z 1969 r., jak też z 1928 r. Powyższe jest o tyle istotne, że praktyka, a także doktryna będą mogły korzystać z dotychczasowego orzecznictwa oraz piśmiennictwa. Chciało by się powiedzieć *nihil novi* poza znaczącymi ograniczeniami praw obywatelskich, zwiększeniem represyjności, wzmacnianiem pozycji organów ścigania, wpływania na sądy itp. Zresztą zapal twórczy władzy ustawodawczej nie słabnie. Co chwila spotykamy się z nowymi propozycjami. Stąd w niektórych fragmentach autor nie przedstawił zagrożeń, zwłaszcza w zakresie dolnych i górnych progów zagrożenia, granic środków kompensacyjnych czy nawiązek. Odnosnie do nowatorskich rozwiązań, wielu się nich nie spodziewa, chyba że do powrotu do rozwiązań sprzed i po 1969 r., kiedy to zaczął obowiązywać stary Kodeks karny.

Niniejsze opracowanie, poza zagadnieniami karno-materialnymi oraz procesowymi, zostało znacznie wzbogacone o aspekty kryminalistyczne, dotyczące medycyny sądowej, toksykologii i innych gałęzi wiedzy, wielokrotnie możliwej do wykorzystania przez strony procesowe, nie zapominając o sędziach, w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych. Powyższe zostało wzbogacone szerokim odniesieniem do praktyki, w tym także w syntetyczny sposób omawianiem konkretnych spraw, które były przedmiotem badań empirycznych autora. Można zatem śmiało powiedzieć, że książka jest opracowaniem interdyscyplinarnym ze zdecydowanym położeniem akcentu na praktykę. Nie jest jednak wolna od rozważań dogmatycznych, dotyczących zwłaszcza kwestii niejasnych czy spornych, w tym zwłaszcza dotyczących zmian, które miały miejsce po poprzednim wydaniu w 2016 r.

W siedemnastu rozdziałach omawia ona zagadnienia zarówno karno-materialne, jak i procesowe dotyczące bardzo specyficznej dziedziny, jaką jest szeroko rozumiana przestępczość komunikacyjna. Akcentuje, i to w wielu miejscach, konieczność fachowego przygotowania osób decydujących się na prowadzenie tego rodzaju spraw, albowiem popełnione przez nie błędy wielokrotnie nie będą możliwe do naprawienia. Oczywiście, nie przedstawia gotowych recept, gdyż każda sprawa jest inna. Wskazuje jednak na konkretne możliwości dowodzenia, ujawniania możliwości wykorzystania konkretnych źródeł dowodowych, które mogą okazać się przydatne dla rekonstrukcji przestępstwa lub wykroczenia drogowego. Autor ma świadomość, że nie każdy zajmujący się tą problematyką będzie miał specjalistyczną wiedzę z różnych dziedzin nauki. Wymagać jednak od niego należy wiedzy dotyczącej możliwości ujawnienia i wykorzystania ważnych źródeł dowodowych. Dlatego też adresatami opracowania nie są wyłącznie adwokaci i radcowie prawni, ale również sędziowie, prokuratorzy, policjanci, biegli, aplikanci, a także studenci zainteresowani tą problematyką. Warto, aby sięgnęli po nią również pracownicy ubezpieczycieli zajmujący się likwidacją szkód komunikacyjnych. Być może okaże się pomocna przy podejmowaniu decyzji o przyznaniu lub odmowie przyznania odszkodowania.

I jeszcze jedna uwaga. Uważny Czytelnik zapewne dostrzeże znaczącą przewagę organów państwa, zwłaszcza w zakresie ujawniania, gromadzenia oraz interpretacji materiału dowodowego. Inkwizycyjne postępowanie przygotowawcze znacznie ogranicza kontradyktoryjność postępowania sądowego i wielokrotnie czyni obronę, jak też reprezentowanie pokrzywdzonego, zadaniem trudnym, wymagającym nie tylko szerokiej wiedzy, ale też pomysłowości oraz zdolności przewidywania następstw podjętych działań. Tak więc obrońca i pełnomocnik znaleźli się w mało komfortowej sytuacji, mając niejednokrotnie przeciwko sobie wyspecjalizowany oraz posiadający nieograniczone możliwości aparat państwowy wsparty poczynaniami polityków, których dewizą stało się zwiększenie represyjności, jak też ograniczanie praw obywatelskich, co uzasadniane jest bałamutnymi stwierdzeniami, że chodziło im o ochronę społeczeństwa przed szerzącą się przestępczością. W opracowaniu niniejszym wykorzystane zostały badania własne autora, zarówno podczas jego pracy jako prokuratora oraz adwokata, wielokrotnie odbiegające od oficjalnych informacji władz publicznych.

Rozdział I

ZAGADNIENIA PODSTAWOWE W PROCESIE ROZPOZNANIA ZNAMION PRZESTĘPSTW I WYKROCZEŃ DROGOWYCH

1. Krótki zarys problematyki

Przestępstwa drogowe w obowiązującym Kodeksie karnym zostały stypizowane podobnie jak w poprzednio obowiązującej ustawie z 1969 r., przenosząc tym samym balast, który nowa ustawa karna odziedziczyła po Kodeksie karnym z 1932 r. Przepisem odbiegającym od pozostałych jest przede wszystkim art. 177 k.k. obejmujący, głównie z uwagi na częstotliwość, przestępstwa kierowców. Swoistością tego przepisu jest odwrócona typowość. Z reguły bowiem typy nieumyślne przestępstw występują jako uprzywilejowane przestępstw umyślnych. W tym konkretnym przypadku jest odwrotnie. Artykuł 177 k.k. typizuje przestępstwo nieumyślne jako podstawowe i wyłączne. Sprawca umyślnego skutku osiągniętego przez naruszenie zasad bezpieczeństwa odpowiadałby na podstawie stosownego przepisu rozdziału XIX k.k. lub z art. 288 k.k.¹ Artykuł 177 k.k. typizuje zatem przestępstwo kierowcy (choć nie tylko) jako nieumyślne i skutkowe. Tradycjonalizm, stanowiący pokłosie Kodeksu karnego z 1932 r., znalazł jednak wyraz w przeniesieniu do obowiązującej kodyfikacji karnej funkcji dawnego *art. 215* w odniesieniu do kierowców. Ten spełniający funkcję substytucyjną przepis został wcielony do norm art. 173 i 174 k.k. Przywróciło to aktualność rozważań na temat całej problematyki charakteryzującej *art. 215* k.k. z 1932 r.

Przestępstwo spowodzenia katastrofy (art. 173 k.k.) i spowodzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa (art. 174 k.k.) będzie wymagało szczegółowego omówienia, a nastąpi to w dalszej części opracowania. W tym miejscu można jedynie podkreślić, że obowiązujący Kodeks karny ustanowił niejako przestępstwo pełne², do którego znamion należą:

¹ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 13 i n.; T. Cyprian, *Czy wprowadzić zmiany do rozdziału o przestępstwach komunikacyjnych*, PiP 1963/8–9, s. 347.

² Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 16.

- 1) sprowadzenie stanu bezpośredniego zagrożenia katastrofą,
- 2) wystąpienie realnych elementów katastrofy (art. 173 k.k.).

Oprócz tego ustawodawca wprowadził art. 174 k.k. jako normę dopełniającą (czy subsydiarną), typizującą niepełny wizerunek przestępstwa z art. 173 k.k., gdy zawiera wyłącznie pewne ze wskazanych znamion. Co jednak charakterystyczne, we wskazanych przepisach nie wymieniono naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, chociaż stanowią one dopełnienie ustawowej istoty czynów³.

Tego rodzaju sytuacja stwarza konieczność omówienia dwóch ważnych problemów, tj. wskazania różnic między katastrofą (art. 173 k.k.) a wypadkiem (art. 177 k.k.), oraz podmiotowości przestępstw z art. 173 i 174 k.k. To, że podmiotem tych przestępstw może być każda osoba, nie wyłączając kierującego jakimkolwiek pojazdem, nie budzi wątpliwości. Dopóki nie było art. 177 k.k., dopóty wykładnię taką dyktowała potrzeba. Skoro jednak przepis ten funkcjonuje od ponad 40 lat, to można, a wręcz należy, pozościć pełną swobodę działania zdrowego rozsądku, co postaram się wykazać.

Kodeks karny w rozdziale XXI wymienia jeszcze jeden przepis adresowany do kierujących pojazdami. Jest to § 1 art. 178a k.k. ustanawiający odpowiedzialność karną dla kierujących pojazdami w stanie nietrzeźwym oraz pod wpływem środka odurzającego. Nie wdając się w merytoryczną ocenę kryminalizacji tego rodzaju zachowań, należy podnieść, że przepis ten wprost odwołuje się do bezwzględnie obowiązujących zasad bezpieczeństwa statuujących konieczność zachowania sprawności psychomotorycznej, choć zakłóconej wyłącznie alkoholem lub środkami odurzającymi. To zacieśnienie z punktu widzenia reguł bezpieczeństwa nie jest niczym uzasadnione. Wszak pozościwione zostały bez penalizacji tak niebezpieczne zjawiska, jak prowadzenie pojazdu niesprawnego technicznie przez kierującego skrajnie zmęczonego czy też chorego zażywającego leki osłabiające jego zdolności psychomotoryczne. Czy jednak zagadnienie to, ważne dla bezpieczeństwa drogowego, powinno być zwalczane normą karną? Odpowiedź wydaje się oczywista, że nie. Wystarczą normy administracyjne eliminujące osoby „niebezpieczne” z ruchu drogowego.

Wreszcie przepisy art. 179 i 180 k.k., które mają stanowić gwarancję tego, że do ruchu zostaną dopuszczone sprawne pojazdy oraz sprawni kierujący. Przepisy te także wiążą się bezpośrednio z przestępczością drogową, chociaż ich hipotezy dopuszczają to, że pojazd wcale nie musi znajdować się w ruchu, co jest warunkiem odpowiedzialności na podstawie wskazanych wcześniej przepisów.

Poza rozdziałem XXI k.k. znalazł się przepis art. 355 k.k., tzw. wojskowy wypadek komunikacyjny. Przepis ten w dużej mierze jest odbiciem art. 177 k.k., a odrębność

³ Por. W. Mąciór, *Problem przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii i praktyki*, ZNUJ 1968/35, s. 32.

dotyczy: podmiotu przestępstwa (tj. żołnierza prowadzącego wojskowy, uzbrojony pojazd mechaniczny), skutku obejmującego również szkodę w mieniu, a także braku wniosku o ściganie w razie zaistnienia lekkiego wypadku⁴.

Zupełnie nowy jest przepis art. 180a k.k. dodany ustawą z 20.03.2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 541 ze zm.), a przewidujący karne konsekwencje prowadzenia pojazdu mechanicznego pomimo wydania decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami. Owa regulacja wzbudzała i wzbudza wiele kontrowersji, zwłaszcza w zakresie penalizowania tego rodzaju zachowania. Szczegółowo zostanie omówiona w dalszej części opracowania.

2. Katastrofa w ruchu drogowym

2.1. Uwagi ogólne

Kodeks karny utrzymał pojęcie katastrofy w ruchu lądowym w art. 173 k.k. Katastrofa nie występuje jednak jako zdarzenie grożące potencjalnie, lecz jako fakt obdarzony określonymi przez ustawodawcę skutkami. Ów przepis nie ma jednak monopolistycznego charakteru, jaki miał *art. 215 k.k. z 1932 r.* Jego rola jest wyjątkowa⁵, albowiem zakłada, że kierujący pojazdem na skutek nieprzestrzegania obowiązujących zasad bezpieczeństwa doprowadził do katastrofy. Ustawodawcy zapewne nie chodziło o to, że katastrofa to suma licznych wypadków drogowych, nawet o tragicznych następstwach. Znane są przypadki zderzeń wielu pojazdów, w których wielu kierowcom można zarzucić nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa. Nie chodzi zapewne o ściganie każdego kierowcy pod zarzutem współsprawstwa katastrofy. Byłaby to solidarna odpowiedzialność wszystkich uczestników za skutki karambolu na drodze. Z kolei indywidualizacja odpowiedzialności jest uwarunkowana wieloma czynnikami, toteż przeprowadzenie tego rodzaju procesu dowodzenia staje się praktycznie niemożliwe.

Artykuł 177 k.k. jest bardziej elastycznym instrumentem określającym odpowiedzialność niż art. 173 k.k. Dlatego zastosowanie art. 173 k.k. do przestępstw w ruchu drogowym mogłoby być pominięte, bez szkody dla całego systemu ochrony karnej bezpieczeństwa komunikacji. Przemawia za tym również aspekt semantyczny⁶, jak też sama konstrukcja odpowiedzialności za wypadki drogowe, w których wina została określona jako nieumyślna, nawet mimo umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa. Ruch drogowy

⁴ Szerzej R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 120–121.

⁵ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 27. Sąd Apelacyjny w Gdańsku w wyroku z 10.12.2014 r., II AKa 383/14, LEX nr 1765589, stwierdził, że: „Choć nie wynika to wprost z przepisów art. 173 k.k., spowodowanie katastrofy w ruchu wymaga naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu, które stanowi dopełnienie ustawowych znamion czynu (por. wyrok SA w Lublinie z 18.03.2008 r., II AKa 56/08, LEX nr 399937)”.

⁶ Szerzej A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 28–31.

ze swej natury nie jest bezpieczny, toteż „kierujący pojazdem mechanicznym, który, naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, nie odpowiada z art. 160 k.k.” – stwierdził Sąd Najwyższy we wpisanej do księgi zasad prawnych uchwale składu 7 sędziów z 15.02.1977 r., VII KZP 22/76, OSNKW 1977/3, poz. 17⁷. Nie istnieją zatem racjonalne przesłanki, aby art. 173 k.k. znalazł zastosowanie do kierujących pojazdami. Jest to przepis właściwy dla katastrof kolejowych⁸, lotniczych czy morskich.

2.2. Ustawowe znamiona

Analizując konstytutywne cechy katastrofy, należy uwzględnić, że skoro ustawodawca w art. 173 § 1 k.k. nie użył słowa „zdarzenie” (co uczynił w art. 163 § 1 k.k.), mimo że dobra zagrożone określił w taki sam sposób, to znaczy, że dla bytu występku z art. 173 § 1 k.k. nie wystarczy wywołanie w ruchu zagrożenia dla życia, zdrowia wielu osób bądź mienia w wielkich rozmiarach, ale musi występować czynnik dodatkowy⁹. Jest nim skutek o poważnych rozmiarach zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym¹⁰.

W orzecznictwie sądowym utrwalony został pogląd, że w związku z pojęciem katastrofy zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób należy przyjąć, iż „wiele osób” to nie mniej niż dziesięć (wyrok SA we Wrocławiu z 16.10.2013 r., II AKa 305/13, LEX nr 1392144)¹¹.

Przestępczą katastrofą w komunikacji jest więc takie zdarzenie, które zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Ma to być zatem zdarzenie groźne, niosące ze sobą tak duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, że stanowi zagrożenie powszechne. Rzeczywisty skutek tego zdarzenia nie ma istotnego znaczenia¹². Musi to być wielkie zagrożenie, łączące w sobie zarówno ogromną siłę niszczącą, jak i rozległość. Rozległość zagrożenia należy wskazać jako pierwszy konstytutywny element pojęcia niebezpieczeństwa powszechnego. Drugim jest jednoznaczność owego zagrożenia dla nieokreślonej zbiorowości ludzkiej albo mienia. Tej powszechności nie stwarza wcale duża częstotliwość zagrożeń indywidualnych. Jest sumą tych niebezpieczeństw, nawet

⁷ E. Szwedek, *Glosa do uchwały SN (7) z 15.02.1977 r., VII KZP 22/76*, OSP 1978/1, poz. 7.

⁸ Szerzej P. Hachulski, *Kryminalistyczna problematyka katastrof kolejowych*, Warszawa 1975, s. 8–22.

⁹ Por. A. Wąsek, *Kodeks Karny. Komentarz*, Warszawa 2004, Legalis, art. 173, nt 6.

¹⁰ Zob. R.A. Stefański, *Przestępstwa drogowe w nowym kodeksie karnym [w:] Problematyka prawna i techniczna wypadków drogowych. Materiały szkoleniowe*, Kraków 1998, s. 27; A. Marek, *Komentarz do kodeksu karnego. Część szczególna*, Warszawa 2000, s. 106.

¹¹ Por. wyrok SA w Lublinie z 18.07.2013 r., II AKa 117/13, LEX nr 1369352; inaczej wyrok SA w Lublinie z 12.09.2013 r., II AKa 157/13, LEX nr 1369244; wyrok SA w Lublinie z 18.03.2008 r., II AKa 56/08, LEX nr 399937, nt 1.

¹² Zob. R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 139; inaczej J. Wojciechowski, *Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo*, Warszawa 1997, s. 301; R. Góral, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 1998, s. 240.

pozbawionych jednoczesności. Trzecim elementem niebezpieczeństwa powszechnego jest bezpośredniość zagrożenia, a czwartym względna jego trwałość¹³. Zagrożenie nie musi być abstrakcyjne. Musi być konkretne i realne¹⁴.

We wskazanych wyżej czterech elementach zawarty jest wymierny skutek katastrofy drogowej¹⁵.

2.3. Strona podmiotowa

Podmiotem przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu drogowym może być każdy, albowiem przestępstwo to należy do przestępstw o generalnie określonym podmiocie czynu¹⁶.

Sąd Apelacyjny we Wrocławiu (wyrok SA we Wrocławiu z 21.08.2013 r., II AKa 231/13, LEX nr 1369275) zauważył, że w razie spowodowania katastrofy w komunikacji w wyniku zaniechania krąg podmiotów tego przestępstwa zostaje ograniczony do osób, na których ciążył prawny, szczególny obowiązek zapobiegnięcia skutkowi. W zakresie ruchu drogowego taki obowiązek ciąży – zgodnie z art. 3 p.r.d. – na uczestnikach ruchu drogowego i innych osobach znajdujących się na drodze lub w pobliżu drogi.

Ustawodawca wprowadził dwa rodzaje przestępstw spowodowania katastrofy, tj. postać umyślną (art. 173 § 1 k.k.) oraz nieumyślną (art. 173 § 2 k.k.). Skoro jest to przestępstwo skutkowe, to sprawca przestępstwa umyślnego musi obejmować zamiarem nie tylko skutek w postaci wywołania określonych zagrożeń, lecz także bezpośrednie następstwa zdarzenia. Oba te skutki muszą być objęte zamiarem bezpośrednim lub ewentualnym¹⁷.

¹³ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 35–37.

¹⁴ Por. J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 123; K. Wagner, *Kodeks karny. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym*, Warszawa 1970, s. 8; W. Wolter, *Glosa do wyroku SN z 20.05.1971 r., I KR 63/71, OSPiKA 1972/5, poz. 222*; K. Zawadzki, *Glosa do wyroku SN z 20.06.1972 r., V KRN 205/72, NP 1973/3, poz. 467*; wyroki SN: z 2.10.1972 r., III KR 114/72, OSNKW 1973/2–3, poz. 36; z 26.04.1971 r., II KR 31/71, NP 1979/11, s. 49; z 20.05.1971 r., I KR 63/71, OSPiKA 1972/5, poz. 83.

¹⁵ W. Ochman, *Katastrofa drogowa w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Prob. Praw. 1981/11, s. 39; K.J. Pawelec, *Katastrofa w ruchu lądowym i sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Palestra 1989/4, s. 74–75; A. Marek, *Prawo karne. Zagadnienie teorii i praktyki*, Warszawa 1997, s. 408; wyrok SN z 20.08.1973 r., III KR 172/73, NP 1974/3, s. 394, z glosą A. Bachracha, NP 1974/31, poz. 399–405; uchwała SN z 22.06.1963 r., VI KO 54/61, OSNKW 1963/10, poz. 179; R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 136–137 oraz podane tam orzecznictwo i literatura; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 53–57; A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990, s. 238.

¹⁶ Por. wyrok SN z 26.06.1980 r., II KR 185/80 [w:] A. Wąsek, *Kodeks...*; art. 173, t. 6; wyrok SA w Katowicach z 28.06.1991 r., II AKr 45/91, OSA 1991/4, poz. 21, a także K.J. Pawelec, *Orzecznictwo Sądu Najwyższego dotyczące przestępstw z art. 136 i 137 k.k. (1978–1986). Wybrane zagadnienia*, ZN ASW 1986/57, s. 81; J. Majewski, *Prawnokarne przypisywanie skutku przy zaniechaniu*, Kraków 1997, s. 116–121.

¹⁷ Por. E. Szvedek, *Sprowadzenie zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, Prob. Praw. 1974/6, s. 25.

Zarówno w doktrynie, jak i w judykaturze już dość dawno stwierdzono, że przestępstwo z art. 173 § 1 k.k., popełnione z winy umyślnej z zamiarem bezpośrednim, może mieć miejsce wyjątkowo, wyłącznie wtedy, gdy wiąże się z inną zbrodnią, np. zabójstwem, rabunkiem, sabotażem, zamachem terrorystycznym¹⁸.

Z kolei przyjęcie działania umyślnego w formie zamiaru ewentualnego wciąż wywołuje spory. Przypadki umyślnego spowodowania katastrof przez kierowców, mimo tragicznych wydarzeń – śmierci wielu osób (np. w zderzeniach autobusów, spadnięcia ich w przepaść czy wreszcie ucieczek przed policyjnymi kontrolami, połączonych nawet z próbą najechania na policjanta), zasadniczo nie były notowane w praktyce sądowej. Nie ma też powodów, by oczekiwać takich wydarzeń w przyszłości. Dlatego też działanie umyślne z zamiarem ewentualnym przy przestępstwie określonym w art. 173 § 1 k.k. jest zasadniczo nie do przyjęcia w stosunku do sprawcy będącego uczestnikiem ruchu (uchwała SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975/3–4, poz. 33). Użycie słowa „zasadniczo” może jednak oznaczać istnienie pewnych wyjątków, zapewne zastrzeżonych dla tych, którzy pojazdem mechanicznym lub innym posłużyli się jako narzędziem zamachu na życie ludzkie lub mienie. Nie była to wszakże katastrofa. W istocie chodziło im np. o dokonanie czy usiłowanie zabójstwa lub innej zbrodni bądź występku. Gdy jednak uznamy za zasadne wykluczenie winy umyślnej uczestników ruchu przy przestępstwie z art. 173 § 1 k.k., to nie możemy nie dostrzegać innych zapatrywań¹⁹. Łączą się one przede wszystkim z faktem umyślnego i rażącego naruszenia przez uczestnika ruchu zasad bezpieczeństwa²⁰. Zaprezentowane orzecznictwo wykazuje, że stan znacznej nietrzeźwości, jak też szczególnie ryzykancka jazda z dużą prędkością stanowią element godzenia się nawet na najgorsze następstwa, a jeśli one faktycznie nastąpiły, to odpowiedzialność za umyślne spowodowanie katastrofy znajduje swoje uzasadnienie. Rozumowanie to jednak oparte jest na domniemaniu, gdyż zamiaru, w tym także ewentualnego, należy dowieść, o czym mówią (choć nieliczne) judykaty²¹.

¹⁸ Wyrok SN z 2.03.1974 r., V KR 81/74, OSPiKA 1974/12, poz. 264; wyrok SN z 21.05.1974 r., III KR 407/73, OSNPG 1974/10, poz. 104; uchwała SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975/3–4, poz. 33; wyrok SN z 23.07.1970 r., IV KR 120/70, OSNPG 1970/11–12, poz. 151; J. Bilicki, W. Kubał, *Glosa do wyroku SN z 21.07.1970 r., IV KR 120/70, WPP 1974/1*, s. 82, a także R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 129–130 oraz podane tam orzecznictwo i literatura.

¹⁹ Por. R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 131–134 oraz podane tam orzecznictwo i literatura.

²⁰ Por. wyrok SN z 17.06.1983 r., IV 113/83, OSNPG 1984/4, poz. 24; wyrok SN z 20.05.1982 r., II KR 114/82, OSNPG 1983/2, poz. 15; wyrok SN z 25.04.1980 r., IV KR 87/80, OSP 1980/12, poz. 234; wyrok SN z 29.04.1976 r., VI KRN 42/76, OSNPG 1976/10, poz. 85; wyrok SN z 24.04.1974 r., I KR 438/73, OSP 1976/4, poz. 72; K. Buchała, *Glosa do wyroku SN z 24.04.1974 r., I KR 438/73, OSP 1976/4*, poz. 72; wyrok SN z 2.03.1974 r., V KR 81/74, OSP 1974/12, poz. 264; wyrok SN z 22.08.1973 r., II KR 58/73, OSNKW 1974/1, poz. 11; wyrok SN z 4.04.2000 r., II KKN 559/97, Prok. i Pr.-wkł. 2000/9, poz. 7.

²¹ Por. wyrok SN z 9.08.1984 r., II KR 150/84, OSNPG 1985/4, poz. 53; wyrok SN z 19.05.1976 r., I KR 64/76, OSNKW 1976/7–8, poz. 91; J. Kochanowski, *Glosa do wyroku SN z 19.05.1976 r., I KR 64/76, OSP 1977/3*, poz. 59; E. Zielińska, *Glosa do wyroku SN z 19.05.1976 r., I KR 64/76, OSP 1977/5*, poz. 89; wyrok SN z 20.08.1973 r., III KR 172/73, OSNKW 1974/1, poz. 10.

W kronikach sądowych zanotowano kilka przypadków, gdy kierowcy, nie chcąc dopuścić do kontroli, najechali na policjanta, powodując jego śmierć²². Zanotowane też zostały dwa przypadki, gdy kierowcy, chcąc popełnić samobójstwo, spowodowali śmierć innych osób w katastrofach, a sami uszli z życiem. Liczne przypisywanie sprawcom wypadków (choćby były katastrofami) dotyczyło nie katastrof, lecz bezpośredniego niebezpieczeństwa ich spowodowania. Dlatego też warto wyłączyć prawdopodobieństwo umyślnego spowodowania katastrof przez kierujących, a skupić się na możliwości zastosowania do nich treści art. 174 i 177 k.k., i to niezależnie nawet od kwalifikowanego skutku stypizowanego w art. 173 § 3 lub art. 173 § 4 k.k.

Warto zwrócić uwagę na wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 25.01.2007 r., II AKa 407/06, Apel.-W-wa 2007/3, poz. 10, w którym dopuszczony został kumulatywny zbieg występków z art. 173 § 1 i art. 174 § 1 k.k. U podstaw kumulatywnej kwalifikacji czynu, jak zauważył Sąd Apelacyjny, leży bowiem krzyżowanie się przepisów karnych (ich zakresu). Dopiero wszystkie przepisy razem dają pełen obraz czynu, czyli należyte odzwierciedlają jego wartość kryminalną, a decydujące znaczenie dla przyjęcia takiej kwalifikacji prawnej ma przedmiotowa strona przestępstwa.

3. Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy

3.1. Uwagi ogólne

Kodeks karny – z uwagi na niebezpieczeństwo, jakie niesie ze sobą katastrofa w komunikacji – dokonał kryminalizacji zachowań bezpośrednio poprzedzających ową katastrofę. Karalne jest zachowanie polegające na sprowadzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy. Chodzi o stadium najbliższe katastrofie, niebędące jednak usiłowaniem²³. Karalność usiłowania nie byłaby wystarczająca, ponieważ nie obejmowałaby nieumyślnego sprowadzenia jej niebezpieczeństwa.

Artykuł 174 k.k. typizuje zatem przestępstwo obejmujące stadium poprzedzające katastrofę, do której jednak nie dochodzi z przyczyn zależnych lub niezależnych od sprawcy, podjęcia akcji przeciwdziałającej przez służby ratownicze, reakcji innych osób lub nawet szczęśliwego zbiegu okoliczności. Jest to jednak sytuacja istniejąca przed zdarzeniem określonym w art. 173 k.k. Katastrofa nie została więc jeszcze spowodowana, ale istnieje jej realne niebezpieczeństwo, czyli może z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością nastąpić. Stąd przestępstwo z art. 174 k.k. pozostaje w ścisłym związku z art. 173 k.k., albowiem jego znamiona są podobne, z wyjątkiem innego wymiernego skutku. Przepis art. 174 k.k. jest przedmiotem ochrony bezpieczeństwa powszechnego, w którego skład wchodzi również bezpieczeństwo drogowe.

²² A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 59–60.

²³ Por. I. Andrejew, *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1989, s. 370.

3.2. Strona podmiotowa

Podmiotem występku z art. 174 k.k. może być każdy, zarówno uczestnik ruchu drogowego, jak i osoba absolutnie z nim niezwiązana²⁴.

Przestępstwo spowodzenia niebezpieczeństwa katastrofy może być popełnione z winy umyślnej (art. 174 § 1 k.k.), jak też nieumyślnie (art. 174 § 2 k.k.). Podobnie jak w sytuacji spowodowania katastrofy, istotne znaczenie ma zakreslenie ram dla przyjęcia odpowiedzialności uczestnika ruchu. W nauce podkreślono, że sytuacja jest dokładnie taka sama, ponieważ na skutek dynamiki akcji oraz anormalnej sytuacji istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo przekształcenia się w katastrofę, bez jakiegokolwiek ingerencji sprawcy, mającej na celu spowodowanie katastrofy²⁵. Biorąc pod uwagę pewną odległość skutku spowodowania katastrofy od wywołania jej niebezpieczeństwa, istnieje większa możliwość dopuszczenia się tego przestępstwa w formie zamiaru ewentualnego; to zagadnienie rozpatruje się przynajmniej teoretycznie. Wielokrotnie powtarzana jest natomiast oczywista prawda, że ze względu na to, iż spowodzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy, której skutki dotknęłyby przede wszystkim uczestnika ruchu, działanie z zamiarem bezpośrednim jest bez istnienia szczególnych okoliczności z reguły wykluczone²⁶.

Wypadki działania z zamiarem bezpośrednim uczestnika ruchu spowodzenia niebezpieczeństwa nie były spotykane, a jeśli tak, to zupełnie wyjątkowo²⁷. Wszak zamiar sprawcy należy odnosić do niebezpieczeństwa, nie zaś do skutku tego niebezpieczeństwa²⁸. Judykatura Sądu Najwyższego wprost wskazuje, że dla przyjęcia zamiaru ewentualnego niezbędne jest ustalenie, że kierujący w sposób umyślny naruszył obowiązujące przepisy lub zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym²⁹. Zamiar wywołania niebezpieczeństwa wcale nie musi być jednak tożsamy z wywołaniem zmian w świecie zewnętrznym, tym bardziej w sposób gwałtowny³⁰. Sprawca musi zatem odnieść go do nastąpienia potencjalnego skutku, a raczej jego wysokiego prawdopodobieństwa³¹. Krótko mówiąc, dla

²⁴ Wyrok SN z 21.02.1959 r., IV K 197/58 [w:] A. Wąsek, *Kodeks...*, art. 174, nt 7; wyrok SN z 24.11.1972 r., IV KR 245/72, LEX nr 21532; por. A. Bachrach, *Przestępstwa drogowe w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego (1945–1962)*, Warszawa 1963, s. 8.

²⁵ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 97.

²⁶ J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 163.

²⁷ Uchwała SN z 22.06.1963 r., VI KO 54/61, OSNKW 1963/10, poz. 179.

²⁸ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 156–157 oraz podane tam orzecznictwo.

²⁹ Wyrok SN z 24.10.1967 r., I KR 79/67, niepubl.; wyrok SN z 21.05.1974 r., III KR 407/73, OSNPG 1974/10, poz. 109; wyrok SN z 11.07.1973 r., II KR 91/73, LEX nr 21570; wyrok SN z 10.10.1972 r., V KRN 331/72, OSNKW 1973/2–3, poz. 34; wyrok SN z 18.08.1972 r., IV KR 155/72, OSNPG 1973/3, poz. 24; wyrok SN z 4.01.1972 r., V KRN 544/71, LEX nr 21454.

³⁰ J. Makarewicz, *Prawo karne. Wykład porównawczy*, Lwów–Warszawa 1924, s. 90.

³¹ M. Cieślak, *Indywidualne zagrożenie życia*, NP 1952/4, s. 18; por. K. Buchała, *Uśiłowanie dolo ewentualni* [w:] *Zagadnienia prawa karnego i teorii prawa. Księga pamiątkowa ku czci profesora Władysława Woltera*,

przyjęcia zachowania umyślnego konieczne jest stwierdzenie nie tylko świadomości sprawcy, ale też jego woli. Dla uczestnika ruchu drogowego stanowi to poważny problem dowodowy³². Teoretycznie chodzi o godzenie się na niebezpieczeństwo, a nie na skutek będący katastrofą. Jest to wielce karkołomna konstrukcja³³.

Sprawca nieumyślnego sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy wcale nie musi działać w celu jej spowodowania. Jego działanie musi być celowe (*dolus directus coloratus*)³⁴. Celowość działania musi zaś zostać udowodniona³⁵. Sprawcy należy zatem dowieść, że ze świadomością i wolą zmierza w normalnym biegu wydarzeń do doprowadzenia do grożącej zaistnieniem katastrofy³⁶.

Tak jak przy umyślnym spowodowaniu katastrofy, również w przypadku sprowadzenia jej niebezpieczeństwa punktem do podjęcia rozważań na temat winy umyślnej sprawcy jest umyślne naruszenie przez niego zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym³⁷. Daje tu znać o sobie *art. 215 § 1 k.k. z 1932 r.*, którego wykładnia poszła w następującym kierunku: sprawca znajdujący się w stanie nietrzeźwości zdawał sobie sprawę, iż jego zdolności psychomotoryczne zostały osłabione, toteż godził się na stworzenie niebezpieczeństwa spowodowania katastrofy, a zatem działał umyślnie³⁸. Tego rodzaju zapatrywanie spotkało się ze zdecydowaną krytyką³⁹, albowiem o zamiarze sprawcy czynu z *art. 174 § 1 k.k.* może świadczyć wyłącznie jego zamiar⁴⁰. Zamiaru ewentualnego nie można wyprowadzać automatycznie tylko dlatego, że sprawca umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego. Potrzebny jest rzetelny proces dowodzenia, że sprawca zdawał sobie sprawę z niebezpieczeństwa, które również jemu groziło, a mimo to godził się na jego sprowadzenie⁴¹.

Na przykład, Sąd Najwyższy w postanowieniu z 24.01.2007 r., II KK 260/06, OSNwSK 2007/1, poz. 271, stanął na stanowisku, że oczywistym wyznacznikiem stopnia zagrożenia osiagającego wymagany przez ustawę stan niebezpieczeństwa sprowadzenia ka-

red. M. Cieślak, Warszawa 1959, s. 30–32; K. Buchała, A. Zoll, *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, t. 1, Kraków 1998, s. 141.

³² Szerzej K. Buchała, *Wina przy przestępstwach sprowadzenia powszechnego niebezpieczeństwa*, Warszawa 1960, s. 43; W. Radecki, *Przestępstwa narażania życia i zdrowia człowieka na niebezpieczeństwo w kodeksie karnym PRL z 1969*, Wrocław 1977, s. 47.

³³ K. Buchała, *Wina...*, s. 51.

³⁴ Wyrok SN z 17.10.1951 r., I K 208/51, PiP 1952/1, s. 155.

³⁵ Wyrok SN z 20.08.1973 r., III KR 172/73, OSNKW 1974/1, poz. 10, z glosą G. Rejman, NP 1975/7–8, s. 1063; wyrok SN z 6.12.1971 r., I KR 252/71, LEX nr 21439.

³⁶ Wyrok SN z 10.10.1972 r., V KR 331/72, OSNKW 1973/2–3, poz. 34; wyrok SN z 17.10.1951 r., I K 208/51, PiP 1952/1, s. 155.

³⁷ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 158–159.

³⁸ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 159–161.

³⁹ J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 164.

⁴⁰ Wyrok SN z 20.08.1973 r., III KR 172/73, NP 1974/3, s. 394; A. Bachrach, *Glosa do wyroku SN z 20.08.1973 r.*, III KR 172/73, NP 1974/4, s. 399–405.

⁴¹ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 162–163.

tastrofy w ruchu lądowym jest fakt, że jazda w taki sposób, z taką prędkością i w takich warunkach doprowadziła do wypadku drogowego o tragicznych skutkach, w którym uczestniczył jeden ze ścigających skazanego radiowozów, oraz wypadnięcia z trasy kolejnego radiowozu uczestniczącego w pościgu. Dawało to wyraźną podstawę do przyjęcia, że każde z tych zdarzeń potwierdza skalę zagrożenia, jakie wywołała taka jazda po jednej z głównych tras tranzytowych i po ulicach miasta oraz o bardzo wysokim stopniu prawdopodobieństwa nastąpienia skutków określonych w przepisie art. 174 § 1 k.k.⁴²

Zgola inna jest sytuacja w razie nieumyślnego spowodowania katastrofy. Wówczas sprawca, nie mając zamiaru spowodowania jej niebezpieczeństwa, doprowadza do skutku w wyniku niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo że okoliczność taką przewidywał lub mógł przewidzieć. Skutku zatem nie chce spowodować, ale bezpodstawnie przypuszcza, że go uniknie⁴³.

3.3. Skutkowy charakter czynu z art. 174 k.k.

Sporządzenie niebezpieczeństwa katastrofy jest przestępstwem skutkowym⁴⁴. Skutek następuje, kiedy powstaje sytuacja dająca się wydzielić jako odrębne ogniwo łańcucha przyczynowo-skutkowego⁴⁵. Niebezpieczeństwo występuje jako znamię istoty czynów w tzw. przestępstwach konkretnego zagrożenia, tworzy po prostu sytuację niebezpieczną. Takie zatem ujęcie niebezpieczeństwa pozwala na traktowanie przestępstw konkretnego zagrożenia jako przestępstw skutkowych. Sytuacja niebezpieczna, która ma charakter obiektywny, daje się oderwać od działania sprawcy i staje się skutkiem⁴⁶. Sytuacja ta nie jest stabilna, chociaż trwa przez pewien okres. Jej niebezpieczeństwo jest zatem czasowe, zależne od woli człowieka, który jest w stanie zapobiec niebezpieczeństwu, rezygnując z określonych działań lub podejmując kroki zaradcze.

W tym miejscu warto przytoczyć postanowienie Sądu Najwyższego z 16.04.2014 r., II KK 314/13, LEX nr 1491259: „Norma sankcjonowana wynikająca z art. 174 § 1 k.k. określa zakaz podejmowania zachowań skutkujących spowodowaniem «bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy», co jednoznacznie przesądza o tym, że wskazany przepis Kodeksu karnego określa typ przestępstwa skutkowego charakteryzującego się konkretnym narażeniem dobra prawnego na niebezpieczeństwo (nie zaś «abstrakcyjnym narażeniem» tego dobra na niebezpieczeństwo). Okoliczność ta ma zasadnicze znaczenie o tyle, że nie sposób przypisać danemu sprawcy popełnienie przestępstwa z art. 174 § 1 k.k., o ile nie zostanie wykazane, iż spowodowane przez niego «niebezpieczeństwo»

⁴² Por. wyrok SN z 1.03.2011 r., V KK 284/10, Biul. PK 2011/8, s. 20–21.

⁴³ J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia...*, 1980, s. 170.

⁴⁴ Por. W. Wolter, *Zarys systemu prawa karnego. Część ogólna*, Kraków 1933, s. 58; L. Lernell, *Zagadnienia związku przyczynowego w prawie karnym*, Warszawa 1962, s. 300.

⁴⁵ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 37.

⁴⁶ M. Cieślak, *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, ZNUJ, I Prawo 1995, s. 155.

miało charakter «konkretny»; nie jest wystarczającym wykazanie, że owo «niebezpieczeństwo» było wyłącznie potencjalne. W toku postępowania trzeba jednoznacznie ustalić, że w sytuacji będącej skutkiem czynu sprowadzenia zagrożenia występowało już w takiej skali, iż niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób mogło się ziścić bez dalszych, bezprawnych zachowań danego sprawcy i bez konieczności pojawienia się jakichkolwiek nowych czynników dynamizujących⁴⁷.

Stan zagrożenia oznacza już skutek prawny znamionujący przestępstwo z art. 174 k.k. Jest to swoiste uchwycenie penalizacyjne. Próg karania został cofnięty od skutku materialnego do fazy, która pod względem przedmiotowym jest zbliżona do usiłowania przestępstwa znamiennego skutkiem materialnym, tj. sprowadzenia katastrofy⁴⁸. Z zastosowanej w art. 174 k.k. konstrukcji prawnej wynikają istotne następstwa. Karalne jest „usiłowanie” nieumyślne, a owo *sui generis* „usiłowanie” może być usiłowane. Ustawodawca nie był jednak konsekwentny. Artykuł 175 k.k. przewiduje karalność do przygotowania przestępstwa z art. 173 § 1 k.k. Pomija jednak przygotowanie do występku z art. 174 § 1 k.k. Stąd karaniu nie może podlegać faza bardziej oddalona od dokonania, a zatem bliższa z faz czynu.

Źródła bezpośredniego niebezpieczeństwa tkwiły w samym zachowaniu człowieka, który wywoływał niebezpieczeństwo w sensie naturalnym, poprzedzającym skutek materialny w postaci nastąpienia katastrofy. Niebezpieczeństwo to nie zawsze jednak zmierzało do wywołania owego skutku finalnego. Musiało być groźbą realną z zachowaniem ogromnego prawdopodobieństwa⁴⁹. Rzecz w tym, że powstanie przestępczego skutku ma się łączyć z zachowaniem człowieka⁵⁰. Z niebezpieczeństwem mamy zatem do czynienia wtedy, gdy istnieje możliwość, a nie konieczność nastąpienia ujemnego skutku, co należy wiązać z dynamicznością zjawiska⁵¹.

Przestępstwo z art. 174 § 1 k.k. różni się zatem od występku z art. 173 § 1 k.k. bliskością zagrożenia, a różnica polega na innym rodzaju i zakresie owego zagrożenia⁵². Bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy jest więc skutkiem tego przestępstwa⁵³.

⁴⁷ Por. postanowienie SN z 6.11.2013 r., V KK 326/13, LEX nr 1396498; wyrok Sądu Rejonowego w Legnicy z 4.11.2013 r., VIII K 354/13, LEX nr 1770981; szerzej K.J. Pawelec, *Zagadnienia podstawowe w procesie rozpoznania znamion przestępstwa sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu drogowym*, „Paragraf na Drodze” 2014/9, s. 24–31; K.J. Pawelec, *Omówienie postanowienia Sądu Najwyższego z 16.04.2014 r.*, sygn. II KK 314/13, „Paragraf na Drodze” 2015/2, s. 23–26.

⁴⁸ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 38.

⁴⁹ E. Szvedek, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, NP 1975/3, s. 408; L. Lernell, *Rozważania o przestępstwie i karze na tle zagadnień współczesności*, Warszawa 1975, s. 139.

⁵⁰ T. Hanausek, *Uwagi o naturze niebezpieczeństwa jako zjawiska obiektywnego i dynamicznego* [w:] *Zagadnienia prawa karnego i teorii prawa. Księga Pamiątkowa ku czci profesora Władysława Woltera*, red. M. Cieślak, Warszawa 1959, s. 78.

⁵¹ Wyrok SN z 14.10.1958 r., III K 264/58, niepubl.; uchwała SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74.

⁵² Wyrok SN z 10.10.1972 r., V KRN 331/72, OSNKW 1973/2–3, poz. 3.

⁵³ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 168–172.

Przedłożone rozważania wymagają jednak uzupełnienia przez wskazanie różnic między narażeniem na niebezpieczeństwo określone w art. 160 k.k. a przestępstwem z art. 174 § 1 k.k. Pouczający w tej materii okazał się wyrok Sądu Najwyższego z 15.11.2017 r., IV KK 293/17, LEX nr 2395394⁵⁴. Sąd Najwyższy zajął następujące, godne szerokiej popularyzacji stanowisko: „Art. 160 Kodeksu karnego nie stanowi generalnego typu penalizującego sprowadzenie jakiegokolwiek niebezpieczeństwa dla innych osób. Do przyjęcia odpowiedzialności konieczne jest zatem zaistnienie skutku w postaci obiektywnie istniejącego potencjału niebezpieczeństwa utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Narażenie na niebezpieczeństwo ma mieć charakter konkretny; ustawodawca wymaga, aby było to niebezpieczeństwo bezpośrednie”.

Sąd Najwyższy po rozpoznaniu kasacji Rzecznika Praw Obywatelskich podjął rozważania w sprawie K.S., który został uznany za winnego popełnienia występku z art. 160 § 2 k.k. Przypisane mu przestępstwo polegało na tym, że będąc w stanie nietrzeźwości, mając obowiązek opieki nad małoletnimi dziećmi, przewoził je w samochodzie osobowym bez wymaganych przepisami ruchu drogowego fotelików bezpieczeństwa lub innych urządzeń przytrzymujących, przez co naraził je na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Wyrok sądu pierwszej instancji uprawomocnił się, gdyż oskarżony został „przekonany” przez funkcjonariuszy policji, aby złożył wniosek o dobrowolne poddanie się karze, co zostało zaakceptowane przez prokuratora. Dobrze się stało, że ów wyrok został dostrzeżony przez Rzecznika Praw Obywatelskich, który wniósł kasację na korzyść K.S. Sąd Najwyższy uwzględnił nadzwyczajny środek odwoławczy, od razu eliminując zarzut kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości, gdyż w tej materii nie zgromadzono jakichkolwiek dowodów. Podjął natomiast rozważania w związku z przewożeniem dzieci bez „nieszczęsnych fotelików”. Nie umknęło jego uwadze, że sposób jazdy K.S. oraz okoliczności panujące na drodze, po której prowadził samochód, nie pozwalały na przyjęcie stanu bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia przewożonych niezgodnie z przepisami dzieci. K.S. zarzucono i przypisano umyślną realizację znamion typu kwalifikowanego przestępstwa z art. 160 § 2 k.k., czyli uznano, że co najmniej godził się na to, iż narażał dzieci na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego rozstroju zdrowia, które zwykle zagrażało życiu. Tego rodzaju stwierdzenie wymagało precyzyjnego ustalenia okoliczności zdarzenia oraz rzutującej na jego realia płaszczyzny intelektualnej, a także woluntatywnej u sprawcy. Zdaniem Sądu Najwyższego nie było wystarczające zadowolenie się przyznaniem się K.S. do winy. To na organach ścigania ciążył obowiązek udowodnienia, że sprawca zdawał sobie sprawę z faktu naruszenia przepisów oraz że ich naruszenie stworzyło dla przewożonych dzieci konkretne, realne niebezpieczeństwo – a przynajmniej na to się godził, bądź działał w formie winy nieumyślnej w rozumieniu art. 9 § 2 k.k.⁵⁵ Nie powinno budzić sporów, że przestępstwo określone w art. 160 k.k.

⁵⁴ K.J. Pawelec, *Glosa do wyroku SN z 15.11.2017 r., IV KK 293/17, „Paragraf na Drodze”* 2019/3, s. 5–10.

⁵⁵ Szerzej K.J. Pawelec, *Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym*, Warszawa 2020, s. 34–35 oraz podane tam literatura i orzecznictwo.

należy do kategorii skutkowych. Chodzi w nim, podobnie jak w art. 174 k.k., o określenie i dokładne sprecyzowanie, a także identyfikację niebezpieczeństwa jako skutku, zdefiniowanego jako „sprowadzenie zagrożenia dla życia bądź zdrowia”. W tej materii należy koniecznie pominąć spowodowanie zagrożenia w ruchu drogowym, co niewątpliwie może łączyć się z wywołaniem niebezpieczeństwa, ale zupełnie innego rodzaju.

Praktyka wskazuje, że z reguły źródła wywołanego bezpośredniego niebezpieczeństwa, w tym także występów z art. 177, 178a § 1, art. 178b, 179 i 180 k.k., tkwiły w samym zachowaniu człowieka, który wywołał niebezpieczeństwo w sensie naturalnym, poprzedzającym skutek, co nie zostało spenalizowane jako występpek. Podkreślić należy, że niebezpieczeństwo to nie zawsze zmierzało do wywołania finalnego skutku. Musiało być jednak groźbą realną, z zachowaniem ogromnego prawdopodobieństwa, co należało udowodnić. Powstanie owego niebezpieczeństwa w postaci skutku musiało łączyć się z zachowaniem człowieka, a zwłaszcza ze świadomym i umyślnym naruszeniem zasad bezpieczeństwa⁵⁶.

4. Wypadek drogowy

4.1. Uwagi ogólne.

Analizując treść art. 177 § 1 i 2 k.k., nie sposób nie dostrzec, że ustawodawca, formułując zasady odpowiedzialności karnej za spowodowanie wypadku drogowego, nie uwzględnił specyfiki dziedziny, której one dotyczą. Prawnokarne konsekwencje związane przede wszystkim ze skutkiem wypadku, który bardzo często zależy od wielu czynników, a w niedostatecznym stopniu uwzględniono to, co rzeczywiście od sprawcy zależało, tj. stopień zagrożenia spowodowany jego zachowaniem. Sprawca wypadku drogowego powinien odpowiadać za swoje zachowanie, a nie za skutki, często wynikające ze zbiegu okoliczności. Konstrukcje przepisów określających odpowiedzialność karną powinny być zatem ukierunkowane na rozmiar wywołanego przez sprawcę zagrożenia, a nie na to, co z tego zagrożenia wynikło. Koncepcja zastosowana w art. 177 § 1 i 2 k.k. tylko wtedy byłaby uzasadniona, gdyby trafne okazało się stwierdzenie, że rozmiarowi zagrożenia wywołanego przez sprawcę zawsze odpowiadają skutki wypadku. To zaś zasadniczo się nie zdarza. Zaskakujące jest, że Kodeks karny z 1932 r. był znacznie bliższy prawidłowego rozwiązania problemu. Oczywiście ujęcie przestępstw drogowych w ustawodawstwie z 1932 r. wymagało korekt, ale nastawione było na określenie odpowiedzialności karnej sprawcy od strony wywołanych przez niego zdarzeń, eliminacja zaś zagrożeń to podstawowa powinność kierowcy. Często jednak nakładany jest na niego obowiązek wykonania rzeczy wręcz niemożliwych bez dostatecznego uwzględnienia, że decyzje prowadzącego pojazd wynikają z informacji o sytuacji na drodze oraz zależą od jego umiejętności i doświadczenia. Nie można pominąć okoliczności, że w takich samych

⁵⁶ K.J. Pawelec, *Bezpieczeństwo i ryzyko...*, s. 35–36.

warunkach mniej lub bardziej doświadczeni kierowcy mogą zachować się w odmienny sposób. Każda kombinacja warunków zachowania się daje określony rezultat, który może być bezpieczny lub niebezpieczny. Wielu kierowców, choćby ze względu na ograniczony czas, nie jest w stanie wykorzystać wszystkich dostarczonych im informacji. Wówczas swoje decyzje opierają jedynie na części z nich, a w takim przypadku wybór tych informacji nie zawsze musi być trafny. Tak samo wybranie określonego rodzaju zachowań o różnym stopniu ryzyka nie musi okazać się prawidłowe.

Czynność sprawcza warunkująca popełnienie występkę z art. 177 § 1 lub 2 k.k. zawsze polega na nieumyślnym spowodowaniu wypadku, który jest konsekwencją naruszenia przez sprawcę zasad bezpieczeństwa w ruchu (wyrok SA w Łodzi z 21.11.2014 r., I ACa 712/14, LEX nr 1659101). Dla prawidłowego ustalenia nieumyślności nie wystarczy wskazanie ogólnej nieostrożności zachowania sprawcy. Konieczne jest wskazanie konkretnej reguły ostrożności, która została naruszona, w wyniku czego doszło do popełnienia czynu zabronionego. Dla przypisania sprawcy odpowiedzialności za przestępstwo nieumyślne nie wystarczy również samo stwierdzenie, że zachował się on nieostrożnie, niezbędne jest bowiem stwierdzenie, iż swoim zachowaniem może realizować znamiona czynu zabronionego bądź też możliwości takiej nie przewidywał, chociaż mógł ją przewidzieć (postanowienie SN z 5.11.2014 r., V KK 162/14, LEX nr 1573978). Jednak z treści art. 177 § 1 lub § 2 k.k. wcale nie wynika, aby sposób naruszenia zasad bezpieczeństwa należał do kręgu znamion wymienionego przestępstwa. Norma prawna określa wyłącznie postacie winy, wskazując przedmiot ochrony, czyli zdrowie i życie człowieka, oraz precyzuje czynność czasownikową i ustala rozmiary skutku. Nie zawiera natomiast wymogu sprecyzowania sposobu naruszenia zasad bezpieczeństwa jako znamienia przestępstwa warunkującego odpowiedzialność karną⁵⁷. Ustawodawca odwołał się generalnie do zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu lądowym, ale nie ograniczył ich zakresu wyłącznie do skodyfikowanych w prawie o ruchu drogowym⁵⁸. Do oceny, czy zasady bezpieczeństwa zostały naruszone umyślnie, czy nieumyślnie, należy stosować reguły interpretacyjne wskazane w art. 9 § 1 i 2 k.k.⁵⁹ Zwraca na siebie również uwagę wyrok Sądu Najwyższego z 2.10.2014 r., V KK 77/14, Biul. PK 2014/11, s. 68–72, w którym sformułowano następującą tezę: „Z treści przepisu art. 177 § 2 k.k. nie wynika wcale, że sposób naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym należał do kręgu znamion przestępstwa z art. 177 k.k. Norma ta określa postacie winy, wskazuje przedmiot ochrony – życie i zdrowie człowieka oraz precyzuje czynność czasownikową i ustala rozmiary skutku. Nie zawiera natomiast wymogu sprecyzowania sposobu naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu [...] jako znamienia przestępstwa warunkującego odpowiedzialność karną”.

⁵⁷ Por. wyrok SN z 2.10.2014 r., V KK 77/14, LEX nr 1532787.

⁵⁸ Por. wyrok SN z 2.10.2014 r., V KK 77/14, LEX nr 1532787.

⁵⁹ Por. wyrok SO w Zamościu z 12.12.2013 r., II Ka 92313, LEX nr 1718294.

Zasady bezpieczeństwa obowiązujące w ruchu lądowym nakazują zachowanie należytej ostrożności, która dotyczy wszystkich poczynąń. Z ową należyłą ostrożnością wiąże się obowiązek przewidywania, a także konkretnego, prawidłowego reagowania na zmieniające się sytuacje drogowe i pojawiające się niebezpieczeństwo. Zalecane jest reagowanie wyprzedzające, przewidujące, np. przygotowanie się do natychmiastowego hamowania czy manewru nawet wówczas, gdy nie jest to konieczne, ale może być potrzebne w konkretnej sytuacji, która nastąpi później. W ruchu drogowym obowiązuje bowiem zasada ograniczonego zaufania sprecyzowana w przepisach prawa o ruchu drogowym.

4.2. Podmiot przestępstwa

Ograniczenie podmiotów przestępstwa określonego w art. 177 k.k. nie wynika z jego stylizacji, lecz z zawartości merytorycznej, charakteryzującej przedmiotową stronę czynu. Zasady bezpieczeństwa drogowego może naruszyć tylko ten, na kim ciąży obowiązek przestrzegania zasad bezpieczeństwa. Jeśli więc jakaś sfera stosunków w ruchu drogowym nie jest objęta zasadami bezpieczeństwa ruchu, to osoby, które uczyniły zamach na dobro chronione przez art. 177 k.k., tj. życie i zdrowie, w tej sferze stosunków, nie są podmiotami przestępstwa określonego w tym przepisie. Odpowiadać mogą one na podstawie innych przepisów ustawy karnej. Jest to więc wyłączenie podmiotowe, wynikające z przedmiotowej strony czynu.

Szerokie wyłączenie podmiotowe zostało zawarte w art. 178 k.k. Podmiotem przestępstwa kwalifikowanego ze względu na nietrzeźwość sprawcy lub pozostawanie pod wpływem środków odurzających może być wyłącznie osoba prowadząca pojazd mechaniczny. Sąd Najwyższy w wyroku z 4.02.1992 r., II KRN 451/91, OSP 1993/11, poz. 221, podkreślił, że za spowodowanie wypadku drogowego „może odpowiadać wyłącznie sprawca bezpośredni, którym był B.G. i on taką odpowiedzialność poniósł. [...] B.C. był sprawcą pośrednim zaistniałego wypadku drogowego, co wyraziło się tym, że jako właściciel samochodu [...] dopuścił znajdującego się w stanie nietrzeźwości B.G. do prowadzenia samochodu na drodze publicznej. Tym swoim zachowaniem oskarżony B.C. dopuścił się wykroczenia [...], a nie przestępstwa”. Natomiast w wyroku z 7.07.1998 r., III KKN 109/97, Prok. i Pr. 1999/2, s. 2, Sąd Najwyższy zauważył: „Zgodnie z treścią art. 145 § 2 [...] [k.k. z 1969 r., obecnie art. 177 § 2] za spowodowanie wypadku drogowego odpowiada każdy, kto choćby nieumyślnie, naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, spowodował skutki w tym przepisie określone. Nie ulega wątpliwości, że skazany, wręczając kluczyki do samochodu pijanemu W.K., naruszył, i to umyślnie, podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a skutki swego postępowania mógł i powinien przewidzieć. Pomiędzy zachowaniem skazanego a określonym wypadkiem zachodzi związek przyczynowy, gdyż gdyby nie zezwolił on na prowadzenie swego pojazdu osobie nietrzeźwej, do wypadku, jak słusznie ustalił Sąd, wcale by nie

doszło. Jest on nie sprawcą pośrednim lecz współsprawcą występku z art. 145 § 2 [...] [k.k. z 1969 r., obecnie art. 177 § 2]⁶⁰.

W kolejnym wyroku, z 9.10.1980 r., V KRN 258/80, OSNPG 1982/1, poz. 3, Sąd Najwyższy stwierdził: „Prawidłowe prowadzenie pojazdu jednośladowego, jakim jest motocykl, z istoty swej wymaga zgodnego współdziałania kierującego pojazdem i pasażera, co w rozpoznawanej sprawie – przy wysokim stanie nietrzeźwości pasażera (1,8‰), nie mówiąc już o stanie nietrzeźwości kierowcy – było niemożliwe lub znacznie utrudnione. Oskarżony, podejmując jazdę motocyklem z pijanym pasażerem, naruszył przepisy, które wymagają od użytkowników drogi zachowania obowiązku szczególnej ostrożności zwłaszcza w sytuacjach związanych ze zwiększeniem niebezpieczeństwa, jak np. w czasie wykonywania manewru wyprzedzania. Oskarżony dobrze znał stan nietrzeźwości pasażera, a także stopień tej nietrzeźwości. W związku z tym zadaniem sądu rozpoznającego sprawę było wyjaśnienie wszystkich okoliczności, które pozwoliłyby na ustalenie, że w zaistniałych warunkach oskarżony co najmniej powinien lub mógł przewidzieć skutki swego postępowania, zwłaszcza iż sam był w stanie znacznego stopnia nietrzeźwości (1,99‰).

Sytuacja uzasadniała konieczność zebrania wszystkich możliwych dowodów i dokonania przez oba sądy głębokiej, wszechstronnej analizy sprawy w płaszczyźnie powinności i zdolności oskarżonego przewidywania skutku jazdy i związanej z tym odpowiedzialności, jeżeli nie na płaszczyźnie art. 145 § 2 i 3 [...] [k.k. z 1969 r., obecnie art. 177 § 2 i art. 178 k.k.], to przynajmniej na podstawie art. 152 [...] [k.k. z 1969 r., obecnie art. 156 § 3 k.k.].” Z kolei Sąd Najwyższy w wyroku z 5.03.2013 r., II KK 169/12, Prok. i Pr.-wkl. 2013/poz. 14, stanął na stanowisku, że obowiązek dopilnowania tego, czy pasażerowie zapięli pasy bezpieczeństwa, ciąży na kierowcy pojazdu⁶¹.

Na tle przytoczonego orzecznictwa interesująco jawi się wyrok Sądu Okręgowego w Tarnowie z 17.02.2005 r., II Ka 30/05, KZS 2005/3, poz. 44, w którym stwierdzono: „Nieprawidłowe wykonanie naprawy samochodu, mające istotne znaczenie dla jego bezpieczeństwa, dokonane przez właściciela firmy naprawczej lub jego pracownika, nieposiadających odpowiednich kwalifikacji dla dokonywania napraw tego rodzaju, pociąga za sobą odpowiedzialność właściciela za stan techniczny pojazdu, zatem i za powstały wypadek, o ile wykazano jego nieumyślność”. Przytoczone orzeczenie jest nad wyraz dyskusyjne, przy czym bardziej należy się odnieść do niego krytycznie niż aprobować. Nie sposób przyjąć, że źle wykonujący naprawę i nieposiadający właściwych kwalifikacji mechanik jest uczestnikiem ruchu, a tym bardziej osobą prowadzącą pojazd. Nie można zatem przypisać mu naruszania zasad bezpieczeństwa ruchu, co dotyczy wyłącznie kierujących. I dalej, nie ma przesłanek, aby tego rodzaju niedbały mechanik odpowiedzial

⁶⁰ Por. wyrok SN z 1.10.2014 r., II KK 178/14, Prok. i Pr.-wkl. 2015/1–2, poz. 6.

⁶¹ Por. wyrok SN z 21.11.2007 r., IV KK 379/07, LEX nr 340585; postanowienie SN z 15.11.2007 r., II KK 370/06, OSNwSK 2007/1, s. 2587; wyrok SA we Wrocławiu z 24.08.2016 r., II AKa 201/16, LEX nr 2115443.

za czyn z art. 179 k.k., a w razie nastąpienia skutku – za nieumyślne spowodowanie obrażeń czy nawet śmierci. Moim zdaniem nie można mu przypisać sprawstwa występku z art. 160 § 1 k.k., albowiem czyn z art. 179 k.k. stanowi *lex specialis*. Nie może natomiast budzić zastrzeżeń pogląd Sądu Najwyższego wyrażony w wyroku z 23.07.2014 r., V KK 32/14, LEX nr 1499212, w którym stwierdzono: „Współodpowiedzialnymi za wypadek drogowy może być dwóch lub więcej uczestników ruchu drogowego, z zastrzeżeniem przypisania im nie tylko takiego skutku, jaki został przez nich spowodowany przez chociażby nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa [...]”⁶².

4.3. Podmiotowa strona czynu

Przestępstwo określone w art. 177 k.k. jest czynem nieumyślnym i w postaci umyślnej nie może występować. W przypadkach gdy sprawca chce spowodować w ruchu drogowym skutek określony w tym przepisie lub na taki skutek się godzi, odpowiada on za dokonanie (usiłowanie) przestępstwa na podstawie innych przepisów ustawy karnej w ewentualnej ich kumulacji. Pojazd stanowi wtedy narzędzie przestępstwa, a działanie (zaniechanie) sprawcy poddane jest jego woli spowodowania skutku wyrażającego się akceptacją prawdopodobieństwa jego nastąpienia.

Umyślność może, zgodnie z art. 177 k.k., dotyczyć wyłącznie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wynika to ze zwrotu „choćby nieumyślnie”. Umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa zachodzi wtedy, gdy sprawca jest świadomy, jak należy w danej sytuacji postąpić, lecz postępuje inaczej; inaczej zatem – wie, że nie powinien np. na danym odcinku drogi wykonywać manewru wyprzedzania, przekraczać limitowanej znakiem drogowym prędkości, przejeżdżać linii ciągłej, zawracać w miejscu niedozwolonym, lecz to czyni⁶³.

Należy zaznaczyć, że wiedza i świadomość kierującego nie muszą być współmierne i kierowca może w danej chwili nie mieć świadomości, iż narusza określone reguły bezpieczeństwa. Mimo to przyjmuje się modelowe założenie, że kierowca ma odpowiednią wiedzę i doświadczenie, choć termin „doświadczony kierowca” jest nieostry. Uważa się, że taki kierowca na ogół potrafi właściwie ocenić dynamikę jazdy własnego pojazdu, tj. prędkość, jej zmiany, jednakże w odniesieniu do zachowań innych uczestników ruchu jego oceny są subiektywne, toteż zawsze należy liczyć się z błędem (niepożądaną reakcją). Doświadczony kierowca zachowuje się modelowo w ruchu drogowym i jego zachowania są przewidywalne. Jeżeli jednak zachowanie kierowcy nie jest modelowe, powstaje

⁶² Por. wyrok SO w Bydgoszczy z 15.11.2013 r., IV Ka 685/13, LEX nr 1719370; wyrok SN z 8.04.2013 r., II KK 206/12, OSP 2014/6, poz. 63; postanowienie SN z 9.12.2010 r., III KK 196/10, LEX nr 736750; R.A. Stefański [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016, s. 1055.

⁶³ Por. wyrok SN z 8.04.2013 r., II KK 206/12, Biul. PK 2013/4, s. 7–16; wyrok SN z 1.03.2011 r., V KK 284/10, OSNKW 2011/5, poz. 45; postanowienie SN z 5.11.2010 r., III KK 153/10, LEX nr 686767; wyrok SN z 15.06.2010 r., III KK 8/10, OSNwSK 2010/1, s. 1229.

sytuacja zagrożenia, często kończąca się wypadkiem. Inni doświadczeni kierowcy nie są w stanie tego przewidzieć, dlatego reagują typowo na sytuację nietypową. To ogromne uproszczenie, determinujące postrzeganie przyczyn wypadków drogowych, przy których ocenie przyjmuje się, że kierujący naruszył obowiązujące zasady bezpieczeństwa lub inne reguły zawarte w prawie o ruchu drogowym bądź nieskodyfikowane zwyczaje.

Wypaczony jest zatem główny cel analizy wypadków, którym powinno być wykrywanie zagrożeń i ich eliminacja. Cel ten nie może być jednak osiągnięty bez uwzględnienia odpowiedzialności za błędne, a często lekkomyślne czynności. Należy pamiętać, że czynności kierowcy, z profesjonalnego punktu widzenia, są dwupoziomowe. Polegają one na decydowaniu – tj. planowaniu lub projektowaniu – sytuacji komunikacyjnej i radzeniu sobie z nią. Najistotniejsze znaczenie mają procesy decyzyjne – jaką sytuację kierowca wytworzy, z taką będzie musiał się uporać za pomocą swych czynności reaktywnych, tj. wrażeń, spostrzeżeń i działań motorycznych. Jeżeli zatem będzie miał odpowiednie doświadczenie, a co za tym idzie – umiejętność przewidywania, wówczas nawet jego ryzykowne decyzje nie doprowadzą do wypadku.

Umyślność naruszenia zasad bezpieczeństwa zachodzi wówczas, gdy zamiarem sprawcy jest zachowanie niezgodne z prawem, a zatem gdy kierowcy można zarzucić, że wiedział, jak powinien w danej sytuacji postąpić, lecz świadomie zareagował inaczej. Jeśli warunek ten nie został spełniony, wówczas zachodzi działanie pod wpływem błędu co do okoliczności stanowiącej znamię czynu zabronionego. W razie uznania błędu za nieusprawiedliwiony sprawcy można przypisać jedynie nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa mimo umyślnego, zgodnie z jego zamiarem, naruszenia określonej dyrektywy postępowania w ruchu drogowym. Działanie umyślne może więc występować w postaci zamiaru ewentualnego.

Poza przypadkiem umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa z zamiarem bezpośrednim występują przypadki działania nieumyślnego, których źródła mogą wynikać np. z nieznanomości zasad bezpieczeństwa, braku umiejętności stosowania owych zasad czy nieuwagi. Brak wiedzy lub umiejętności wymaganych do kierowania pojazdem nie usprawiedliwia błędu w postępowaniu. Sąd Najwyższy w wyroku z 16.05.1979 r., V KRN 93/79, OSNPG 1979/11, poz. 148, stanął na stanowisku, że „niedoświadczenie oskarżonego nie może być poczytane za okoliczność łagodzącą, skoro spowodowany przez niego wypadek był wynikiem świadomego przewożenia na motocyklu zamrozonego alkoholem pasażera i umyślnego naruszenia zasad ruchu drogowego. Brak doświadczenia oskarżonego, który niedawno nabył uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi, zobowiązywał go tym bardziej do ostrożnej jazdy i przestrzegania przepisów ruchu drogowego”. W rzeczywistości jest odwrotnie: od kierowcy wymagana jest znajomość przepisów i reguł prawidłowego prowadzenia pojazdu oraz umiejętności ich stosowania⁶⁴.

⁶⁴ T. Cyprian, *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*, Warszawa 1963, s. 58 i n.

Pogląd ten został zaaprobowany przez Sąd Najwyższy w wyroku z 30.10.1979 r., V KRN 247/79, OSNPG 1980/6, poz. 77: „Nie można odejść od uznania za błąd w sztuce prowadzenia pojazdu tylko dlatego, że sprawca nie wiedział, nie umiał, zdenerwował się, przestraszył się, na zasadzie odruchu nie zrobił nic, żeby uniknąć wypadku. Obowiązek przewidywania skutków błędów w sztuce prowadzenia pojazdu ciąży na każdym kierowcy i warunkuje jego winę z reguły w postaci karalnego niedbalstwa, polegającego na tym, iż nie przewiduje on skutków swych nieprawidłowych czynności, choć może i powinien je przewidzieć.

Poślizg na mokrej jezdni jest zjawiskiem na tyle typowym, że obowiązek rozpoznania go przez kierowcę nie może budzić wątpliwości. Nietrudno zorientować się, że im bardziej śliska jest nawierzchnia, z tym mniejszą siłą pojazd przyczepia się do niej. Tylko w wyjątkowych sytuacjach drogowych i w takich, które w szczególny sposób odbiegają od normy, można mówić o usprawiedliwionym zachowaniu się kierowcy, a wypadek, będący skutkiem nieprawidłowego odruchu prowadzenia pojazdu, można traktować jako splot nieszczęśliwych wydarzeń. Kierowca odpowiada, w myśl ustawy – Prawo o ruchu drogowym, za nieprzystosowanie prędkości do śliskości nawierzchni jedynie wówczas, gdy śliskość tę przewidywał lub mógł ją przewidzieć. Gdy okaże się, że konkretna śliskość nawierzchni nie była, nie mogła i nie powinna być przez kierowcę przewidywana, wtedy o odpowiedzialności karnej nie może być mowy”.

Sprawcę wypadku nieumyślnego może usprawiedliwiać tylko taki błąd, który nie był efektem lekkomyślności lub niedbalstwa. Wynika to wprost z przepisów ustaw karnych i wykładni pojęć ogólnych, tj. lekkomyślności i niedbalstwa.

4.4. Przedmiotowa strona czynu

Życie i zdrowie człowieka jest przedmiotem ochrony w art. 177 k.k., natomiast przedmiotem naruszenia są zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym albo też reguły postępowania, których przestrzeganie wymaga zachowania bezpieczeństwa w sferze stosunków międzyludzkich wywiązujących się w ruchu drogowym.

Artykuł 177 k.k. dotyczy zdarzeń zachodzących w ruchu drogowym. Pojęcie to obejmuje zarówno ruch pojazdów, jak i pieszych. Ustawa – Prawo o ruchu drogowym określa sposób zachowania się kierujących i pieszych na jezdniach, poboczach i chodnikach. Z przepisów tych nie wynika jednak, że naruszenie reguł bezpieczeństwa pieszego względem innego pieszego skutkuje odpowiedzialnością tego pieszego za spowodowanie wypadku drogowego. Wypadek drogowy to wynik wielu zmiennych (tj. człowieka, drogi i otoczenia), przy czym musi on być powiązany z ruchem pojazdu, czyli z jego przemieszczaniem się. Obowiązek zachowania ostrożności ciąży na wszystkich uczestnikach ruchu drogowego w każdej sytuacji, z którą może się łączyć wyrządzenie

innym szkody. Dlatego pojęcie zasad bezpieczeństwa należy do odmiennych od ogólnych zasad ostrożności. Zasady bezpieczeństwa obejmują pewne normy gwarancyjne, tj. takie, których przestrzeganie wyłącza lub znacznie ogranicza niebezpieczeństwo z reguły panujące w określonej dziedzinie działalności ludzkiej. W tym miejscu należy zauważyć, że ruch drogowy w swej istocie jest niebezpieczny. Dlatego też pojęcie zasad bezpieczeństwa obejmuje nie tylko swoiste reguły ostrożności, ale także wypracowane nieskodyfikowane zwyczaje. Jest to niejednorodny zbiór zasad, w którego skład wchodzi różne elementy i wzajemne między nimi uwarunkowania. Jest to zbiór autonomiczny, zawierający reguły praktyczne oraz regulacje prawne. Zasady bezpieczeństwa nie utożsamiają się ani z jednymi, ani z drugimi – tworzą ich syntezę.

Przypisanie czynności sprawczej wynikającej z art. 177 k.k. wymaga wskazania, na czym polegało naruszenie zasad bezpieczeństwa. Ustawa nie nakazuje wskazania konkretnie oznaczonej zasady bezpieczeństwa, lecz nie zwalnia z określenia, jakie postępowanie stanowiło jej naruszenie. Przypisanie kierowcy winy popełnienia przestępstwa drogowego na tej podstawie, że naruszył on ogólny nakaz prowadzenia pojazdu rozważnie i ostrożnie, wymaga w każdym przypadku wyjaśnienia. Ocena, czy kierowca prowadził pojazd rozważnie i ostrożnie, nie może opierać się tylko na fakcie, że wypadek nastąpił. Oznaczałoby to, że kierowca powinien przy wykonaniu swych czynności zawodowych przestrzegać przepisów i zasad, ale jego obowiązkiem nadrzędnym jest unikanie wypadków. Zasady bezpieczeństwa można naruszyć, postępując zgodnie z przepisami, jeśli fachowa ocena sytuacji wymaga ich naruszenia, a kierujący ma dość czasu, aby wykonać określony, niezgodny z przepisami manewr obronny.

4.5. Miejsce wypadku drogowego

Sąd Najwyższy w wyroku z 5.12.1995 r., WR 186/95, OSNKW 1996/3–4, poz. 19⁶⁵, stwierdził: „przestępstwo drogowe może być popełnione nie tylko na drodze publicznej, ale również poza nią – wszędzie tam, gdzie ruch pojazdów faktycznie odbywa się i w związku z czym istnieje możliwość zagrożenia dla bezpieczeństwa tego ruchu”.

Zaprezentowany przez Sąd Najwyższy pogląd został potwierdzony w aprobujących glosach R.A. Stefańskiego⁶⁶ oraz E. Guzika⁶⁷. Artykuł 177 k.k. w swej podstawie odnosi się do reguł bezpieczeństwa obowiązujących zarówno na drogach publicznych, jak i niepublicznych oraz w strefach zamieszkania, strefach ruchu, jeśli jest to konieczne dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu (zob. art. 1 p.r.d.), jednak trudności interpretacyjne w dalszym ciągu pozostały, a powołane orzeczenie stanowi

⁶⁵ K.J. Pawelec, glosa, M. Praw. 1998/11, s. 436.

⁶⁶ R.A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z 5.12.1995 r.*, WR 186/95, WPP 1996/2, s. 121.

⁶⁷ E. Guzik, *Glosa do wyroku SN z 5.12.1995 r.*, WR 186/95, PS 1997/4, s. 102.

przyzwolenie na stosowanie analogii w prawie karnym, której obowiązujący system prawny nie uznaje⁶⁸.

Niewątpliwie w miarę rozwoju motoryzacji zwiększa się obszar terenów wyposażonych w drogi wewnętrzne i coraz bardziej zaciera się różnica między wymaganiami stawianymi ruchowi na drogach wewnętrznych, np. co do prędkości, pierwszeństwa, postoju, zatrzymania, używania sygnałów dźwiękowych, a wymaganiami w zakresie ruchu na drogach publicznych. W praktyce często spotyka się na drogach wewnętrznych znaki i sygnały drogowe umieszczone według norm obowiązujących na drogach publicznych. Organy administracji drogowej tolerują ten stan rzeczy, chociaż tego rodzaju poczynania są dokonywane z inicjatywy prywatnej i bez jakiegokolwiek kontroli państwowej. Można przytaczać wiele przykładów: na rozległym terenie wyższej uczelni, szpitala czy jednostki wojskowej organy zarządzające umieszczają określone znaki drogowe, stanowiące pożyteczne dyrektywy, ale pozbawione jakiegokolwiek podstawy prawnej. Dlatego też osoby naruszające je nie podlegają odpowiedzialności za wykroczenia, ponieważ ogromna większość przepisów Kodeksu wykroczeń wprowadza wprost do dyspozycji wykroczenia znamię drogi publicznej oraz strefy zamieszkania. Inne odwołują się wprost lub pośrednio do przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym. To samo dotyczy wykroczeń odnoszących się do ochrony drogi. Wskazany jest art. 98 k.w. dotyczący zachowania należytej ostrożności poza drogą publiczną.

Również treść art. 86 i 98 k.w. pozwala wysunąć wniosek, że pierwszy z nich odnosi się wyłącznie do dróg publicznych, stref zamieszkania i stref ruchu, chociaż określenia tego nie znajdujemy w jego treści ani też nie odwołuje się on do ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wynika to jednak wprost z odrębności regulacji prawnej wyrażonej w art. 98 k.w.

A. Bachrach⁶⁹ pisał, że nie sposób kwestionować pożytku znaków i sygnałów drogowych instalowanych prywatnie, na zlecenie, poza gestią wydziałów komunikacyjnych urzędów administracji, podobnie jak trudno zrozumieć, dlaczego na drogach wewnętrznych nie miałyby obowiązywać przepisy prawne ustanowione dla dróg publicznych. Można więc zaaprobować tego rodzaju poczynania z punktu widzenia administracyjno-prewencyjnego. Jeśli jednak spojrzymy na to zagadnienie od strony prawnokarnej (represyjnej), to dostrzeżemy, że w sferę odpowiedzialności karnej została wprowadzona analogia – pojęcie nieznane obowiązującemu systemowi prawa karnego. Norma prawnokarna art. 177 k.k. czerpie swą treść z ustaw znajdujących się poza obszarem prawa karnego, lecz jest stosowana z odwołaniem się do przepisów prawnych niezobowiązujących poza drogami publicznymi czy strefami zamieszkania, gdzie obowiązuje reguła unikania

⁶⁸ K.J. Pawelec, *Glosa do wyroku SN z 5.12.1995 r., WR 186/95*, M. Praw. 1998/11, s. 436–437; postanowienie SN z 27.03.2014 r., I KZP 1/14, OSNKW 2014/7, poz. 54; por. wyrok SN z 5.05.2009 r., IV KK 432/08, OSNwSK 2009/1, s. 1068.

⁶⁹ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 78 i n.

zagrożenia bezpieczeństwa – co jest właśnie analogią, a czego nie dostrzegł Sąd Najwyższy w wytycznych wymiaru sprawiedliwości z 1963 r., jak również w późniejszych wytycznych oraz w orzecznictwie⁷⁰. W powołanym orzeczeniu Sąd Najwyższy stwierdził: „Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, o którym mowa w art. 145 [...] [k.k. z 1969 r., obecnie art. 177 k.k.], może nastąpić jedynie na drodze publicznej oraz w innych miejscach zrównanych z drogą publiczną [...], w których ten ruch – ogólny czy lokalny – odbywa się”.

Z kolei w tezie czwartej wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe⁷¹ czytamy, że określenie „ruch lądowy” jest określeniem obejmującym nie tylko ruch na drogach publicznych i szlakach kolejowych, ale również na terenach budowlanych czy przemysłowych, lotniskach itp., a więc wszędzie tam, gdzie odbywa się ruch pojazdów ogólny lub lokalny. Jest oczywiste, że chodzi tu o ruch pojazdów, i to ruch, który nie może odbywać się sporadycznie w jakimś mało uczęszczanym miejscu, lecz w miejscu powszechnie dostępnym, służącym ogólnej lub lokalnej komunikacji. W postanowieniu z 20.08.1976 r., VII KZP 11/76, OSNPG 1976/9, poz. 74, Sąd Najwyższy zauważył, że skoro „przez miejsce, w którym [odbywa się ruch pojazdów ogólny czy lokalny], należy rozumieć wyłącznie drogi, tj. wydzielone, przystosowane do komunikacji pasy ziemi łączące poszczególne miejscowości lub punkty terenowe, jest rzeczą oczywistą, że takim miejscem nie jest podwórko prywatnego domu mieszkalnego”.

O złożoności omawianego zagadnienia świadczy także późniejsze orzecznictwo Sądu Najwyższego, które zdarzenia zaistniałe w określonych miejscach komunikacji traktuje jako wypadki drogowe. Skoro ruch pojazdów i pieszych odbywa się na rampie kolejowej, drodze zakładowej, okresowo wyłączonym z ruchu odcinku szlaku kolejowego, zamkniętym torze kolejowym czy nawet ścieżce leśnej łączącej trzy miejscowości, to mamy do czynienia z przestępstwem drogowym⁷². W wyroku z 11.10.2000 r., IV KKN 250/00, KZS 2001/5, poz. 19 i 20, Sąd Najwyższy stwierdził: „W świetle art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym «drogą» jest wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi (ścieżki) dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów. Przepisy ustawy o ruchu drogowym stosuje się wprawdzie do ruchu odbywającego się poza drogami publicznymi, jeżeli jest to konieczne dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tego ruchu, a ruchem lądowym jest nie tylko ruch na drogach publicznych, ale również na terenach budowlanych czy przemysłowych – to jednak musi to być ruch w miejscu powszechnie dostępnym”. Kryterium naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu dotyczy przestrze-

⁷⁰ Por. uchwała SN z 14.09.1972 r., VI KZP 33/72, OSNKG 1972/12, poz. 187.

⁷¹ Zob. uchwała SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74.

⁷² Por. postanowienie SN z 25.04.1979 r., V KRN 72/79, OSNPG 1979/10, poz. 143; wyrok SN z 21.09.1979 r., V KRN 208/79, niepubl.; wyrok SN z 15.08.1979 r., V KRN 164/79, niepubl.

gania nie tylko reguł ogólnej ostrożności, lecz także specjalnych zasad bezpieczeństwa, które należy rozpatrywać, opierając się na przepisach prawa o ruchu drogowym.

Przedłożone rozważania warto uzupełnić o kontrowersyjne⁷³ postanowienie Sądu Najwyższego z 28.03.2017 r., III KK 472/16, LEX nr 2271447. Czytamy w nim: „Przewidziane w art. 178a § 1 k.k. kryterium ruchu lądowego należy wiązać nie tylko ze statusem konkretnej drogi, czy określonego miejsca, lecz z faktyczną dostępnością i rzeczywistym wykorzystaniem dla ruchu pojazdów i innych uczestników. Wobec tego samo stwierdzenie, że do zdarzenia doszło na drodze leśnej, nie wyklucza możliwości przypisania czynu z art. 178a § 1 k.k.”

Przytoczona teza postanowienia została wydana po rozpoznaniu sprawy o następującym stanie faktycznym. Otóż, T.R. został uznany za winnego popełnienia występku z art. 178a § 1 k.k. oraz z art. 64 § 1 k.k. Polegał on na tym, że na drodze leśnej, będąc w stanie nietrzeźwości, prowadził motocykl. Został skazany na karę pozbawienia wolności oraz dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych. Apelacja obrońcy oskarżonego nie została uwzględniona, zaś wywiedziona przez niego kasacja uznana za oczywiście bezzasadną, chociaż Sąd Najwyższy przyznał, że zarzut błędnej interpretacji znamienia „ruch lądowy” wymagał rozważenia, zwłaszcza że interpretacja tego pojęcia wywoływała spory zarówno w doktrynie, jak też rozbieżności w orzecznictwie sądowym.

Niewątpliwie nie można zanegować poglądu, że w miarę rozwoju motoryzacji znacząco zwiększa się obszar połączeń niezaliczanych do dróg publicznych, sfer ruchu i zamieszkania. Zaciera się tym samym różnica między wymaganiami stawianymi na drogach wymienionych w Prawie o ruchu drogowym a innymi połączeniami. Nie można jednak nie dostrzec, że organy administracji drogowej tolerują taki stan rzeczy, gdyż jest to dla nich wygodne, choćby w zakresie kosztów utrzymania, zapewnienia bezpieczeństwa, odpowiedniej organizacji ruchu, oznakowania, wyposażenia itp. Ustawodawca także zdaje się tego nie dostrzegać, gdyż zdecydowana większość wykroczeń drogowych może być popełniona wyłącznie na drogach wymienionych przez Prawo o ruchu drogowym za wyjątkiem wykroczenia z art. 98 k.w. Tego rodzaju stan rzeczy powoduje, że w sferę odpowiedzialności karnej dotyczącej kierujących wślizguje się analogia. Artykuł 177 czy też art. 178a § 1 lub art. 178b k.k. czerpią bowiem swą treść z ustaw znajdujących się poza obszarem prawa karnego, ale ze stosownym odwołaniem się do przepisów prawnych nieobowiązujących poza drogami publicznymi, strefami ruchu lub zamieszkania, gdzie obowiązuje zasada unikania wywoływania zagrożenia bezpieczeństwa, co niestety nie zostało dostrzeżone w orzecznictwie⁷⁴. I kwestia ostatnia, której Sąd Najwyższy nie poświęcił nawet jednego zdania. Sprawcy wszak powinna zostać udowodniona wina,

⁷³ K.J. Pawelec, *Glosa krytyczna do postanowienia SN z 28.03.2017 r., III KK 472/16*, PK 2017/298, s. 36–38.

⁷⁴ Szerzej K.J. Pawelec, *Bezpieczeństwo i ryzyko...*, s. 49–51 oraz podane tam orzecznictwo i literatura.

że miał świadomość, iż porusza się drogą, której charakter może być zinterpretowany jako nakazujący stosowanie zasad i szczegółowych przepisów Prawa o ruchu drogowym.

4.6. Skutek wypadku drogowego

Artykuł 177 § 1 k.k. przewiduje, że przestępczy skutek wypadku drogowego musi powodować obrażenia ciała innej osoby określone w art. 157 § 1 k.k. Surowsza odpowiedzialność karna przewidziana jest w razie spowodowania śmierci innej osoby albo ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu (art. 177 § 2 k.k.).

W wyroku z 8.03.2000 r., III KKN 231/98, OSNKW 2000/5–6, poz. 45⁷⁵, Sąd Najwyższy trafnie stwierdził: spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy (co stwarza podstawę wyjściową do ustalenia realizacji ustawowych znamion czynu zabronionego, określonego w art. 145 § 2 k.k. z 1969 r.), gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności.

Artykuł 157 § 1 k.k. stanowi o innych obrażeniach ciała niż określone w art. 156 § 1 k.k., który uznaje za przestępstwo spowodowanie obrażeń w postaci:

- 1) pozbawienia człowieka wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia;
- 2) innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej, choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej lub znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zespечения lub zniekształcenia ciała.

Z przedstawionego wyliczenia wynika, że nie chodzi o obrażenia ciała powodujące tak ciężkie skutki. Należy sądzić, że będą to obrażenia ciała, które powodują naruszenie narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni. Takie też stanowisko zajął Sąd Najwyższy w uchwale z 18.11.1998 r., I KZP 16/98, OSNKW 1998/11–12, poz. 48, w której określenie skutku nawiązuje do lekkiego uszkodzenia ciała i rozstroju zdrowia. W praktyce przyjęto pogląd, że tego rodzaju czynem nie jest taki, który powoduje skutki w postaci obrażeń ciała leczone mniej niż 7 dni. Podstawą tego poglądu jest uchwała Sądu Najwyższego z 28.02.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975/3–4, poz. 33, określająca wciąż aktualne zasady wykładni prawa przy ściganiu i karaniu przestępstw drogowych. Chodzi zatem nie o skutki polegające jedynie na spowodowaniu nieznacznych obrażeń ciała, ale o skutki naruszające czynności narządu ciała, niemające charakteru ciężkiego. Takie potraktowanie zagadnienia jest uzasadnione z punktu widzenia polityki karnej,

⁷⁵ J. Giezek, *Glosa do wyroku SN z 8.03.2000 r., III KKN 231/98*, PiP 2001/6, s. 109; A. Górski, *Glosa do wyroku SN z 8.03.2000 r., III KKN 231/98*, OSP 2001/6, poz. 94; J. Majewski, *Glosa do wyroku SN z 8.03.2000 r., III KKN 231/98*, OSP 2001/10, poz. 146; J.M. Iwaniec, *Glosa do wyroku SN z 8.03.2000 r., III KKN 231/98*, WPP 2002/4, s. 129.

zwłaszcza dlatego, że zdarzenia powodujące obrażenia ciała, których leczenie nie przekracza 7 dni, stanowią wykroczenia.

Czasem nie jest łatwo określić rodzaj doznanych przez pokrzywdzonego obrażeń ciała, tym bardziej że procesy leczenia zależne są od bardzo wielu indywidualnych czynników, toteż przy określeniu skutku wielokrotnie decydujące znaczenie ma opinia biegłego lekarza. To jednak zupełnie inne zagadnienie. W wyroku z 31.07.1970 r., RW 659/70, LEX nr 21322, Sąd Najwyższy stwierdził, że uszkodzeniem ciała nie jest ani potłuczenie, ani powierzchowne zadrapanie, otarcie naskórka, siniaki i inne podobne obrażenia ciała ludzkiego, niepowodujące zakłóceń w normalnym funkcjonowaniu naruszonego ciała pokrzywdzonego ani w jego zdrowiu. Pogląd ten został zaaprobowany przez późniejsze orzecznictwo Sądu Najwyższego, chociaż wyrok Sądu Najwyższego z 10.05.1985 r., Rw 384/85, GP 1985/5, s. 5, stanowi pewien wyjątek. Brzmi on: „Odpowiedzialność karna sprawcy czynu z art. 145 § 1 [...] [k.k. z 1969 r., obecnie art. 177 § 1 k.k.] nie jest uzależniona od tego, czy pokrzywdzony doznał uszkodzenia ciała (lub rozstroju zdrowia) naruszającego prawidłowe funkcjonowanie organizmu na okres 7 dni. Wystarcza w tym względzie ustalenie, że pokrzywdzony doznał takiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, które naruszyło czynności odpowiedniego narządu na czas nieprzekraczający 7 dni”.

O ile określenie śmierci człowieka zasadniczo nie nastrocza trudności interpretacyjnych, o tyle określenie ciężkich obrażeń ciała, poza wymienionymi w art. 157 k.k., może sprawiać kłopoty. Wśród przedstawicieli medycyny sądowej od lat prowadzony jest spór na temat pojęcia choroby zagrażającej życiu. Według jednych jest to określenie abstrakcyjne, toteż samo prawdopodobieństwo, że dane schorzenie ze względu na swój rozwój może spowodować zejście śmiertelne, uzasadnia określenie choroby jako zagrażającej życiu. Zdaniem innych, aby choroba mogła być tak scharakteryzowana, musi nastąpić konkretne, rzeczywiste zagrożenie życia występujące w postaci ciężkich objawów klinicznych u chorego. Jeden z autorów określa to jako stan z pogranicza życia i śmierci.

W zasługującym na pełną aprobatę wyroku Sądu Najwyższego z 14.03.2002 r., II KKN 154/00, LEX nr 51800, stwierdzono: „Przy przypisaniu oskarżonemu [...] przez sąd pierwszej instancji skutków w postaci «ciężkiej choroby długotrwałej», a co za tym idzie zakwalifikowania zarzucanego występku z art. 177 § 2 k.k., sąd odwoławczy, winien przy pomocy innych biegłych spróbować wyjaśnić, czy ten «niefortunny» lub «niepomysłny» wynik zastosowanej metody leczenia był przyczyną «ciężkiej choroby długotrwałej», w sytuacji gdy pierwotne obrażenia doznane przez pokrzywdzonego na to nie wskazywały”. Należy zauważyć, że przebieg choroby, która zazwyczaj nie zagraża życiu, może być szczególnie groźny z powodu niewłaściwego postępowania osoby poddanej leczeniu albo innych zakłóceń zwykłego leczenia. Nie można tego uznać za normalne następstwo obrażeń obowiązujących (obciążających) kierowcę. Niestety zagadnienie to pozostaje niezauważalne, chociaż powinno być przedmiotem odrębnych ustaleń,

oczywiście w sytuacjach, gdy jest to konieczne. Artykuł 177 § 1 k.k. nie przewiduje karalności czynów powodujących obrażenia ciała, których czas leczenia nie przekracza 7 dni, oraz skutkujących wyrządzeniem szkody w mieniu. Nowelizacja przepisów Kodeksu karnego niejako przywróciła jednak stan z 1969 r. Bez znaczenia przy tym jest rozmiar wyrządzonego uszczerbku na zdrowiu lub szkody w mieniu, skoro za przestępstwo uznano samo kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środka odurzającego. Fakt kierowania pojazdem w tym stanie oraz wyrządzenie danych szkód determinuje ich określenie, czyli umieszczenie w opisie czynu zarzucanego sprawcy. Z tego wynika wprost, że w wyroku karnym musi się znaleźć pełen opis czynu (w tym także jego skutki) zarzucanego oskarżonemu. Dlatego stało się ważne ustalenie także innych skutków niż ujęte w art. 177 § 1 k.k., które mają znaczenie dla orzeczenia, w razie zaś zgłoszenia wniosków – zasądzenie odszkodowania, zadośćuczynienia czy nawet nawiązki.

4.7. Związek przyczynowy

„W każdej sprawie dotyczącej występkę określonego w art. 145 [...] [k.k. z 1969 r., obecnie art. 177 k.k.] sąd powinien bacznie rozważyć, czy istnieje związek przyczynowy pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przepisów a przedmiotową kolizją drogową. Związek ten nie może być rozumiany jako jedynie czasowe lub miejscowe następstwo wydarzeń, ale jako następstwo rzeczowe skutku, w postaci wypadku drogowego, z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów o ruchu drogowym” – tak brzmi wyrok Sądu Najwyższego z 4.11.1998 r., V KKN 303/97, OSNKW 1998/11–12, poz. 50. Orzeczenie to dotyka niezwykle ważnego zagadnienia. Nie zawsze bowiem nieostrożność kierowcy czy nieprzestrzeganie reguł administracyjno-drogowych, wbrew rozpowszechnionym poglądom, musi być przyczyną wypadku drogowego. Może on bowiem być wynikiem wielu zmiennych, których kolejności nie sposób ustalić. Przyczynowe uwarunkowania wypadkowości drogowej są bardzo rozległe, niemniej jednak wciąż funkcjonuje błędne rozumowanie „od skutku do przyczyny”, w którym z reguły przyczyny upatruje się w błędzie kierującego. Niestety tego rodzaju podejście znajdujemy również w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Na przykład w wyroku z 11.12.1996 r., II KKN 46/96, niepubl., czytamy: „Oskarżony, jadąc ulicą, widział również dzieci bawiące się na jezdni. Taka sytuacja grożąca w każdej chwili wtargnięciem dziecka na jezdnię lub znalezieniem się innego dziecka przebywającego na linii przesuwania się prowadzonego przez oskarżonego pojazdu, nie upoważnia do jazdy z prędkością dopuszczalną na obszarze zabudowanym [...]. W takiej sytuacji należało jechać z taką prędkością, by można było zatrzymać pojazd w każdej chwili, w zasadzie w miejscu. Należało się bowiem liczyć z tym, że nagle w bezpośredniej bliskości pojazdu pojawi się jedno z dzieci bawiących się na chodniku lub jezdni, wyłaniające się zza zaparkowanego pojazdu”.

Inne orzeczenia Sądu Najwyższego, określające zasady bezpieczeństwa ruchu, mówią m.in. o tym, że uczestnik ruchu nie może bronić się stwierdzeniem, że jego zachowanie nie stanowi przekroczenia żadnego wyraźnego zakazu lub nakazu wynikającego z przepisów, w każdym przypadku bowiem zobowiązany jest on nie tylko do przestrzegania tych zakazów (nakazów), lecz także do oceny, czy z uwagi np. na stan drogi, rodzaj pojazdu, warunki atmosferyczne i inne okoliczności, w jakich odbywał się ruch, jego zachowanie nie stwarzałoby niebezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu, a więc jest obowiązany do ostrożności wynikającej z samej istoty ruchu drogowego⁷⁶. Zachowanie zatem nawet zgodne z regułami administracyjnymi w pewnych sytuacjach nie przesądza o tym, że uczestnik ruchu nie naruszył zasad bezpieczeństwa.

Trzeba jednak zaznaczyć, że przyjęcie, iż określone zachowanie stanowiło naruszenie zasad bezpieczeństwa, wymaga wykazania, jaka zasada i w jaki sposób została przez sprawcę naruszona. Uznania, że w konkretnym przypadku zostały naruszone zasady bezpieczeństwa, nie można opierać jedynie na stwierdzeniu faktu, że doszło do wypadku⁷⁷. Punktem wyjścia do badania związku przyczynowego jako znamienia występkę określonego w art. 177 k.k. nie jest więc skutek. Owym punktem wyjścia rozumowania prawniczego – pisał A. Bachrach⁷⁸ – musi być naruszenie zasad bezpieczeństwa. Nie ze skutku wynika, że naruszone zostały zasady bezpieczeństwa. Skutek może nastąpić bez ich naruszenia, a nawet z naruszeniem, ale bez związku ze skutkiem – co podkreślił Sąd Najwyższy w powołanym orzeczeniu.

Badanie związku przyczynowo-skutkowego staje się aktualne tylko wtedy, kiedy w ruchu drogowym następuje zdarzenie opisane w art. 177 k.k. A. Bachrach stwierdził, że pierwszy etap procesu poznawczego wymaga zabiegu operacyjnego, który polega na odwróceniu toku wynikania i konstruowania fikcyjnych związków skutkowo-przyczynowych. Zabieg ten służy poszukiwaniu naturalnej przyczyny (przyczyn) zdarzenia, które stało się punktem wyjścia do akcji prawnej. Punkt końcowy tego odwróconego toku wynikania prowadzi do kierowcy, z którym łączy się naturalne domniemanie sprawstwa wypadku. Droga poszukiwania jest krótka, a jej kierunek z góry określony. Pozostaje jednak odnalezienie naruszonej zasady bezpieczeństwa, którą można by przypisać kierowcy. Z tym ostatnim nie ma problemu, czego dowodzi praktyka. Na przebieg tego rozumowania wpływa przede wszystkim skutek, a raczej jego sugestia, często powodująca mierzenie następstwa czasowego ze związkiem przyczynowym. Ponadto działa wieloletni nawyk, wynikający ze stosowania wobec kierowcy norm prawno-karnych o charakterze ogólnym i budowie skutkowej. Czynnikiem trzecim jest pojemność pojęcia zasad bezpieczeństwa, których interpretacja nie zawsze jest najkorzystniejsza dla kierującego, chociaż równie poprawna mogłaby być inna.

⁷⁶ Zob. wyrok SN z 13.06.1997 r., III KKN 242/96, OSNKW 1997/9–10, poz. 87; wyrok SN z 25.05.1995 r., II KRN 52/95, OSNKW 1995/11–12, poz. 82.

⁷⁷ Por. wyrok SN z 16.06.1982 r., V KRN 171/82, OSNPG 1982/11, poz. 146, s. 6.

⁷⁸ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 311.

Przedstawione argumenty świadczą o ważności problemu wskazanego w powołanym wyroku, który stanowi odejście od dotychczasowej linii orzeczniczej Sądu Najwyższego, nakładającej na kierującego częstokroć zbyt wysokie wymagania, abstrahując od związku przyczynowego. Wystarczy wskazać podnoszoną wielokrotnie, a omówioną dalej zasadę zachowania szczególnej ostrożności podczas dojeżdżania do wyznaczonego przejścia przez jezdnię dla pieszych, do skrzyżowania czy też zachowanie tzw. bezpiecznej prędkości jazdy. Oczywiście w swoim orzecznictwie Sąd Najwyższy także realistycznie podchodził do zagadnienia, chociażby do problematyki związku przyczynowego, którą jednak potraktował raczej marginalnie. Dlatego też na uwagę zasługują trzy przytoczone orzeczenia:

- 1) Wyrok Sądu Najwyższego z 13.06.1994 r., III KRN 76/94, PiP 1997/20, s. 19: „Sam fakt kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości nie przesądza automatycznie winy kierowcy w zakresie odpowiedzialności z art. 145 § 3 [...] [k.k. z 1969 r., obecnie art. 178 k.k.]. Odpowiedzialność ta musi być oparta na związku przyczynowym między takim właśnie stanem a nastąpieniem wypadku i jego skutkiem. Niezależnie od skomplikowanego stanu sprawy, sąd musi dokonać jednoznacznych, kategorycznych ustaleń, wykorzystując możliwe źródła i środki dowodowe”⁷⁹.
- 2) Z kolei w wyroku Sądu Najwyższego z 24.01.1997 r., II KKN 133/96, „Jurysta” 1997/8–9, s. 46, czytamy: „Prowadzenie po zapadnięciu zmroku nieoświetlonego pojazdu mechanicznego po drodze publicznej, a nadto niesprawnego technicznie pod wieloma względami (np. brak sprawnie działających kierunkowskazów) stanowi nie tylko rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa, ale i realne jego zagrożenie. W ruchu drogowym dlatego obowiązuje zasada tzw. ograniczonego zaufania wobec innych uczestników tego ruchu, że nawet ewentualne przyczynienie się innego uczestnika do spowodowania wypadku drogowego, nie zwalnia od odpowiedzialności tego, kto swoim działaniem także się do niego przyczynił”.
- 3) Natomiast wyrok Sądu Najwyższego z 19.05.1996 r., III KKN 36/96, niepubl., brzmi: „Ocena zachowania kierowcy nie może opierać się tylko na fakcie, że wypadek nastąpił. Prowadzący pojazd ma prawo liczyć na respektowanie zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników tego ruchu”.

Powszechnie przyjmuje się, że przekroczenie przepisów przez innego użytkownika drogi zwalnia – zgodnie z zasadą ograniczonego zaufania – osobę przestrzegającą przepisów od odpowiedzialności m.in. wtedy, gdy dostrzegając przekroczenie, zrobiła wszystko, co było możliwe w danej sytuacji, aby zaistniałemu niebezpieczeństwu przeciwdziałać. Sąd Najwyższy w wyroku z 16.06.2000 r., III KKN 123/98, LEX nr 51434, podkreślił, że „w każdej sprawie dotyczącej przestępstwa określonego w art. 177 k.k. sąd powinien zawsze rozważyć, czy istnieje związek przyczynowy pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przepisów a zaistniała kolizja. Związek ten nie może być rozumiany li tylko jako czasowe lub miejscowe następstwo wydarzeń, ale jako powiązanie wypadku drogowego

⁷⁹ Por. też wyrok SN z 21.11.2002 r., III KKN 281/00, KZS 2003/4, poz. 17.

z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów o ruchu drogowym (zob. wyrok [SN] z 4.11.1998 r., V KKN 303/97, OSNKW 1998, nr 11–12, poz. 50). Oczywiście to powiązanie musi znajdować pełne oparcie w całokształcie materiału dowodowego, nie może być hipotetyczne ani dorozumiane. Określony zaś w ustawie skutek winien być normalnym, typowym następstwem zachowania się oskarżonego⁸⁰.

Należy jeszcze raz podkreślić, że w procesie poznawczym punktem wyjścia nie może być skutek, lecz działanie sprawcy. Warunkiem zastosowania normy z art. 177 k.k. jest bowiem ustalenie, że działanie odpowiada określonej charakterystyce prawnej, która nie wynika ze skutku, lecz z zupełnie innych źródeł. Jeżeli zatem działanie oskarżonego nie wypełnia ustawowego warunku naruszenia zasad bezpieczeństwa, to poszukiwanie związku przyczynowego ze skutkiem staje się po prostu zbędne. Dopiero kiedy sąd ustalił, że działanie oskarżonego naruszyło wskazane zasady bezpieczeństwa wyczerpujące jedno ze znamion występków określonych w art. 177 k.k., wówczas zajdzie potrzeba zbadania związku przyczynowego. Sąd Najwyższy w wyroku z 9.01.2012 r., V KK 121/11, LEX nr 1119577, stwierdził, że przy koncepcji obiektywnego przypisania, która w przypadku przestępstw charakteryzujących się wystąpieniem określonego skutku, a takim jest przestępstwo z art. 177 § 2 k.k., pozwala na jego przypisanie w przypadku istnienia związku przyczynowego między zachowaniem sprawcy a skutkiem, ale również nakazuje rozważać odpowiedzialność za zwiększone niedopuszczalne ryzyko wystąpienia skutku. Uzupełnieniem przytoczonego orzeczenia jest wyrok Sądu Najwyższego z 30.08.2011 r., IV KK 187/11, LEX nr 950442, w którym czytamy: „1. Spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy, gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności. Innymi słowy, spowodowanie skutku może być tylko wtedy przypisane sprawcy, gdy przestrzeganie przez niego obowiązku ostrożności zapobiegłoby nastąpieniu skutku. 2. Rozstrzygnięcie, czy między czynem a powstałym skutkiem zachodzi związek normatywny, a więc, czy są podstawy do przypisania tego uszczerbku na skutek istotnego zwiększenia prawnie nieakceptowanego niebezpieczeństwa dla dobra prawnego, należy nie do sfery ustaleń faktycznych, ale do sfery decyzji, czy właściwie zastosowano prawo materialne”.

Niestety praktyka odeszła od przedstawionego modelu metodycznego, który oczywiście nie może być traktowany jako uniwersalny. Niemniej jednak ciężar skutku bywa decydującym kryterium. Jego preferowanie i traktowanie kierującego jako osoby, która – uczestnicząc w wypadku – zapewne naruszyła zasady bezpieczeństwa, prowadzi do automatyzacji odpowiedzialności karnej za wypadki drogowe.

Zwrócić należy bowiem uwagę, że przypadkowość skutku nie może zawsze obciążać sprawcy, gdyż nie łączy się adekwatnym związkiem przyczynowym z naruszeniem przez

⁸⁰ Por. wyrok SN z 17.06.1999 r., IV KKN 740/98, WPP 1999/3–4, s. 123, z glosą R.A. Stefańskiego, PiP 2000/2, s. 110; wyrok SN z 11.03.1998 r., II KKN 310/96, KZS 1998/11, poz. 11.

niego zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym. Na trafność przedstawionej tezy można dostarczyć licznych przykładów z praktyki. Fakt zawinienia przez kierującego wskazanymi zasadami czy też szczegółowymi przepisami oraz spowodowania przez niego ciężkich skutków bywa, że wymaga odrębnych dociekań w sytuacji, gdy przykładowo, doprowadził do zderzenia z innym pojazdem, którego pasażerowie nie mieli zapiętych pasów bezpieczeństwa, pojazd, którym się poruszali, chociaż powinien, nie miał sprawnych poduszek powietrznych, jego systemy bezpieczeństwa biernego nie były sprawne, czy też nie przestrzegali wskazań instrukcji obsługi w zakresie sposobów odbywania podróży, w tym ważnych ostrzeżeń. Przykłady tego rodzaju spraw można mnożyć.

Należy jednak rozważyć, czy przerzucanie ryzyka skutku na tego, który zawinił wypadek czy katastrofę, łączyło się adekwatnym związkiem przyczynowym ze skutkiem? Na tak postawione pytanie nie sposób udzielić jednoznacznej odpowiedzi, gdyż wiele będzie zależało od zgromadzonych dowodów. Jedno natomiast można jednoznacznie stwierdzić, że na takiego kierującego nie będzie można nałożyć obowiązku oraz powinności przewidzienia, że pojazd, którym poruszał się pokrzywdzony, przykładowo był „złożony z trzech innych”, a jego bezpieczeństwo bierne dosłownie nie istniało.

Podobnie nie będzie można zająć, przynajmniej obecnie, jednoznacznego stanowiska, jak będzie wyglądała odpowiedzialność karna kierujących, o ile będzie można ich tak nazwać, pojazdami autonomicznymi. Wszak oni, poza zaprogramowaniem celu podróży, nie będą mieli wpływu na sposób jazdy, w tym także wykonywanych przez pojazd manewrów. Na te i inne kwestie autor postara się udzielić odpowiedzi w dalszej części opracowania.

4.8. Tryb ścigania

Przestępstwo wypadku drogowego stypizowane w art. 177 § 1 i 2 k.k. ścigane jest z oskarżenia publicznego. Występek określony w art. 177 § 2 zawsze ścigany jest w tym trybie, natomiast czyn określony w art. 177 § 1 – z urzędu lub na wniosek. W sytuacji gdy pokrzywdzoną wypadkiem drogowym jest wyłącznie osoba najbliższa dla sprawcy, która doznała obrażeń ciała w rozumieniu art. 156 § 1 k.k., ściganie następuje na wniosek pokrzywdzonego. Jest to przestępstwo względnie wnioskowe, albowiem jego ściganie zależy wyłącznie od złożenia wniosku tylko wtedy, gdy obrażeń ciała doznała jedynie osoba najbliższa dla oskarżonego.

Pojęcie osoby najbliższej określone zostało w art. 115 § 11 k.k. Jest nią:

- małżonek;
- krewni w linii prostej, tj. wstępn i zstępni;
- krewni w linii bocznej;

- powinowaci w linii prostej (wstępni i zstępni);
- powinowaci w linii bocznej;
- przysposabiający i jego małżonek lub przysposobiony i jego małżonek;
- osoba pozostająca we wspólnym pożyciu.

Dokładniejsze określenie osób najbliższych doczekało się orzecznictwa Sądu Najwyższego. W wyroku z 10.11.1976 r., V KR 184/76, OSNKW 1977/3, poz. 27, Sąd Najwyższy wyjaśnił, że osobą najbliższą jest pasierb oskarżonego jako powinowaty w linii zstępnej. Z kolei w wyroku z 5.11.1981 r., I KR 240/81, OSNKW 1981/12, poz. 73, Sąd Najwyższy zauważył, iż osobą najbliższą jest mąż siostry oskarżonego jako powinowaty w linii bocznej.

Osobami pozostającymi we wspólnym pożyciu są wyłącznie konkubina i konkubent. Pożycie to należy traktować jako faktyczny związek pozbawiony legalizacji⁸¹. Nie jest natomiast osobą najbliższą narzeczona oskarżonego niepozostająca z nim we wspólnym pożyciu⁸², jak też była konkubina lub były konkubent⁸³. Wyliczenie osób najbliższych określonych w art. 115 § 11 k.k. jest enumeratywne.

Do kręgu osób najbliższych nie należy również tzw. rodzeństwo stryjeczne, które można określić jako zstępnych rodzeństwa (postanowienie SN z 3.06.2015 r., III KK 72/15, Biul. PK 2015/6, s. 8–10). Zwrócić należy natomiast uwagę na wyrok Sądu Najwyższego z 3.03.2015 r., IV KO 1/155, OSNwSK 2015/7, poz. 62: „W przypadku przestępstw wnioskowych chwilą istotną dla ustalenia, czy sprawca przestępstwa jest dla pokrzywdzonego osobą najbliższą, jest nie tylko chwila popełnienia przestępstwa lub stwierdzenia, kto jest jego sprawcą, ale także chwila ewentualnego powstania stosunku rodzinnego związanego z pojęciem osoby najbliższej, także po popełnieniu przestępstwa, również już w toku dalszego postępowania, byleby przed jego prawomocnym zakończeniem. Organ procesowy po ustaleniu, w przypadku przestępstw względnie wnioskowych, iż sprawca przestępstwa jest lub stał się osobą najbliższą dla pokrzywdzonego, powinien zwrócić się do pokrzywdzonego o oświadczenie, czy składa wniosek o ściganie, a jeśli tego wniosku nie złoży, postępowanie należy umorzyć”.

Spowodowanie wypadku drogowego określonego w art. 177 § 1 k.k. nawet w powiązaniu z art. 178 k.k. nie odbiera przestępstwu charakteru wnioskowego. Wyłania się jednak kwestia związana z faktem, że spowodowanie wypadku, o którym mowa w art. 177 § 1 k.k., z reguły łączy się z wykroczeniem określonym w art. 86 § 1 k.w. Znamiona tego wykroczenia, podobnie jak wykroczenia określonego w art. 96 k.w. (w razie ucieczki sprawcy z miejsca wypadku), są też znamionami występków określonych w art. 177 § 1

⁸¹ Por. wyrok SN z 31.03.1988 r., I KR 50/88, OSNKW 1988/9–10, poz. 71; wyrok SN z 12.11.1975 r., V KR 203/75, OSPiKA 1976/10, poz. 187.

⁸² Wyrok SN Izba Wojskowa z 9.11.1990 r., WR 203/90, OSP 1991/9, poz. 205.

⁸³ Wyrok SN z 13.08.1987 r., II KR 187/87, OSNKW 1988/1–2, poz. 11.

i art. 178 k.k. R.A. Stefański uważa, że gdy nie złożono wniosku, z którego to powodu sprawca nie ponosi odpowiedzialności za spowodowany wypadek, to nie eliminuje to odpowiedzialności za wykroczenie. Autor wyrażonego poglądu nie ma racji. Ze spowodowaniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu łączy się również spowodowanie niebezpieczeństwa na osobę najbliższą sprawcy, decyzja o ściganiu zaś oddana została tej osobie jako najbliższej i narażonej nawet w pierwszej kolejności na niebezpieczeństwo. Brak wniosku powinien zatem eliminować także odpowiedzialność za wykroczenie⁸⁴.

Wyłania się jednak kwestia, czy małoletni, pokrzywdzony przestępstwem wnioskowym, jeśli przed uprawomocnieniem się orzeczenia osiągnął stosowny wiek uprawniający go do złożenia wniosku o ściganie, powinien złożyć oddzielny (samodzielny) wniosek o ściganie, niezależnie od wniosku złożonego przez osobę wskazaną w art. 51 § 2 k.p.k. Powyższa kwestia nie jest jednoznaczna. Nie budzi sporu, że umocowanie przedstawiciela małoletniego pokrzywdzonego oparte jest na treści art. 96 k.c. (zastosowanie znajdują art. 98 w zw. z art. 92 k.r.o., ewentualnie art. 99 k.r.o.). Zaznaczenia wymaga przy tym okoliczność, że specyfika przestępstw wnioskowych dotyczy kwestii, które zostały oddane wyłącznie woli pokrzywdzonego. To pokrzywdzony ma zdecydować, czy wyraża wolę ścigania sprawcy. W postępowaniu cywilnym strona każdorazowo obowiązana jest oświadczyć, czy popiera swoje roszczenia. Tymczasem w postępowaniu karnym kwestia ta nie jest jednoznaczna. Utrwalone orzecznictwo sądowe kategorycznie przyjmuje, że małoletni nie jest uprawniony do złożenia wniosku o ściganie. Jeśli jednak osoby uprawnione do złożenia tego wniosku go nie składają, wówczas mogą być podjęte kroki zmierzające do usunięcia tego braku⁸⁵. Wniosek o ściganie może być złożony aż do terminu przedawnienia⁸⁶. Wprawdzie Sąd Najwyższy w wyroku z 26.11.1974 r., IV KR 280/74, OSNKW 1975/3–4, poz. 41, stanął na stanowisku, że decydujące znaczenie ma moment złożenia wniosku przez osobę uprawnioną, a późniejsze dojście do pełnoletności nie powoduje potrzeby złożenia nowego wniosku⁸⁷. Powołane orzeczenie zostało jednak wydane w zupełnie innym stanie prawnym. Skoro dopuszczalna jest ingerencja innych organów w razie niezłożenia wniosku o ściganie przez osoby uprawnione, to nie można dopuszczać do sytuacji pozbawienia pokrzywdzonego, który przed zakończeniem postępowania karnego uzyskał odpowiedni wiek, możliwości wypowiedzenia swej woli co do ścigania popełnionego na jego szkodę przestępstwa wnioskowego. Zważyć przy tym należy, że pomimo braku wniosku przed wszczęciem postępowania, a nawet po jego wszczęciu, osoba uprawniona może go złożyć w każdym stadium postępowania, a reglamentowana jest jedynie terminem przedawnienia.

Inaczej natomiast rzecz się przedstawia w razie popełnienia występkę określonego w art. 178a § 1 k.k. i spowodowania niekryminalnego skutku. Wówczas tryb ścigania

⁸⁴ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 315–316.

⁸⁵ Uchwała SN z 17.12.1970 r., VI KZP 43/68, OSNKW 1971/7–8, poz. 101.

⁸⁶ Wyrok SA w Katowicach z 5.12.2000 r., II AKa 325/00, OSA 2001/7–8, poz. 40.

⁸⁷ Por. uchwała SN z 4.03.1968 r., VI KZP 30/67, OSNKW 1968/5, poz. 52.

z wniosku pokrzywdzonego nie znajduje zastosowania, chyba że uszkodzone zostało mienie osoby najbliższej lub doznała ona obrażeń ciała albo rozstroju zdrowia wymagającego leczenia przez okres krótszy niż 7 dni. W tego rodzaju przypadku przy braku woli osoby najbliższej do ścigania za wykroczenie odpowiedzialności sprawcy powinna nastąpić wyłącznie na podstawie art. 178a k.k.

4.9. Ustawowe obostrzenie odpowiedzialności

Ustawodawca w art. 178 k.k. wprowadził trzy okoliczności obostrzające odpowiedzialność karną z art. 173, 174 i 177 k.k. Dwa pierwsze związane są z zachowaniem człowieka i jego świadomym osłabieniem reakcji psychomotorycznej powiązanych z wprowadzeniem się w stan nietrzeźwości lub po użyciu środka odurzającego. Zostały one omówione przy okazji analizy zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu lądowym, a mianowicie przy zasadach sprawności psychomotorycznej, jak też analizy ustawowych znamion występku z art. 178a § 1 k.k. Pozostała ostatnia zasada, związana z humanitarnym obowiązkiem niesienia pomocy, jak też pozostaniem na miejscu zdarzenia, czyli eliminująca ucieczkę sprawcy z miejsca katastrofy, sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa oraz wypadku drogowego. Te kwestie zostały również omówione wcześniej.

Pozostała jednak do rozważenia ważna i kontrowersyjna okoliczność, czy nałożony na sprawcę obowiązek pozostania na miejscu zdarzenia drogowego nie stanowi nałożenia na niego obowiązku samodenuncjacji, czyli dostarczania dowodów przeciwko sobie, a więc sprzecznych z dyrektywą art. 74 § 1 k.p.k. Kwestia ta umknęła uwadze legislatorów, a nie jest prosta i jednoznaczna z uwagi na regulacje konstytucyjne.

Niewątpliwą jest rzeczą, że w przypadkach spowodowania czynów wskazanych w art. 173, 174 i 177 k.k. w stanie nietrzeźwości oraz po użyciu środków odurzających mieliśmy do czynienia z umyślnym naruszeniem zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym. Podobnie rzecz się miała w razie stwierdzenia ucieczki z miejsc wymienionych zdarzeń, chociaż zbiegnięcie, zdaniem K. Buchały⁸⁸, powinno być traktowane jako okoliczność zaostrzająca karę, a nie znamię kwalifikujące typ czynu zabronionego⁸⁹.

W utrwalonym orzecznictwie zbiegnięcie z miejsca zdarzenia ma miejsce, jeśli kierujący oddala się z miejsca jego zaistnienia, aby uniknąć zidentyfikowania go, utrudnić ustalenie przyczyn bądź uniknąć odpowiedzialności karnej⁹⁰.

⁸⁸ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko...*, s. 73; K.J. Pawelec [w:] *Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji*, red. K.J. Pawelec, P. Krzemień, Warszawa 2020, s. 147–156; K.J. Pawelec, *Czynności niepowtarzalne w sprawach o wypadki drogowe*, Warszawa 2020, s. 55 oraz podane tam literatura i orzecznictwo.

⁸⁹ Szerzej K.J. Pawelec, *Czynności niepowtarzalne...*, s. 55 oraz podane tam literatura i orzecznictwo.

⁹⁰ Szerzej K.J. Pawelec, *Czynności niepowtarzalne...*, s. 53–57 oraz podane tam literatura i orzecznictwo.