

WYPADKI I INNE ZDARZENIA DROGOWE

**Opiniowanie
w sprawach rekonstrukcji**

redakcja naukowa
Kazimierz J. Pawelec, Piotr Krzemień

Tadeusz Diupero, Piotr Krzemień
Kazimierz J. Pawelec, Marcin Pawelec, Andrzej Sekuła

PRAWO W PRAKTYCE

WYPADKI I INNE ZDARZENIA DROGOWE

**Opiniowanie
w sprawach rekonstrukcji**

redakcja naukowa
Kazimierz J. Pawelec, Piotr Krzemień

Tadeusz Diupero, Piotr Krzemień
Kazimierz J. Pawelec, Marcin Pawelec, Andrzej Sekuła

PRAWO W PRAKTYCE

Stan prawny na 1 września 2020 r.

Recenzent

Prof. dr hab. Brunon Hołyst

Wydawca

Monika Pawłowska

Redaktor prowadzący

Małgorzata Jarecka

Opracowanie redakcyjne

JustLuk

Projekt okładek serii

Wojtek Kwiecień-Janikowski, Przemek Dębowski

Poszczególne części napisali:

Tadeusz Diupero – rozdz. IX i X

Piotr Krzemień – rozdz. XI pkt 1–3, 5

Piotr Krzemień, Andrzej Sekuła – rozdz. XI pkt 4

Kazimierz J. Pawelec – rozdz. I, II (poza pkt 6), III–VI, VIII, XII, XIII, suplement

Marcin Pawelec – rozdz. II pkt 6, rozdz. VII



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.

Szanujemy prawo i własność

Więcej na www.legalnakultura.pl

Polska Izba Książki

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2020

ISBN 978-83-8187-926-2

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	13
Od autorów	17
Wstęp	21
Rozdział 1	
Zarys problematyki	25
1. Uwagi wprowadzające	25
2. Uwarunkowania ostrożności	28
3. Typizacja przestępstw i wykroczeń drogowych	31
Rozdział 2	
Przestępstwa z rozdziału XXI Kodeksu karnego.	
Zagadnienia węzłowe	36
1. Uwagi wprowadzające	36
2. Katastrofa w ruchu drogowym (art. 173 k.k.)	37
2.1. Uwagi wprowadzające	37
2.2. Strona podmiotowa	41
3. Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174 k.k.)	45
3.1. Uwagi wprowadzające	45
3.2. Strona podmiotowa	47
3.3. Skutek	51
4. Wypadek drogowy	53
4.1. Uwagi wprowadzające	53
4.2. Podmiot przestępstwa	56

4.3. Podmiotowa strona czynu	61
4.4. Przedmiotowa strona czynu	62
4.5. Związek przyczynowy	64
4.6. Miejsce wypadku drogowego	67
4.7. Skutek wypadku drogowego	69
5. Pozostałe występki przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej	71
5.1. Uwagi wprowadzające	71
5.2. Prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.)	72
5.3. Ucieczka przed policyjnym pościgiem (art. 178b k.k.)	78
5.4. Dopuszczenie do ruchu niebezpiecznego pojazdu (art. 179 k.k.)	83
5.5. Zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu pojazdów (art. 180 k.k.)	86
5.6. Prowadzenie pojazdu mechanicznego bez uprawnień (art. 180a k.k.)	88
6. Zbieg przepisów o czynach przeciwko bezpieczeństwu drogowemu i innych	90
6.1. Uwagi wprowadzające	90
6.2. Zbieg przepisów o nieumyślnym spowodowaniu katastrofy i umyślnym spowodowaniu jej niebezpieczeństwa	92
6.3. Zbieg przestępstwa wypadku drogowego z innymi występkami	93
6.4. Występek z art. 178a § 1 k.k. w zbiegu z innymi występkami	97
6.5. Zbieg pozostałych przestępstw z rozdziału XXI Kodeksu karnego z innymi	99
6.6. Wnioski końcowe	101

Rozdział 3

Wykroczenia drogowe. Zagadnienia podstawowe	102
1. Uwagi wprowadzające	102

2. Spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu (art. 86 k.w.)	105
3. Wywołanie niebezpieczeństwa dla innej osoby (art. 98 k.w.)	113
4. Pozostałe wykroczenia z rozdziału XI Kodeksu wykroczeń ...	118

Rozdział 4

Podstawowe zasady bezpieczeństwa – zasady sprawności

psychomotorycznej	121
1. Uwagi wstępne	121
2. Stan nietrzeźwości	125
3. Stan po użyciu środka odurzającego	127
4. Inne niedyspozycje psychofizyczne	130
5. Właściwości psychofizyczne	134
6. Zasada sprawności technicznej	141
7. Nakaz pozostania na miejscu wypadku	147

Rozdział 5

Zasady bezpieczeństwa (bezwzględne nakazy)	156
1. Wprowadzenie	156
2. Zasada ruchu prawostronnego	156
3. Zasada pierwszeństwa	157
4. Zasada pierwszeństwa na skrzyżowaniu	159
5. Zasada pierwszeństwa przy jeździe na wprost	161
6. Zasada pierwszeństwa między kierującymi a pieszymi	163
7. Pierwszeństwo pojazdu uprzywilejowanego	165
8. System znaków	166

Rozdział 6

Zasady bezpieczeństwa. Reguły interpretacyjne	169
1. Uwagi wprowadzające	169
2. Zasada szczególnej ostrożności i ograniczonego zaufania	170
3. Zasada prędkości dostosowanej, tzw. bezpiecznej	175
4. Zachowanie wobec pieszych na przejściu	186
5. Zatrzymanie i postój	188
6. Wymijanie, omijanie i wyprzedzanie	191
7. Hamowanie i bezpieczny odstęp	195

8. Używanie świateł	196
9. Przejżdżanie przez przejazd kolejowy	198
10. Reguły taktyczne	200
11. Zwyczaj – reguła nieskodyfikowana	202

Rozdział 7

Oszustwo i wyłudzenie odszkodowania jako potencjalna

prawnokarna kwalifikacja zdarzeń drogowych	207
1. Uwagi wstępne	207
2. Oszustwo jako kwalifikacja karna pozorowanych zdarzeń drogowych. Oszustwa ubezpieczeniowe	210
2.1. Uwagi wprowadzające	210
2.2. Przestępcze wyłudzenie korzyści majątkowej za zwrot bezprawnie zabranej rzeczy (art. 286 § 2 k.k.)	220
2.3. Wypadek mniejszej wagi (art. 286 § 3 k.k.)	223
2.4. Wyłudzenie odszkodowania jako potencjalna kwalifikacja karna pozorowanych zdarzeń drogowych (art. 298 § 1 k.k.)	224
2.5. Zbieg przepisów	234
2.6. Kwalifikacja karna pozorowanych zdarzeń drogowych	237
3. Cofanie lub ingerowanie we wskazania licznika przebiegu w pojeździe mechanicznym	239
3.1. Uwagi wprowadzające	239
3.2. Założenia noweli marcowej	240
3.3. Treść noweli marcowej w zakresie prawnokarnym	241
3.4. Wybrane zagadnienia procesowe	244
3.5. Analiza materialnoprawna przestępstw typizowanych w treści art. 306a k.k.	245
3.6. Uwagi końcowe	263

Rozdział 8

Rekonstrukcja wypadku drogowego i zdarzenia drogowego

przez biegłego	271
1. Zagadnienia ogólne	271
2. Dopuszczenie dowodu	275
3. Przedmiot opinii	280

4. Zasada bezstronności i obiektywizmu	284
5. Przesłuchanie biegłego	290
6. Opinia pozaprosesowa i jej ocena	294
7. Tajemnica biegłego, specjalisty i tłumacza	297
8. Ocena opinii	303

Rozdział 9

Opinia biegłego do spraw ruchu drogowego i techniki

samochodowej. Założenia ogólne	313
1. Uwagi wprowadzające	313
2. Ogólne założenia opinii	315
3. Ocena materiału badawczego	318
4. Zakres opinii	331
5. Założenia przyjęte do opiniowania	334

Rozdział 10

Rodzaje opinii. Zagadnienia podstawowe

1. Ocena stanu technicznego pojazdu, jego zespołów lub części	341
2. Rekonstrukcja wypadków z udziałem pieszych	347
3. Rekonstrukcja zderzeń pojazdów	369
4. Ustalenie osoby kierującej pojazdem	380
5. Wypadki drogowe z udziałem jednośladów	389
6. Ocena rodzaju i stopnia uszkodzeń pojazdów	395
7. Nowoczesne techniki w opiniowaniu – komputerowe wspomaganie rekonstrukcji zdarzeń drogowych	403

Rozdział 11

Zagadnienia wybrane w procesie opiniowania

1. Zasady planowania eksperymentu i aktualne podejście do opiniowania zdarzeń zaistniałych w okresie ograniczonej widoczności	406
2. Ślady cyfrowe w rekonstrukcji zdarzeń drogowych – odbiorniki GPS, kamery samochodowe, monitoring (fotogrametria 3D), tachografy, „czarne skrzynki” i sterowniki pojazdów	449
2.1. Uwagi wprowadzające	449

2.2. Nawigacje satelitarne i systemy APRS	450
2.3. Kamery samochodowe	456
2.4. Monitoring (fotogrametria 3D)	470
2.5. Tachografy	485
2.6. Rejestratory danych i systemy elektroniczne pojazdów	494
3. Nietypowość rekonstrukcji zdarzeń z udziałem pojazdów szynowych	502
4. Interpretacja śladu DNA – interdyscyplinarne ustalenie osoby kierującej z zastosowaniem modelu wielobryłowego	523
4.1. Ślady biologiczne	523
4.2. Ślady biologiczne w kontekście wypadków drogowych	525
4.3. Właściwe postępowanie podczas oględzin oraz czynniki wpływające na wynik badań genetycznych	528
4.4. Metody poszukiwania i identyfikacji śladów biologicznych	532
4.5. Struktura materiału genetycznego	534
4.6. Metody stosowane w analizie genetycznej do celów sądowych	535
4.7. Nowe metody analityczne w genetyce sądowej	544
4.8. Zapewnienie jakości badań genetycznych	547
4.9. Słowniczek podstawowych pojęć związanych z genetyką ogólną i genetyką sądową	548
4.10. Ustalenie osoby kierowcy – zagadnienia teoretyczne i praktyczne	554
4.11. Dynamika ruchu ciała człowieka wewnątrz pojazdu	576
4.12. Przykład interdyscyplinarnego ustalenia osoby kierowcy	579
4.13. Podsumowanie	584
4.14. Przyszłość	585
5. Zdarzenia pozorowane, wyłudzenia odszkodowań i cofanie drogomierzy	586

Rozdział 12

Dogmatyczna ocena materiału dowodowego	617
1. Uwagi wprowadzające	617
2. Obiektywne przypisanie skutku	625
3. Koncepcja rozszerzonej odpowiedzialności	633
4. Konstrukcja obojętności woli	639
5. Nieprzewidywalność zachowań i ich ocena	644
6. Kontrowersje wokół przyczynienia pokrzywdzonego. Próba oceny	648

Rozdział 13

Błędy organów procesowych oraz biegłych i ich ocena	653
1. Uwagi wprowadzające	653
2. Błędy organów procesowych	655
3. Błędy rekonstrukcyjne i ich przyczyny	657
4. Procesowa ocena błędów organów państwa i opinii biegłych	662
5. Ocena braków dowodowych	665

Załącznik. Tabele	669
--------------------------------	------------

Suplement	677
------------------------	------------

Wykaz ważniejszej literatury	679
---	------------

WYKAZ SKRÓTÓW

Akty prawne

- k.c. – ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2019 r. poz. 1145 ze zm.)
- k.k.1932 – rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 11.07.1932 r. – Kodeks karny (Dz.U. Nr 60, poz. 571 ze zm., nie obowiązuje)
- k.k.1969 – ustawa z 19.04.1969 r. – Kodeks karny (Dz.U. Nr 13, poz. 94 ze zm., nie obowiązuje)
- k.k. – ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2020 r. poz. 1444)
- Konstytucja RP – Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483 ze sprost. i zm.)
- k.p.k. – ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 2020 r. poz. 30 ze zm.)
- k.w. – ustawa z 20.05.1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2019 r. poz. 821 ze zm.)
- nowela kwietniowa – ustawa z 11.03.2016 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 437 ze zm.)
- nowela marcowa – ustawa z 15.03.2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz.U. poz. 870)
- p.r.d. – ustawa z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110 ze zm.)

- u.u.o. – ustawa z 22.05.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2214 ze zm.)

Czasopisma i publikatory

- Biul. SN – Biuletyn Sądu Najwyższego
 GP – Gazeta Prawna
 GS – Gazeta Sądowa
 Inf. Praw. – Informacja Prawnicza
 KZS – Krakowskie Zeszyty Sądowe. Orzeczenia Sądu Apelacyjnego w Krakowie
 M. Praw. – Monitor Prawniczy
 NP – Nowe Prawo
 OSA – Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych
 OSN(K) – Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna
 OSN(KW) – Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa
 OSNPG – Orzecznictwo Sądu Najwyższego Prokuratury Generalnej
 OSP – Orzecznictwo Sądów Polskich
 OSPiKA – Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych
 OTK-A – Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego – Seria A
 PnD – Paragraf na Drodze
 PiP – Państwo i Prawo
 PK – Problemy Kryminalistyki
 PPK – Przegląd Prawa Karnego
 Prob. Praw. – Problemy Praworządności
 Prok. i Pr. – Prokuratura i Prawo
 PS – Przegląd Sądowy
 SMO – Służba MO
 WPP – Wojskowy Przegląd Prawniczy
 ZNASW – Zeszyty Naukowe Akademii Spraw Wewnętrznych
 ZNUJ – Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego

Inne

EKG ONZ	– Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych
IES	– Instytut Ekspertyz Sądowych
KGMO	– Komenda Główna Milicji Obywatelskiej
PTMSiK	– Polskie Towarzystwo Medycyny Sądowej i Kryminologii
SA	– sąd apelacyjny
SN	– Sąd Najwyższy
SO	– sąd okręgowy

OD AUTORÓW

Wypadek drogowy, podobnie jak inne zdarzenie na drodze, w tym będące przestępstwem lub wykroczeniem, jest wynikiem wielu zmiennych. Czasami ustalenie przyczyn tych zdarzeń nastrocza wielu trudności, zwłaszcza dowodowych. Wszak do swoistego rodzaju rozliczenia mamy triadę, tj. człowieka, pojazd, drogę. O tym, że człowiek z reguły bywa „najsłabszym ogniwem”¹, nikogo nie trzeba przekonywać, wszak na udowodnieniu mu naruszenia zasad bezpieczeństwa skupiona jest przede wszystkim uwaga organów ścigania. Jest to jednak prawda niepełna, gdyż dla bezpieczeństwa ważne są również i inne czynniki, związane z drogą i pojazdem, jak też zachowanie pokrzywdzonego, które powinno być również przedmiotem postępowania dowodowego. One jednak zwykle umykają uwadze, chociaż ich rola wcale nie jest mało znacząca. Musimy pamiętać, że proces karny (także postępowanie w sprawach o wykroczenia) to nie tylko akt wymierzania kary. Jest on przede wszystkim procesem poznawczym. Poznanie zaś faktycznych przyczyn, w tym także etiologii zjawiska, uniemożliwiają błędy – zazwyczaj nieodwracalne – popełnione przez organy ścigania. Ich naprawienie wielokrotnie nie jest możliwe, a mają one wpływ na opinie biegłych powoływanych w tego rodzaju sprawach. Częstokroć doprowadzają do formułowania fałszywych ocen, a co gorsza – wniosków końcowych, których organ procesowy nie jest w stanie rozpoznać z uwagi na brak fachowego przygotowania.

¹ A. Gaberle, *Najsłabsze ogniwo (człowiek jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym)*, Warszawa 1986, s. 15.

Dlatego zawarte w opracowaniu rozważania skupiły się na poznaniu oczekiwań biegłych w zakresie ujawniania, zabezpieczania, utrwalania dowodów uzyskanych przez organy procesowe zwłaszcza podczas wykonywania czynności niepowtarzalnych, podczas których popełniane są liczne błędy. Materiał dowodowy zgromadzony prawidłowo i w sposób pełny umożliwia biegłym przeprowadzenie rekonstrukcji wypadku lub innego zdarzenia drogowego. Pozwoli również ekspertom na przyjęcie prawidłowych założeń do opiniowania, umożliwi ich precyzyjne uzasadnienie i będzie stanowiło pełnowartościowy materiał dowodowy, który oceni sąd w ramach zasady swobodnej oceny dowodów. Dlatego też tak ważne jest przygotowanie policjanta, prokuratora, sędziego, adwokata, radcy prawnego, które wymaga zrozumienia specyfiki tego rodzaju spraw, w tym także współdziałania z biegłymi do spraw ruchu drogowego i techniki samochodowej, jak również kontroli sporządzanych przez nich opinii. Opinie te nie mogą być traktowane jako swoistego rodzaju wyrocznie, podstawy faktyczne rozstrzygnięć, gdyż ich poziom bywa bardzo różny. Miał rację jeden z publicystów, pisząc, że „biegłym bywa miejscowy nauczyciel, który ma motorower i zna przepisy drogowe”. Przyjęcie przez biegłego błędnych założeń, mylne zinterpretowanie śladów, bezkrytyczne odniesienie się do tzw. symulacji komputerowej itp. nie może umykać kontroli organów procesowych, od których można i należy wymagać profesjonalizmu, zwłaszcza w zakresie wykorzystywania do procesu dowodzenia wszystkich możliwych źródeł dowodowych.

Rozważania autorów pozwalają na wyciągnięcie wielu wniosków dotyczących konieczności rozpatrywania bezpieczeństwa ruchu drogowego jako dyscypliny wybitnie interdyscyplinarnej, łączącej w sobie elementy bezpieczeństwa, prawa, kryminalistyki, kryminologii, medycyny, psychologii i innych. Problematyka dotyczy dosłownie nas wszystkich, poczesne miejsce zajmują opinie biegłych opiniujących w sprawach wypadków oraz innych zdarzeń drogowych. To ich opinie, podobnie jak cały zgromadzony w tego rodzaju sprawach materiał dowodowy, pozwolą na dokonanie dogłębnej analizy przyczyn wskazanych zdarzeń, wypracowanie rozsądnych koncepcji profilaktycznych, akceptowanych regulacji prawnych czy też działań propagandowych wychodzących naprzeciw zapobieganiu niebezpieczeń-

stwom związanym z uczestnictwem w ruchu drogowym. Zgodzić się należy z R. Wróblewskim², że tradycyjna koncepcja bezpieczeństwa powinna zostać zastąpiona koncepcją zintegrowanego i zrównoważonego bezpieczeństwa narodowego.

Oddawane do rąk Czytelników opracowanie łączy w sobie elementy monografii oraz metodyki. Przeznaczone jest zarówno dla praktyków, jak i teoretyków, w tym także biegłych, rzeczoznawców oraz osób zajmujących się wypadkami oraz innymi zdarzeniami drogowymi. Omówione zostały zagadnienia związane z problematyką przestępstw określonych w rozdziale XXI Kodeksu karnego oraz wykroczeń z rozdziału XI Kodeksu wykroczeń wedle stanu prawnego obowiązującego we wrześniu 2020 r. Podobnie analizie zostały poddane zasady bezpieczeństwa obowiązujące w ruchu drogowym. Problematyka ta poddana została analizie zarówno w zakresie orzecznictwa sądowego, poglądów doktryny, jak i z punktu widzenia inżynierskiego, medycznego, antropologicznego oraz biologicznego.

Istotnym elementem opracowania jest rozważenie kwestii związanych z opiniowaniem w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych. Poruszone w nim zostały zagadnienia związane z przesłankami dopuszczenia dowodu z opinii biegłego do spraw ruchu drogowego i techniki samochodowej, przedmiotem opinii, zasadą bezstronności i obiektywizmu, przesłuchaniem biegłego, znaczeniem dowodowym opinii pozaprocesowej, oceną opinii, jak również dogmatyczną oceną materiału dowodowego, w tym obiektywnym przypisaniem skutku oraz koncepcją rozszerzonej odpowiedzialności, a także oceną zachowań nieprzewidywalnych, traktowanych jako niemodelowe.

Opracowanie nie byłoby pełne, gdyby pomijało wiele zjawisk patologicznych, które narosły wokół zjawisk związanych z wypadkowością, tj. oszustw i oszustw ubezpieczeniowych, czyli związanych ze zdarzeniami drogowymi określanymi jako fikcyjne. To ważne kwestie,

² R. Wróblewski, *Bezpieczeństwo narodowe zintegrowane i zrównoważone*, Siedlce 2019, s. 311–330.

dotychczas zasadniczo pomijane w fachowych opracowaniach. Tak więc ujawnianie tego rodzaju zdarzeń znajduje swoje uzasadnienie.

Dalsze rozdziały poświęcone zostały problematyce *sensu stricto* opiniowania określonych zdarzeń drogowych, w tym rekonstrukcji zderzeń pojazdów, potrąceń pieszych, identyfikacji sytuacji zagrożeniowych, a także ujawnianiu zdarzeń pozorowanych. Wskazane zostały w nich możliwości dotychczas niewykorzystywanych źródeł dowodowych, co jest szczególnie cenne dla organów ścigania zabezpieczających określone dowody.

Poruszona w opracowaniu problematyka jest ważna dla każdego uczestnika ruchu drogowego, czyli każdego z nas. Nie może pozostać obojętna dla przedstawicieli dyscyplin naukowych wymienionych wyżej, albowiem to oni powinni poczynić starania, w oparciu o badania naukowe, o poznanie etiologii przestępczości komunikacyjnej, co będzie miało istotne znaczenie dla eliminacji zjawisk powodujących niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wyniki tych badań powinien wykorzystać ustawodawca, który często zmienia regulacje prawne, nie oglądając się na ich racjonalność oraz możliwość ich szerokiej akceptacji. Wypadki drogowe czy inne zdarzenia drogowe są zdarzeniami powszechnymi. Zainteresowanymi ich przyczynami jest wielu odbiorców, poczynając od policjantów, prokuratorów, sędziów, adwokatów, radców prawnych, biegłych czy specjalistów, a kończąc na aplikantach i studentach interesujących się tą problematyką.

Autorzy

Warszawa, 2020

WSTĘP

Nie ulega wątpliwości, że przestępstwa określone w rozdziale XXI Kodeksu karnego, podobnie jak wykroczenia, penalizują m.in. niebezpieczeństwo dla innych poza kierującym. Wymagają zatem rozważenia korelacji trzech pojęć: człowieka, pojazdu i drogi. Oczywiście najprościej jest przerzucać całą odpowiedzialność na człowieka – typowe najsłabsze ogniwo w całym systemie prawa karnego i prawa wykroczeń – co jest czynione już od wielu lat. Organy państwa zasadniczo całą odpowiedzialnością obarczają człowieka, z reguły kierującego, co w pewnym sensie znajduje swoje uzasadnienie, ale nie do końca. Przyjęty i zaakceptowany został schemat postępowania, że ów człowiek jest winny wszelkim zdarzeniom drogowym, co jest zaledwie półprawdą. Organy państwa, do czego absolutnie nie chcą się przyznać, nie wywiązują się z przyjętych na siebie zobowiązań. Traktują błąd człowieka – uczestnika ruchu drogowego – jako podstawową, a nawet wyłączną przyczynę zdarzenia drogowego, zapominając, że pobierają stosowne świadczenia zobowiązujące do zorganizowania ruchu drogowego w sposób bezpieczny dla jego uczestników. To one wszak odpowiadają za stan, wyposażenie dróg, jak też organizację ruchu. To one mają eliminować ujawnione, realnie grożące niebezpieczeństwa. Tymczasem organy państwa, i to od wielu lat, de-sygnują swoje służby przede wszystkim do sprawowania kontroli oraz karania, nawet za najdrobniejsze nieprzestrzeganie reguł rządzących ruchem drogowym. Zapominają, że ich podstawowym zadaniem jest sprawowanie funkcji profilaktycznej, tj. eliminowania zagrożeń. Łatwo jest ustawić patrol policyjny zatrzymujący przekraczających obowiązującą prędkość. Dużo zaś trudniej jest wysłać funkcjonariusza, który udzieliłby pomocy uczestnikom ruchu np. w razie awarii syg-

nalizacji świetlnej czy też konieczności rozładowania natężenia ruchu spowodowanego robotami drogowymi bądź innymi utrudnieniami. Tak więc cały represyjny aparat państwa został skierowany zasadniczo na kierujących. To podstawowy błąd świadczący o typowym „urzędniczym” rygoryzmie. Charakteryzuje on postępowanie organów państwa, do którego możemy dołożyć również małostkowość. Wszak nie każde zachowanie, nawet naruszające obowiązujące zasady bezpieczeństwa czy szczegółowe przepisy, zasługuje na surowe potępienie. Nieprzestrzeganie zakazu zatrzymania i postoju w tzw. godzinach szczytu niewątpliwie może stwarzać zagrożenie, ale przykładowo czy głęboką nocą kierujący powinien być traktowany z całą surowością? Tego rodzaju przykłady można mnożyć.

Autorzy zauważyli, że problematyka związana z opiniowaniem rekonstrukcyjnym zdarzeń drogowych uległa w ostatnich latach znacznemu rozszerzeniu. Otóż ujawnione zostały grupy przestępcze specjalizujące się w uzyskiwaniu odszkodowań w związku ze zgłaszaniem tzw. zdarzeń pozorowanych, a więc wyczerpujących znamiona przestępstw oszustwa i oszustwa ubezpieczeniowego. Stąd zaszła konieczność odniesienia się do tego zagadnienia od strony zarówno normatywnej, jak i dowodowej, w tym wyeksponowania pozycji biegłego jako tego, który jest w stanie ujawnić tego rodzaju przestępstwa.

Budowa książki wydaje się klarowna. Problematyka karnomaterialna oraz wykroczeniowa omówiona została w pierwszych sześciu rozdziałach, w których przedstawiono zagadnienia podstawowe dotyczące procesu rozpoznania znamion przestępstw oraz wykroczeń drogowych, a w dalszej kolejności problematykę obowiązujących w ruchu lądowym zasad bezpieczeństwa, których nieprzestrzeganie stanowi niejako punkt wyjścia do przypisania winy, chociaż udowodnienia wymaga zawinienie przez uczestnika ruchu, w tym zarówno w formie winy umyślnej, jak i nieumyślnej.

Kwestie procesowe dotyczące opiniowania omówione zostały w kolejnym, ósmym rozdziale, w tym w zakresie dopuszczenia dowodu z opinii biegłego, przedmiotu opinii, zasady bezstronności oraz obiek-

tywizmu, konieczności przesłuchania biegłego, opinii pozaprosesowej i jej znaczenia dowodowego, jak również oceny opinii.

W dalszej części książki Czytelnicy znajdą rozważania dotyczące opiniowania, w tym oceny pełności przedstawionego biegłemu materiału badawczego, przyjętych założeń oraz rekonstrukcji poszczególnych zdarzeń drogowych, w tym także pozorowanych. Poruszane kwestie zilustrowano przykładami, w tym licznymi materiałami graficznymi. Jeśli nie wskazano inaczej – są one opracowaniami własnymi autorów lub pochodzą z ich archiwów.

Rozdział 1

ZARYS PROBLEMATYKI

1. Uwagi wprowadzające

Ustawodawstwo karne dotyczące przestępczości komunikacyjnej, poczynając od 1969 r.¹ poprzez kolejne nowelizacje oraz zmiany, w tym wprowadzone Kodeksem karnym z 1997 r., jak też późniejszymi nowelizacjami², niewiele się zmieniło. Stąd wykładnia obowiązujących aktualnie przepisów, w tym orzecznictwo sądowe oraz poglądy doktryny, zachowała swą aktualność. Zmieniła się natomiast sama przestępczość, co należy wiązać m.in. z masowym rozwojem motoryzacji, zjawiskiem społecznym spontanicznym, kompletnie nie do opanowania. O niej zaś wiemy niezwykle mało. Jej etiologia w dalszym ciągu pozostaje nieznana. Nie doczekaliśmy się bowiem kompleksowych, interdyscyplinarnych badań na jej temat. Spotykamy się natomiast z wielką ilością apeli, przestroóg, represyjności, chociaż nic z tego nie wynika³.

¹ Ustawa z 19.04.1969 r. – Kodeks karny.

² Dz.U. z 2014 r. poz. 538; Dz.U. z 2015 r. poz. 396, poz. 541, poz. 1528, poz. 1549, poz. 1707, poz. 1855; Dz.U. z 2016 r. poz. 189 i inne.

³ Szerzej A. Bachrach, *Elementy ogólnej profilaktyki wypadków drogowych*, Warszawa 1977, s. 87; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 7; A. Gaberle, *Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne*, Warszawa 1986, s. 115–240; B. Hołyst, *Wiktymologia*, Warszawa 2011, s. 1094–1126 i podana tam literatura.

Regulacje karne dotyczące czynów zabronionych w komunikacji drogowej (przepisy rozdziału XXI Kodeksu karnego oraz rozdziału XI Kodeksu wykroczeń) już dawno wyszły z wieku dziecięcego. Nie jest to zatem pora na dalsze eksperymenty, przede wszystkim polityków wykazujących się wielokrotnie wręcz nieprawdopodobnymi pomysłami. Konieczne są podjęcie poważnych studiów nad społecznymi realiami zjawiska, poznanie jego etiologii, jak też wypracowanie rozsądnych działań profilaktycznych ukierunkowanych nie tylko na recenzowanie zachowania uczestników ruchu drogowego. Rację należy przyznać A. Bachrachowi⁴, który już przed blisko 40 laty pisał, że „ewolucja prawa karnego nigdy nie była tak szybka, jak szybko zmieniały się realia społeczne warunkujące ludzkie postawy i zachowania. Obserwowana szybkość zmian, rewolucja naukowo-techniczna, postępy nauk społecznych, medycznych, psychologicznych obecnie można mierzyć wręcz postępem geometrycznym. Tymczasem rozwój prawa karnego nie osiąga nawet tempa postępu arytmetycznego. Tradycyjne treści pojęć ogólnych prawa karnego (również prawa wykroczeń): czyn, wina, sprawstwo – ukształtowane na gruncie XIX-wiecznych, albo i wcześniejszych jeszcze struktur społecznych – coraz mniej przystają do zdynamizowanych i zdeindywidualizowanych społeczności ostatnich dziesiętków lat”.

Trzeba zwrócić uwagę, że części szczegółowe kodeksów rozwijają się niezwykle dynamicznie. Jest to zrozumiałe, gdyż katalogi nowych przestępstw łatwo jest uzupełniać. Od lat natomiast pozostają niezmienione części ogólne. To one wszak są uogólnionym produktem części szczegółowych. Idee części ogólnych nie mogą być skostniałymi dogmatami, zupełnie nieprzystającymi do współczesnej przestępczości komunikacyjnej, czyli czynami *sensu stricto* technicznymi. Są to przecież delikty ludzi popełniane w toku wykonywania lub w związku z wykonywaniem, i to wielokrotnie w warunkach zespołowych, różnych czynności wybitnie fachowych, związanych z zastosowaniem i używaniem nowoczesnych technik⁵. W odniesieniu do tej kategorii czynów dominująca jest metoda dedukcyjna, która

⁴ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 8.

⁵ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 9.

we współczesnych warunkach ruchu drogowego wielokrotnie okazuje się zawodna. Do pojęć ogólnych aktualnych wiele lat wstecz naginane są nowe zjawiska, z czego nic dobrego wyniknąć nie może. Zasada indukcji w dalszym ciągu jest pomijana przez praktykę, a lekceważona lub pomijana przez teorię.

Prawo karne, jak też prawo wykroczeń, w zakresie zjawisk związanych z komunikacją drogową wymaga gruntownej modernizacji. Nie dokonają jej teoretycy ani praktycy, a tym bardziej politycy, traktujący wiele opinii eksperckich jako zło konieczne, hamujące ich „nowatorskie” pomysły. Bez gruntownych badań społeczno-prawnych, przed laty niemożliwych do przeprowadzenia, ale obecnie niezbędnych, powyższe nie może być wykonane. Wystarczą wyłącznie dobra wola, wyobraźnia, jak też ekonomiczne myślenie o opłacalności przedsięwzięcia. Warto, aby legislatorzy w końcu dostrzegli, a nie jest to takie trudne, że postęp naukowo-techniczny charakteryzuje się tym, iż technika ściśle łączy się z nauką, a ta ostatnia nie może funkcjonować bez techniki. W tym miejscu ponownie przytoczmy pogląd A. Bachracha⁶, który wręcz wizjonersko zauważył, że „nowością nie jest sprzężenie zwrotne; nowością jest jego skala, przemysłowa skala nauki. Odpowiada ona przemysłowej skali wypadkowości w komunikacji i produkcji oraz jej odpryskom w postępowaniu karnym”.

Ruch drogowy ze swej natury jest niebezpieczny, a niebezpieczeństwo to ma eliminować m.in. zasada ostrożności obowiązująca dosłownie wszystkich. Zasada ta, co już wypracowały orzecznictwo sądowe i doktryna, nie wyeliminowała niebezpieczeństwa. Definicja „niebezpieczeństwa” nie została wypracowana. Wiadomo jednak, że zależna bywa od fachowych ocen biegłych sądowych, chociaż niebezpieczeństwo należy do ocen prawnych. Aktualny pozostaje jednak pogląd, że podstawowe znaczenie ma powiązanie przestrzegania zasad ostrożności z wywołaniem niebezpieczeństwa jako pierwotnej (podstawowej) przyczyny przestępstw, jak też niektórych wykroczeń drogowych.

⁶ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 10.

2. Uwarunkowania ostrożności

Przyczyny przestępstw, jak też wykroczeń godzących w bezpieczeństwo komunikacji oceniane są, co jest niezwykle wygodne dla organów państwa, w sposób bardzo jednostronny. Zasadniczo wszystko sprowadzane jest do wadliwości postępowania uczestników ruchu, a więc ogółu społeczeństwa⁷. Wielokrotnie tak też jest w istocie, jeśli stwierdzone i udowodnione zostanie naruszenie ogólnych zasad bezpieczeństwa bądź szczegółowych przepisów regulujących ruch drogowy. Umykały jednak uwadze okoliczności obiektywne, które wielokrotnie przyczyniały się do popełniania czasami zupełnie niezawinionych błędów. Owe czynniki obiektywne, a nie tylko ludzkie zachowania, wchodzi w skład pojęcia ostrożności. Pomijanie ich jest poważnym błędem, gdyż stanowią one czynniki kryminogenne. Zły stan dróg i ich wyposażenia, stan pojazdów, organizacja ruchu mogą mieć bowiem istotny wpływ na wywołanie zagrożenia. Uczestnicy ruchu, a w szczególności kierujący, obowiązani są do przystosowania do wszelkich, niekonstytucyjnych warunków, wielokrotnie nawet zaskakujących, aby nie narażać się na zarzut braku ostrożności. A. Bachrach⁸ ostrożność rozumiał jako stopień skupienia uwagi i rozważę w podejmowaniu decyzji. Zwracał jednak uwagę na indywidualne właściwości uczestników, tak ważne w procesie reagowania na niebezpieczeństwo. Dostrzegał zatem istotny aspekt podmiotowo-przedmiotowy⁹.

Z kolei nieostrożność to nie tylko czynnik subiektywny, ale także obiektywny. Zależy nie tylko od osobowości człowieka, lecz także od okoliczności obiektywnych – tego, w jakich warunkach ruch drogowy ma miejsce. Można ogólnie stwierdzić, że im trudniejsze są warunki jazdy, tym łatwiej o nieostrożność kierującego. Niewątpliwie mają na to

⁷ Nie jest to „sprawiedliwość owiec” (L. Swann, *Sprawiedliwość owiec. Filozoficzna powieść kryminalna*, Warszawa 2006).

⁸ Por. K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2016, s. 103–108 oraz podane tam literatura i orzecznictwo; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 11.

⁹ Szerzej K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 29–50 oraz podana tam literatura; K.J. Pawelec, *Sprawowanie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zarys problematyki*, PnD 2016/8, s. 5–15.

wpływ okoliczności właściwe dla danego kierowcy, zwłaszcza stopień jego wykształcenia, doświadczenie, właściwości psychofizyczne itp. W odniesieniu do kierujących regulacje karne wprowadzają fikcję, którą też można nazwać domniemaniem. Zakładają, że każdy kierujący to tzw. dobry kierowca posiadający odpowiednią wiedzę dotyczącą trudności oraz niebezpieczeństw związanych z ruchem drogowym, umiejętność odpowiedniego reagowania oraz przewidywania, aby zostawić sobie dość czasu na podjęcie skutecznych manewrów obronnych. Wskazane domniemanie (fikcja) bardzo oddala się od indywidualizacji odpowiedzialności karnej, jednak znajduje swoje uzasadnienie prakseologiczne. Za zawinione błędy kierujących nie można przecież karać ich nauczycieli czy egzaminatorów. Powyższe oznacza jednak wprowadzenie w sferę odpowiedzialności karnej elementu losowego, gdyż na kierującego spada ryzyko odpowiedzialności. Nie spotkałem się ze sprawą, w której nieujawnione niedomagania zdrowia kierującego były badane pod kątem odpowiedzialności karnej opiniującego lekarza czy brak reakcji na zgłaszane niedostatki w organizacji ruchu były powodem wszczęcia postępowania karnego przeciwko odpowiedzialnemu urzędnikowi. Niedostatki w zakresie bezpiecznego utrzymania dróg, środków przewozowych, systemu organizacji ruchu nie mogą bez końca obciążać kierujących, zwłaszcza gdy znaleźli się oni w sytuacji zaskakującej, nie do przewidzenia, a nie sposób im było zarzucić naruszenia zasad bezpieczeństwa lub szczegółowych przepisów¹⁰.

Nie możemy mieć zastrzeżeń do poglądu, że pewna liczba wypadków, jak też innych zdarzeń drogowych jest wynikiem podejmowania przez uczestników ruchu ryzykownych decyzji, w tym także połączonej z agresją¹¹.

Stawiam przy tym znak równości między sprawcami oraz ofiarami. Owe ryzykowne decyzje w znaczącej większości nie sprowadzają niebezpieczeństwa, jak też nie kończą się wypadkiem, katastrofą bądź spro-

¹⁰ Szerzej K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 72–75 oraz podane tam literatura i orzecznictwo.

¹¹ Szerzej K.J. Pawelec, *Agresja w ruchu drogowym i jej karnomaterialna ocena. Zagadnienia wybrane*, M. Prawn. 2018/3, s. 128–139.

wadzeniem jej bezpośredniego niebezpieczeństwa. Wręcz przeciwnie, kryminalny skutek wywołuje nieznaną procent ryzykownych zachowań. Można szacować, że nie więcej niż 20%, chociaż problem ten nie został zbadany. Wniosek ten wyprowadziłem w oparciu o własne badania empiryczne prowadzone przez 3 lata. Nie podejmowałem przy tym próby nakreślenia portretów sprawców lub ofiar, gdyż tego rodzaju badania byłyby oparte na zbyt niepewnych podstawach, o czym będzie mowa w dalszej części opracowania. Podobnie nie przeprowadziłem badań nad ewentualnymi predyspozycjami uczestników ruchu do podejmowania ryzykownych zachowań. Mogłem jedynie ograniczyć się do przestępczego skutku będącego wynikiem podjęcia ryzykownych decyzji. Sam zaś skutek był tak prawdopodobny jak wygrana w ruletkę czy totolotka. Powyższe można rozumieć w ten sposób, że rozumienie ryzyka, jego mierzenie i ocenianie jego konsekwencji związane są z umiejętnością formułowania precyzyjnych prognoz dotyczących możliwego przebiegu przyszłych zdarzeń i dokonania wyborów między różnymi możliwościami. Kontrolowanie ryzyka wyznacza kierunek działań w różnych dziedzinach, w tym zagrożeń wypadkowością. Współczesne metody postępowania wobec ryzyka oparte zostały na teorii prawdopodobieństwa, rachunku prawdopodobieństwa, teorii racjonalności itd. Jednak skonstruowanie modelu matematycznego, który zdawałby się wyjaśniać wszystkie zdarzenia, jak pisał P.L. Bernstein¹², nie załatwia wszystkiego, kiedy stajemy w obliczu zmagania powszechnego życia, konkretnych prób i błędów, niejednoznaczności faktów i siły ludzkich namiętności. Spór między ujęciem ilościowym, które odwołuje się do faktów zaobserwowanych w przeszłości, a subiektywną siłą przekonań nabiera z czasem głębokiego znaczenia. Matematycznie zorientowany aparat wykorzystywany współcześnie do kontrolowania ryzyka zawiera załączki dehumanizującej, autodestrukcyjnej technologii.

W ostatnich latach liczba wypadków drogowych w Polsce utrzymuje się mniej więcej na podobnym poziomie – ok. 34 000. B. Hołyst¹³

¹² P.L. Bernstein, *Against the Gods. The remarkable story of risk*, New York 1996, s. 18–19.

¹³ B. Hołyst, *Tendencje rozwojowe przestępczości do 2022 r.* [w:] *Prognozowanie kryminologiczne w wymiarze społecznym*, red. B. Hołyst, t. 1, *Metodologia, analiza, tendencje rozwojowe*, Warszawa 2017, s. 281–282.

przeprowadził prognozę na rok 2022. Wynika z niej, że w 2022 r., z zastosowaniem metody Holta, wydarzy się 99 925 wypadków, a według tej samej metody z trendem gasnącym wydarzą się 83 704 wypadki. Problem zatem będzie prawdopodobnie narastał. Dopóki jednak nie poznamy etiologii przestępczości drogowej, z pewnością nie uda się go rozwiązać, a przynajmniej poważnie ograniczyć. Konieczne są interdyscyplinarne badania naukowe i w oparciu o ich wyniki przyjęcie racjonalnych rozwiązań legislacyjnych, jak też działań profilaktycznych oraz rozsądnej polityki karania.

3. Typizacja przestępstw i wykroczeń drogowych

Przestępstwa drogowe stypizowane w Kodeksie karnym z 1997 r. nie odbiegają od regulacji z 1969 r., która w dużym stopniu obciążona została dziedzictwem Kodeksu karnego z 1932 r.¹⁴ Ów trend przeniesiony został do kodyfikacji z 1997 r. Artykuł 215 k.k.1932 spełniał typową rolę substytucyjną. Znajdował zastosowanie do kierujących z powodu braku norm umożliwiających prowadzenie odpowiedniej polityki karnej w odniesieniu do przestępstw drogowych¹⁵. Artykuł 145 k.k.1969 oraz obowiązujący aktualnie art. 177 k.k., zdawałoby się, wyeliminowały wskazany trend, chociaż tylko pozornie. Artykuł 215 k.k.1932 pozostał, i to w niezmienionej postaci. Wcielony został do norm art. 173 i 174 k.k. Czyni to aktualnymi rozważania problematyki dotyczącej art. 215 k.k.1932, który niejako może rywalizować z art. 177 k.k. W tym miejscu należy tylko zaznaczyć, że ustawodawca z 1932 r. stworzył uniwersalną i nowoczesną konstrukcję właściwą dla niebezpieczeństw związanych z ruchem drogowym. Zauważyć należy, że realia współczesnego ruchu drogowego dostarczają przykładów zachowań stwarzających realne niebezpieczeństwo z art. 174 k.k., co nie może odnosić się do treści art. 86 i 98 k.w.

¹⁴ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 11.07.1932 r. – Kodeks karny.

¹⁵ Por. M. Siewierski, *Kodeks karny i prawo wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 1958, s. 285–293, oraz podane orzecznictwo.

Przestępstwa określone w art. 173 i 174 k.k. wskazują w pierwszym przypadku na spowodowanie katastrofy m.in. w ruchu lądowym, zaś w drugim – na spowodowanie niebezpieczeństwa spowodowania takiej katastrofy¹⁶. To ostatnie przestępstwo doktryna traktuje jako materialne, ale o bardzo specyficznym skutku, tj. stworzeniu konkretnego zagrożenia. Tak więc realne następstwa czynu w postaci śmierci ludzi, uszkodzeń ciała czy wielkich szkód majątkowych pozostają poza dyspozycją art. 174 k.k., jak też art. 86, 97 i 98 k.w. Można zatem stwierdzić, że art. 215 k.k.1932 doskonale się sprawdzał jako instrument polityki kryminalnej, której celem było karanie działań, jak też zaniechań, stwarzających stan zagrożenia katastrofą, która jednak w wyniku szczęśliwego zbiegu okoliczności nie nastąpiła. Gdyby tego rodzaju postępowaniu sprawcy nie nadano postaci konkretnego przestępstwa, wówczas byłoby ono bezkarne. Nie sposób byłoby bowiem przypisać zamiaru spowodowania katastrofy, a usiłowanie dotyczyłoby czynu nieumyślnego.

Aktualnie obowiązujący Kodeks karny ustanowił, wzorem regulacji z 1969 r., przestępstwo pełne, do którego znamion należą: po pierwsze – spowodowanie stanu bezpośredniego zagrożenia katastrofą, po drugie – wystąpienie realnych elementów katastrofy¹⁷. Artykuł 174 k.k. jest typową normą subsydiarną. Typizuje normę niepełną art. 173 k.k. Zawiera wyłącznie pierwsze jej znamiona. Powyższe zaś stwarza poważne problemy, istotne zarówno z praktycznego, jak i dogmatycznego punktu widzenia. Chodzi o precyzyjne określenie różnic między katastrofą (art. 173 k.k.) a wypadkiem drogowym (art. 177 k.k.), podmiotowości przestępstw z art. 173 i 174 k.k., jak również o rozgraniczenie czynu z art. 174 k.k. oraz wykroczenia stypizowanego w art. 86, 97 lub 98 k.w. Trzeba zauważyć, że podmiotem tych przestępstw, jak również wykroczenia z art. 86 k.w. może być każdy, toteż norma art. 215 k.k.1932 dużo realniej podchodziła do zagadnienia, zwłaszcza w sytuacjach niewyczerpania skutku określonego w art. 177 § 1 lub 2 k.k., ale stwarzającego realne zagrożenie ich na-

¹⁶ Szerzej K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 19–30 oraz podane tam literatura i orzecznictwo.

¹⁷ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 15–16.

stąpienia. Niewątpliwie szkodliwość społeczna tego rodzaju czynu nie odpowiada dyspozycji wykroczenia z art. 86, 97 oraz 98 k.w.

Zwrócić należy uwagę, że art. 177 k.k. operuje od strony przedmiotowej pojęciem naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących m.in. w ruchu lądowym, zarówno pod postacią winy umyślnej, jak i nieumyślnej. Powyższe odnosi się również do przestępstw z art. 173 i 174 k.k. Nie można pominąć także treści przepisu art. 178 k.k., który przewiduje obostrzenie odpowiedzialności sprawcy czynów określonych w art. 173, 174 i 177 k.k. znajdującego się w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego bądź sprawcy, który zbiegł z miejsca zdarzenia. Nie wdając się w tym miejscu w szczegółowe rozważania¹⁸, co nastąpi w dalszej części pracy, należy podnieść, że zarówno osłabienie reakcji psychomotorycznej alkoholem bądź substancjami psychoaktywnymi, jak i zbiegnięcie z miejsca zdarzenia są umyślnymi naruszeniami zasad bezpieczeństwa. Mało tego, tzw. ucieczka sprawcy z miejsca zdarzenia może również stwarzać realne niebezpieczeństwo dla innych, i to nie wyłącznie w rozumieniu art. 174 k.k. Tak więc ucieczka, aczkolwiek stypizowana w przepisie mówiącym o zaostreniu odpowiedzialności karnej, wymaga odrębnych ustaleń faktycznych, jak również rozważań dogmatycznych. Dotyczy to także wykroczenia z art. 93 k.w.

Przepisem czysto prewencyjnym jest art. 178a § 1 k.k., który dotyczy wyłącznie kierujących. Samo bowiem kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego wywołuje, przynajmniej potencjalnie, nie zawsze realne, zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, chociażby nawet żaden skutek w postaci wywołania realnego niebezpieczeństwa nie nastąpił. Jeśli jednak tego rodzaju skutek nastąpił, to zachowanie sprawcy pozostaje bezkarne, pomijając oczywiście odpowiedzialność z art. 178a § 1 k.k. Nie chodzi przy tym o spowodowanie niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy, lecz o wywołanie innych skutków, poważniejszych niż określone w art. 86, 97 lub 98 k.w.

¹⁸ Szerzej K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 50–55, 84–91.

Przepisy dotyczące przestępstw określonych w rozdziale XXI Kodeksu karnego, tj. art. 179, 180 i 180a k.k., stoją na straży bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przestępstwa te to czyny formalne, przy czym wartość merytoryczna art. 180a k.k. wydaje się mocno wątpliwa¹⁹. Dwa pierwsze z wymienionych występów mogą stwarzać realne niebezpieczeństwo wywołania skutku określonego w art. 174 bądź 160 k.k. Są to przestępstwa umyślne, które mogą być popełnione zarówno w zamiarze bezpośrednim, jak i ewentualnym. Ich podmiot został również precyzyjnie określony. Problemy mogą natomiast wystąpić w razie kumulowania przepisów penalizujących naruszenie określonego dobra i norm penalizujących spowodowanie niebezpieczeństwa. Mamy wówczas do czynienia z różnymi rodzajami winy, tj. winą umyślną przy narażeniu oraz nieumyślną przy narażeniu. Taka sytuacja może oznaczać możliwość nadania każdemu przestępstwu nieumyślnemu charakteru przestępstwa umyślnego. Tak więc badanie przestępstwa umyślnego na podstawie krzyżowania win stwarza niebezpieczeństwo tworzenia pozakodeksowego katalogu przestępstw umyślnych. Tego rodzaju zagrożenie występuje zupełnie realnie. Kreatywne stosowanie art. 11 k.k. stało się bowiem niezwykle modne, chociaż obowiązujący Kodeks karny nie daje podstaw do takich zabiegów.

Przechodząc do wykroczeń drogowych, należy stwierdzić, że w rozdziale XI zmienionej ustawie z 2015 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 1094 ze zm.) Kodeksu wykroczeń dokonano regulacji czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi ruchu drogowego. Wśród przepisów tego rozdziału znalazły się wykroczenia, które zostały sformułowane w poprzednio obowiązującej regulacji, obowiązującej od 1961 r. Spora ich część zastąpiona zaś została nowymi lub zmienionymi dyspozycjami. Rozdział XI Kodeksu wykroczeń, jak pisał A. Bachrach²⁰, „zawiera pełny zbiór wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego i stwarza możliwość umiejętnego operowania klawiaturą przepisów, bez pobłażania wykroczeniom zasługującym na represję,

¹⁹ Szerzej R.A. Stefański [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016, s. 1013–1019.

²⁰ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 441.

ale bez zbędnego nadużywania represyjności przez formalistyczne odczytywanie przepisów kw”. Przeważał tradycyjny formalizm właściwy prawu karnemu administracyjnemu, nieoglądający się na dynamikę, zmienność oraz nietypowość sytuacji (np. art. 92, 92a, 94, 95, 95a, 96a, 96b i 97 k.w.). Taki sam formalizm charakteryzuje postępowanie wobec sprawców wykroczeń przeciwko porządkowi w komunikacji (art. 99–103 k.w.).

Przepisami czysto prewencyjnymi są art. 178a § 1 i art. 178b k.k., które dotyczą wyłącznie kierujących.

Rozdział 2

PRZESTĘPSTWA Z ROZDZIAŁU XXI KODEKSU KARNEGO. ZAGADNIENIA WĘZŁOWE

1. Uwagi wprowadzające

Niebezpieczeństwo tkwiące w ruchu drogowym nie jest utożsamiane wyłącznie ze stworzeniem zagrożenia, nazywanego czasami sytuacją kolizyjną. Ów stan niewątpliwie wchodzi w skład niebezpieczeństwa, toteż jego odtworzenie jest niezwykle istotne dla rekonstrukcji przestępstwa drogowego, znamiennego przede wszystkim skutkiem, zwłaszcza w zakresie odtworzenia wzajemnego położenia uczestników w chwili powstania zagrożenia, co jest niezwykle istotne dla późniejszej rekonstrukcji. A. Reza¹ za chwilę tę uważa moment, w którym jeden z uczestników ruchu – przy zachowaniu należytej uwagi i ostrożności – mógł oraz powinien dostrzec drugiego, a także zorientować się, że może mu grozić niebezpieczeństwo kolizji².

Spowodowanie niebezpieczeństwa, wielokrotnie poprzedzające skutek, jest pojęciem znacznie szerszym. Może oczywiście w konkretnym przypadku ograniczać się do krótkiej chwili zagrożenia poprzedzają-

¹ A. Reza [w:] *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, red. J. Wierciński, A. Reza, Kraków 2010, s. 554.

² Szerzej A. Reza, I. Unarski [w:] *Wypadki...*, red. J. Wierciński, A. Reza, 2010, s. 554–574.

cego kolizję, ale też, i to nawet znacznie, rozciągać się czasie, w tym także po zdarzeniu.

Rozdział XXI Kodeksu karnego zatytułowany został „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”, co można tłumaczyć jako „grożący sankcjami karnymi za naruszenia tego bezpieczeństwa”, czyli wywołanie niebezpieczeństwa, którym są skutki określone w art. 173, 174 i 177 k.k. Zauważyć jednak należy, że pojęciem niebezpieczeństwa operuje wyłącznie art. 174 k.k., co jednak nie oznacza, że wolne od tego stanu są pozostałe przestępstwa – operujące niebezpieczeństwem (zagrożeniem) nienazwanym, niejako dorozumianym, chociaż są to przestępstwa skutkowe. Niewątpliwie art. 178 k.k. o takim niebezpieczeństwie mówi, akcentując jednak skutek wskazany w art. 173, 174 i 177 k.k. Ów skutek traktuje jako okoliczności wpływające na obustrzenie kary. Pozostałe przepisy rozdziału XXI Kodeksu karnego wskazują wyłącznie na potencjalne (możliwe, hipotetyczne) niebezpieczeństwo, mimo że skierowane zostały do konkretnych podmiotów (art. 178a § 1, art. 179, 180 i 180a k.k.). Są to przestępstwa formalne. Niemniej owo niebezpieczeństwo może zostać skonkretyzowane przepisami spoza rozdziału XXI Kodeksu karnego, gdyż niebezpieczeństwo to może przybrać skutki występków określonych w art. 160 i 164 k.k., a nawet art. 231 k.k. Należy podkreślić, że stan niebezpieczeństwa nie musi wcale oznaczać tego, co wydarzyło się niejako na przedpolu wypadku, katastrofy czy sprowadzenia jej niebezpieczeństwa. Stan ten może być rozciągnięty w czasie, obejmując nie tylko uczestników ruchu drogowego, lecz także tych stojących na straży jego bezpieczeństwa. Okoliczności te, chociaż należą do ustaleń empirycznych oraz prawnych, coraz częściej stają się przedmiotem opinii biegłych.

2. Katastrofa w ruchu drogowym (art. 173 k.k.)

2.1. Uwagi wprowadzające

Kodeks karny pojęciem katastrofy w ruchu lądowym posłużył się w art. 173, bliżej jednak nie określając tego zdarzenia, co pozostawione zostało orzecznictwu sądowemu oraz doktrynie. Katastrofa nie wy-

stępuje jako zdarzenie grożące potencjalnie, lecz jako fakt obdarzony określonymi przez ustawodawcę skutkami. Przepis ten nie ma jednak charakteru monopolistycznego, jaki miał art. 215 k.k.1932. Podkreślić należy, że jego rola jest wyjątkowa³, gdyż zakłada on, że kierujący pojazdem bądź inna osoba na skutek nieprzestrzegania obowiązujących zasad bezpieczeństwa doprowadzili do katastrofy. Ustawodawca zapewne nie zakładał, że katastrofa to suma licznych wypadków drogowych, częstokroć określanych jako zderzenia łańcuchowe, nawet o tragicznych następstwach. Znane były przypadki zderzeń wielu pojazdów, w których wielu kierującym lub innym osobom zarzucono nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa. Istota zagadnienia sprowadza się nie do tego, aby ścigać każdego pod zarzutem współsprawstwa katastrofy. Byłaby to solidarna odpowiedzialność wszystkich uczestników i nie tylko za skutki karambolu na drodze. Z kolei indywidualizacja odpowiedzialności jest uwarunkowana wieloma czynnikami, toteż przeprowadzenie tego rodzaju procesu dowodzenia z praktycznego punktu widzenia okazuje się niezwykle trudne, o ile nie wręcz niemożliwe.

Katastrofa jest więc zdarzeniem, które w sposób nagły i groźny zakłóca ruch lądowy, sprowadza konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi lub mienie w znacznych rozmiarach oraz zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego⁴.

³ 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: „Choć nie wynika to wprost z przepisów art. 173 k.k., sprowadzenie 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.

⁴ Por. uchwała SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975/3–4, poz. 33; wyrok SN z 27.04.1970 r., IV KR 32/70, OSNPG 1970/9–10, poz. 125; wyrok SN z 25.02.1971 r., I KR 225/70, OSNKW 1971/7–8, poz. 110; wyrok SN z 22.04.1971 r., I KR 23/71, „Biuletyn Informacyjny SN” 1971/8–9, poz. 188; wyrok SN z 20.06.1972 r., V KRN 209/72, OSNKW 1972/10, poz. 158, z głosem A. Zawadzkiego, NP 1973/3, s. 467–471; wyrok SN z 20.08.1973 r., III KR 172/73, OSNKW 1974/1, poz. 10, z głosem A. Bachrach, NP 1974/3, s. 399–405; wyrok SN z 29.08.1979 r., V KRN 1/79, OSNPG 1980/4, poz. 10; wyrok SN z 17.06.1983 r., VI KR 113/83, OSNPG 1984/4, poz. 24; wyrok SN z 9.06.1989 r., IV KR 113/89 [w:] R.A. Stefański, *Orzecznictwo Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa i wykroczenia drogowe*, Warszawa 1995, s. 72–73. W wyroku SA w Szczecinie z 5.07.2018 r., II AKa 104/18, LEX nr 2547712, zawarto następującą tezę: „Sformułowanie «wielu osób» w art. 173 k.k. oznacza liczbę mnogą. Zakładając ra-

Artykuł 177 k.k. jest bardziej elastycznym instrumentem określającym odpowiedzialność niż art. 173 k.k. Dlatego też zastosowanie art. 173 k.k. do przestępstw w ruchu drogowym mogłoby zostać pominięte bez szkody dla całego systemu ochrony karnej bezpieczeństwa komunikacji. Przemawiają za tym zarówno aspekt semantyczny⁵, jak i sama konstrukcja odpowiedzialności za wypadki drogowe, w których wina została określona jako nieumyślna, nawet mimo umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa. Ruch drogowy ze swej natury nie może być bezpieczny, toteż kierujący pojazdem mechanicznym, który naruszając zasady bezpieczeństwa tego ruchu, naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, nie odpowiada z art. 160 k.k. (uchwała SN (7) z 15.02.1977 r., VII KZP 22/76, OSNKW 1977/3, poz. 17, z głosem E. Szwedka, OSP 1978/1, poz. 7, wpisana do księgi zasad prawnych). Nie istnieją zatem racjonalne przesłanki, aby art. 173 k.k. znalazł zastosowanie do kierujących pojazdami. Jest to przepis właściwy dla katastrof kolejowych⁶, lotniczych oraz morskich. Jednak praktyka ostatnich lat dostarcza przykładów, że pogląd Sądu Najwyższego powinien zostać zrewidowany. Wystarczy wspomnieć o zdarzeniach we Francji czy w Niemczech.

Analizując konstytutywne cechy katastrofy, należy uwzględnić, że skoro ustawodawca w art. 173 § 1 k.k. nie użył słowa „zdarzenie” (co uczynił w art. 136 k.k.1969), mimo że dobra zagrożone określił w taki sam sposób, to można przyjąć, że do bytu występku z art. 173 § 1 k.k. nie jest wystarczające wywołanie w ruchu zagrożenia dla życia, zdrowia wielu osób bądź mienia w wielkich rozmiarach, ale musi występować czynnik dodatkowy⁷. Jest nim skutek o poważnych rozmiarach zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym⁸. W orzecnictwie sądowym utrwalony został pogląd, że w związku

cjonalność ustawodawcy, należy przyjąć, że gdyby chodziło o liczbę mniejszą niż 10, posłużyłby się słowem «kilku»”.

⁵ Szerzej A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 28–31.

⁶ Szerzej P. Hachulski, *Kryminalistyczna problematyka katastrof kolejowych*, Warszawa 1975, s. 8–22.

⁷ Por. A. Wąsek, *Kodeks karny. Komentarz*, Gdańsk 1999, s. 2, teza 6.

⁸ 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.

z pojęciem katastrofy zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób należy przyjąć, iż „wiele osób” to nie mniej niż dziesięć⁹.

Przestępczą katastrofą w komunikacji jest zatem takie zdarzenie, które zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Ma to być zdarzenie groźne, niosące ze sobą duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu stanowiące zagrożenie powszechne. Rzeczywisty skutek tego zdarzenia nie ma większego znaczenia¹⁰. Musi to być wielkie zagrożenie, łączące w sobie zarówno ogromną siłę niszczącą, jak i jej rozległość. Rozległość zagrożenia należy wskazać jako pierwszy konstytutywny element pojęcia niebezpieczeństwa powszechnego. Drugim jest jednoznaczność owego zagrożenia dla nieokreślonej zbiorowości ludzkiej lub mienia. Powszechności tej nie stwarza wcale duża częstotliwość zagrożeń indywidualnych. Jest sumą tych zagrożeń (niebezpieczeństw), nawet pozbawionych cech jednoczesności. Trzecim elementem niebezpieczeństwa powszechnego jest bezpośredniość zagrożenia, a czwartym – jego względna trwałość¹¹. Zagrożenie nie może być abstrakcyjne. Musi być konkretne¹². W wymienionych czterech elementach zawarty jest wymierny skutek katastrofy drogowej¹³.

⁹ Wyrok SA we Wrocławiu z 16.10.2013 r., II Aka 305/13, LEX nr 1392144. 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.

¹⁰ Zob. R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 139; inaczej J. Wojciechowski, *Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo*, Warszawa 1997, s. 301; R. Góral, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 1998, s. 240.

¹¹ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 35–37.

¹² Por. J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 91, 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. 83; K. Zawadzki, *Glosa do wyroku SN z 20.06.1972 r.*, V KRN 205/72, NP 1973/3, poz. 467; a także 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, LEX nr 20839. Por. wyrok SA w Szczecinie z 13.10.2016 r., II Aka 97/16, LEX nr 2256963.

¹³ W. Ochman, *Katastrofa drogowa w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Prob. Praw. 1981/11, s. 39; K.J. Pawelec, *Katastrofa w ruchu lądowym i spowodowanie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, „Palestra” 1989/4, s. 74–75;

2.2. Strona podmiotowa

Podmiotem przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu drogowym może być każdy, albowiem przestępstwo to należy do czynów o generalnie określonym podmiocie czynu¹⁴. Sprawdza się zatem koncepcja tzw. sprawstwa rozszerzonego¹⁵. Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w wyroku 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 został ograniczony do osób, na których ciążył prawny szczególnie 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, ale także bezpośrednie następstwa zdarzenia. Oba te skutki muszą być objęte zamiarem bezpośrednim lub ewentualnym.

Zarówno w doktrynie, jak i w orzecznictwie już dość dawno stwierdzono, że przestępstwo z art. 173 § 1 k.k. popełnione z zamiarem bezpośrednim może mieć miejsce tylko wyjątkowo, wyłącznie wtedy, gdy wiąże się z innym przestępstwem, np. zabójstwem, ra-

A. Marek, *Prawo karne. Zagadnienia teorii i praktyki*, Warszawa 1997, s. 408; R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 136–137 i podane tam orzecznictwo oraz literatura; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 53–57; A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990, s. 238.

¹⁴ Por. wyrok SN z 26.06.1980 r., II KR 185/80 [w:] A. Wąsek, *Kodeks...*; wyrok SA w Katowicach z 28.06.1991 r., II AKr 45/91, OSA 1991/4, poz. 21; K.J. Pawelec, *Orzecznictwo Sądu Najwyższego dotyczące przestępstw z art. 136 i 137 k.k. (1978–1986). Wybrane zagadnienia*, ZNASW 1986/57, s. 81; J. Majewski, *Prawnokarne przypisanie skutku przy zaniechaniu*, Kraków 1997, s. 116–121; E. Szwedek, *Sprowadzenie zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, Prob. Praw. 1974/6, s. 25.

¹⁵ Wyrok SA we Wrocławiu z 24.08.2016 r., II AKa 201/16, LEX nr 2115443.

bunkiem, sabotażem, zamachem terrorystycznym¹⁶. Z kolei przyjęcie działania umyślnego w formie zamiaru ewentualnego wciąż wywołuje spory. Przypadki umyślnego spowodowania katastrofy przez kierowców, mimo tragicznych skutków, zasadniczo nie były notowane w praktyce. Działanie umyślne z zamiarem ewentualnym przy przestępcstwie określonym w art. 173 § 1 k.k. jest zasadniczo nie do przyjęcia w stosunku do sprawcy będącego uczestnikiem ruchu¹⁷. Użycie słowa „zasadniczo” może oznaczać istnienie pewnych wyjątków, zastrzeżonych dla tych, którzy pojazdem mechanicznym posłużyli się jako narzędziem zamachu na życie ludzkie lub mienie. Nie była to jednak katastrofa. W istocie chodziło o dokonanie zupełnie innego przestępcstwa. Przykładem może być wyrok SA w Białymstoku z 13.12.2007 r., II AKa 195/07, LEX nr 1642406. W ustalonym przez sąd stanie faktycznym oskarżony, prowadząc samochód osobowy, w którym znajdowała się pasażerka, umyślnie zjechał na lewą połowę jezdni i skierował pojazd wprost na prawidłowo jadący samochód ciężarowy. Na ok. 40 m przed tym pojazdem oskarżony powrócił na swój pas ruchu, ale kierujący ciężarówką, usiłując uniknąć zderzenia, także powrócił na swój pas ruchu. Doszło zatem do czołowego zderzenia pojazdów, w którego wyniku pasażerka samochodu osobowego doznała śmiertelnych obrażeń ciała. Sąd apelacyjny utrzymał w mocy wyrok sądu okręgowego uznający oskarżonego – kierującego samochodem osobowym – za winnego czynu z art. 148 § 1 k.k. w zamiarze ewentualnym¹⁸. Zasadnie zatem możemy wykluczyć istnienie winy umyślnej z zamiarem bezpośrednim uczestników ruchu drogowego przy przestępcstwie z art. 173 § 1 k.k., jednak nie możemy pominąć innych zapatrywań na tę kwestię¹⁹. Łączą się one przede wszystkim z faktem umyślnego i rażącego naruszenia przez uczestnika ruchu lub inną osobę zasad bezpieczeń-

¹⁶ Uchwała SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74; R.A. Stefański, *Przepęstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 129–130, oraz podane tam orzecznictwo i literatura.

¹⁷ Por. uchwała SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74.

¹⁸ Szerzej A. Zoll [w:] *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, *Komentarz do art. 53–116*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016, s. 156 i n. oraz podane tam orzecznictwo i literatura.

¹⁹ Por. R.A. Stefański, *Przepęstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 131–134, oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

stwa²⁰. Wyżej wymienione judykaty wskazują, że stan znacznej nietrzeźwości, jak też szczególnie ryzykancka jazda stanowią element godzenia się nawet na najgorsze następstwa, a jeśli faktycznie nastąpiły, to odpowiedzialność za umyślne spowodowanie katastrofy znajduje uzasadnienie. Rozumowanie to jednak oparte jest na domniemaniu, gdyż zamiar, w tym ewentualny, należy dowieść. Sąd Najwyższy w wyroku z 18.08.1972 r., IV KR 155/72, OSNPG 1972/3, poz. 24, stwierdził: „Słusznie przyjął sąd [...], że prowadzenie przez oskarżonego w stanie nietrzeźwości samochodu ciężarowego po ruchliwych ulicach miasta, przy uwzględnieniu, że samochód ten prowadził nieprawidłowo – z nadmierną szybkością na zwężeniu jezdni i przed skrzyżowaniem, gdzie podjął absolutnie niedopuszczalny manewr wyprzedzania – w wyniku czego utracił panowanie nad układem kierowniczym i wjechał na plac targowy, dostępny dla nieograniczonej liczby osób, na którym znajdowała się nieoznaczona liczba ludzi, doprowadziło do katastrofy w ruchu lądowym, w wyniku której dwie osoby poniosły śmierć”.

Praktyka dostarczyła przykładów, kiedy kierowcy, chcąc uniknąć kontroli drogowej, podejmowali ucieczkę, podczas której najechali na policjanta, uciekali przed policyjną kontrolą w szczególnie ryzykancki sposób, a nawet chcieli popełnić samobójstwo. Judykatura oraz doktryna dopuszczają umyślne spowodowanie katastrofy w ruchu drogowym w zamiarze ewentualnym, zaznaczając, że godzenie się na spowodowanie niebezpieczeństwa miało miejsce sporadycznie, przeważnie jeśli sprawca był w znacznym stopniu odurzony alkoholem lub narkotykami bądź rażąco, umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa. Nie wymaga się przy tym od sprawcy szczególnego nastawienia do jego działania. Niewątpliwie warunkiem koniecznym otwierającym drogę do podjęcia rozważań na temat winy umyślnej sprawcy katastrofy w ruchu drogowym jest umyślne naruszenie przez niego zasad bezpieczeństwa ruchu. Wszelkie skutki nieumyślnego ich naruszenia mogą być objęte wyłącznie

²⁰ Por. wyrok SN z 17.06.1983 r., IV KR 113/83; uchwała SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74; K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 54–61; K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 23–25, oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

winą nieumyślną²¹. Zachował aktualność wyrok SN z 4.04.1973 r., IV KR 8/73 [w:] R.A. Stefański, *Orzecznictwo...*, s. 73, zawierający następującą tezę: „Skoro oskarżony, jadąc w stanie głębokiego upojenia alkoholowego ciężkim samochodem, nie zaprzestał tej jazdy już po pierwszych sygnałach wskazujących, że jego jazda ma charakter niebezpieczny (potrącenie samochodu Skoda, wjechanie na chodnik, potrącenie człowieka), lecz jazdę kontynuował i nie reagował na prośby użytkowników drogi zmierzające do jego zatrzymania, to słusznie sąd [...] uznał, że oskarżony w takiej sytuacji działał co najmniej z zamiarem ewentualnym”²².

Reasumując, reprezentatywna jest teza zawarta w wyroku SA w Warszawie z 24.05.2016 r., II AKa 355/15, LEX nr 2166502: „Umyślne spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym jest możliwe tylko w sytuacjach wyjątkowych, przy zaistnieniu szczególnych okoliczności. Z reguły działanie sprawcy z zamiarem ewentualnym jest nie do przyjęcia w stosunku do sprawcy będącego uczestnikiem ruchu. Nie może się on bowiem godzić na nastąpienie katastrofy, której skutki dotknęłyby go w pierwszej kolejności”.

Nieumyślne spowodowanie katastrofy w komunikacji wprost powiązane zostało z dyspozycją art. 9 § 2 k.k. Stąd zasadnie SN w wyroku z 23.07.1970 r., IV KR 120/70, OSNPG 1970/11–12, poz. 151, przyjął: „W odniesieniu do typowych przestępstw drogowych, których sprawcami są kierowcy dopuszczający się – często pod wpływem alkoholu – nawet poważnego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu nie można uznać, że działaniem swym umyślnie spowodują katastrofę, której bezpośrednie skutki oni sami mogliby ponieść”. Granica między winą nieumyślną (art. 9 § 2 k.k.) a winą umyślną przy istnieniu zamiaru ewentualnego (art. 9 § 1 k.k.) nie jest ostra, a w odniesieniu do przestępczości komunikacyjnej oscyluje raczej w pobliżu gra-

²¹ Por. wyrok SN z 29.04.1976 r., VI KRN 42/76, OSNPG 1976/10, poz. 85; J. Kochanowski, *Przestępstwa...*, s. 109–156.

²² Por. wyrok SN z 17.01.1984 r., III KR 306/83 [w:] J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990, s. 79.

nicy nakazującej traktować ją jako nieumyślną²³. Godzenia się przez sprawcę na skutki katastrofy nie można domniemywać, ale należy wykazać, że stanowiło ono jeden z elementów procesów zachodzących w psychice²⁴.

3. Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174 k.k.)

3.1. Uwagi wprowadzające

Kodeks karny – z uwagi na niebezpieczeństwo, jakie niesie ze sobą katastrofa w komunikacji – dokonał penalizacji zachowań bezpośrednio ją poprzedzających blisko pół wieku temu. Karalne stało się zachowanie polegające na sprowadzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy. Chodziło zatem o stadium najbliższe katastrofie, ale niebędące usiłowaniem jej dokonania²⁵. Zdaniem ówczesnego ustawodawcy karalność usiłowania nie byłaby wystarczająca, gdyż nie obejmowałaby nieumyślnego sprowadzenia jej niebezpieczeństwa, oczywiście przy rozumieniu nieumyślności jako lekkomyślności lub niedbalstwa. W tej materii wypowiedział się SN w wyroku z 25.02.1971 r., I KR 255/70, stwierdzając, że: „Różnica między przestępstwem z art. 137 § 1 k.k. (ob. art. 174 § 1 k.k.) a usiłowaniem przestępstwa z art. 136 § 1 k.k. (ob. art. 173 § 1 k.k.) sprowadza się do tego, że w tym ostatnim wypadku sprawca zmierza bezpośrednio do sprowadzenia katastrofy, przy czym wyrażenie «zmierza bezpośrednio» nie oznacza wcale, żeby w każdym wypadku usiłowania zachodziło jej bezpośrednie niebezpieczeństwo zdarzenia, a przesłanką jego odpowiedzialności za usiłowanie jest zamiar spowodowania zdarzenia

²³ Por. wyrok SN z 26.04.1971 r., II KR 31/71 [w:] R.A. Stefański, *Orzecznictwo...*, s. 79.

²⁴ Por. wyrok SN z 26.06.1980 r., II KR 189/80 [w:] R.A. Stefański, *Orzecznictwo...*, s. 82. Por. postanowienie SN z 8.03.2017 r., III KK 345/16, LEX nr 2242366. Szerzej K.J. Pawelec, *Umyślność spowodowania katastrofy lub jej bezpośredniego niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Kontrowersje wokół kwalifikacji prawnej*, PK 2017/3, s. 36–43 oraz podane tam orzecznictwo i literatura.

²⁵ Por. I. Andrejew, *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1989, s. 370.

z art. 136 [katastrofy – przyp. aut.], natomiast w wypadku przestępstwa z art. 137 § 1 k.k. [sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy – przyp. aut.] sprawca sprowadza stan, w którym zdarzenie, o jakim mowa w art. 136, bezpośrednio grozi, lecz nie jest nieuchronne, może ono, lecz nie musi nastąpić, a sprawca chce lub godzi się na stan niebezpieczeństwa, ale nie na nastąpienie samego zdarzenia, liczy bowiem na to, że samego zdarzenia uda się uniknąć”.

Artykuł 174 k.k. typizuje przestępstwo obejmujące stadium poprzedzające katastrofę, do której jednak nie dochodzi z przyczyn zależnych lub niezależnych od sprawcy, dzięki podjęciu akcji przeciwdziałającej przez służby ratownicze, reakcji innych osób lub nawet szczęśliwemu zbiegowi okoliczności. Jest to sytuacja poprzedzająca zdarzenie z art. 173, a nawet a art. 177 k.k., nie wykluczając innych czynów wymienionych przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w razie zaistnienia szczególnych okoliczności właściwych dla skutku czynu z art. 174 k.k. Katastrofa nie została jeszcze spowodowana, podobnie nie doszło jeszcze do wypadku drogowego, a w odniesieniu do pozostałych występków wyczerpana została ich strona przedmiotowa, ale niebezpieczeństwo nastąpienia katastrofy nie nastąpiło. Aby istniała możliwość zakwalifikowania określonego zachowania z art. 174 k.k., musi zaistnieć realne niebezpieczeństwo nastąpienia katastrofy, i to z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością. Stąd przestępstwo z art. 174 k.k. pozostaje w ścisłym związku wyłącznie z art. 173 k.k., gdyż jego znamiona są podobne, z wyjątkiem innego wymiernego skutku. W odniesieniu do pozostałych przestępstw z rozdziału XXI Kodeksu karnego możliwy będzie ich zbieg z art. 174 k.k., co zostanie omówione w dalszej części pracy.

Zwrócić należy uwagę na pogląd SN wyrażony w wyroku z 7.08.1973 r., V KRN 272/73, LEX nr 1671547, w którym podkreślono: „Przestępstwo sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy [...] w jego elementach przedmiotowych polega na tym, że sprawca swoim działaniem stwarza takie układy zdarzeń w kręgu swego działania, które razem wzięte stanowią realny i rzeczywisty stan zagrożenia dla ruchu lądowego, mogący w każdej chwili przekształcić się w katastrofę w ru-

chu lądowym, a więc zdarzenie zakłócające w sposób groźny i w dużych rozmiarach ruch drogowy, zagrażające życiu lub zdrowiu użytkowników jezdni albo powodujące szkody o dużym zasięgu i rozmiarach”. Powyższe wcale nie musi być powiązane np. ze stanem nietrzeźwości kierującego²⁶ bądź innym umyślnym, nawet rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu lądowym. Niemniej jednak tzw. szczęśliwy zbieg okoliczności, reakcja obronna innych nie eliminują realnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy²⁷, co oczywiście uzależnione jest od poczynionych ustaleń faktycznych²⁸.

3.2. Strona podmiotowa

Podmiotem występków z art. 174 k.k. może być każdy, zarówno uczestnik ruchu drogowego, jak i osoba związana z nim pośrednio, a także absolutnie z nim niepowiązana²⁹.

Przestępstwo sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy może być popełnione z winy umyślnej (art. 174 § 1 k.k.), jak i nieumyślnej (art. 174 § 2 k.k.). Podobnie jak w sytuacji spowodowania katastrofy istotne znaczenie ma zakreszenie ram dla przyjęcia odpowiedzialności uczestnika ruchu. W doktrynie podkreślano, że sytuacja jest dokładnie taka sama, ponieważ na skutek dynamiki akcji oraz anormalnej sytuacji istnieje duże prawdopodobieństwo przekształcenia się w katastrofę, bez jakiegokolwiek ingerencji sprawcy mającej na celu spowodowanie katastrofy³⁰. Z uwagi na pewną odległość skutku spo-

²⁶ Por. wyrok SN z 24.03.1970 r., V KRN 55/70, OSNKW 1970/7–8, poz. 93; wyrok SN z 16.03.1971 r., V KRN 47/71 [w:] R.A. Stefański, *Orzecznictwo...*, s. 84; wyrok SN z 21.05.1974 r., III KR 407/73, OSNPG 1974/10, poz. 109.

²⁷ Por. wyrok SN z 20.05.1982 r., II KR 114/84, OSNPG 1983/2, poz. 15.

²⁸ Por. wyrok SN z 17.06.1983 r., IV KR 113/83, OSNPG 1984/4, poz. 24.

²⁹ Wyrok SN z 21.02.1959 r., IV K 197/58 [w:] A. Wąsek, *Kodeks...*; por. A. Bachrach, *Przestępstwa drogowe w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego (1945–1962)*, Warszawa 1963, s. 8. Por. K.J. Pawelec, *Glosa do wyroku SA w Katowicach z 23.12.2015 r., II AKa 386/16, w sprawie sprowadzenia niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy przez sprawcę niebędącego uczestnikiem ruchu drogowego*, PnD 2017/6, s. 5–10.

³⁰ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 97.

wodowania katastrofy od wywołania jej niebezpieczeństwa istnieje większa możliwość dopuszczenia się tego przestęstwa w formie zamiaru ewentualnego; to zagadnienie rozpatruje się przynajmniej teoretycznie. Wynika to z faktu, że w przypadku sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy, której skutki dotknęłyby przede wszystkim uczestnika ruchu, działanie z zamiarem bezpośrednim jest bez istnienia szczególnych okoliczności z reguły wykluczone³¹.

Przedstawiony pogląd został zaaprobowany przez judykaturę. Na przykład SN w wyroku z 23.07.1970 r., IV KR 120/70 [w:] R.A. Stefański, *Orzecznictwo...*, s. 86, stwierdził: „Umyślne sprowadzenie katastrofy może, wyjątkowo – przy zaistnieniu szczególnych okoliczności – znaleźć zastosowanie, np. w stosunku do ściganego kierowcy, który w celu uniknięcia odpowiedzialności zmierza do udaremnienia pościgu za wszelką cenę, nie wyłączając katastrofy, lub w stosunku do sabotażyści, dywersanta czy też sprawcy o psychice odbiegającej od normy”³².

Wypadki działania uczestnika ruchu z zamiarem bezpośrednim sprowadzenia niebezpieczeństwa na ogół nie były spotykane w praktyce, a jeśli tak, to zupełnie wyjątkowo³³. Wszak zamiar sprawcy należy odnosić wprost do niebezpieczeństwa, nie zaś do skutku tego niebezpieczeństwa³⁴. Orzecznictwo Sądu Najwyższego wprost wskazuje, że dla przyjęcia zamiaru ewentualnego niezbędne jest ustalenie, że uczestnik ruchu w sposób umyślny naruszył obowiązujące przepisy lub zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym³⁵. Sprawca musi zatem godzić się na nastąpienie potencjalnego skutku, a przynajmniej jego

³¹ J. Kochanowski, *Przestęstwa...*, s. 163.

³² Por. wyroki SN: z 10.10.1972 r., V KRN 331/72, OSNKW 1973/2–3, poz. 34; z 22.08.1973 r., II KR 58/73, OSNKW 1974/1, poz. 11; z 9.08.1984 r., II KR 150/84, OSNKW 1984/4, poz. 53.

³³ Uchwała SN z 22.06.1963 r., VI KO 54/61, OSNKW 1963/10, poz. 179.

³⁴ R.A. Stefański, *Przestęstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 156–157 oraz podane tam orzecznictwo.

³⁵ Wyrok SN z 24.10.1967 r., I KR 79/67 [w:] K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 27; wyroki SN: z 21.05.1974 r., III KR 407/73, OSNPG 1974/10, poz. 109; z 11.07.1973 r., II KR 91/73, LEX nr 21570; z 10.10.1972 r., V KRN 331/72, OSNKW 1973/2–3, poz. 34; z 18.08.1972 r., V KRN 155/72, OSNPG 1973/3, poz. 24; z 4.01.1972 r., V KRN 544/71, LEX nr 21454.

wysokie prawdopodobieństwo³⁶. Dla przyjęcia zachowania umyślnego konieczne jest ustalenie nie tylko świadomości sprawcy, ale też jego woli w odniesieniu do wywołanego niebezpieczeństwa. Powyższe stanowi poważny problem natury dowodowej³⁷. Chodzi przecież o go-dzenie się na wywołane niebezpieczeństwo, ale nie na skutek będący katastrofą³⁸.

Przykładem może być wyrok SA w Katowicach z 23.12.2015 r., II AKa 386/15, LEX nr 2023114, w którym sformułowano następującą tezę:

„W każdym przypadku naruszenia kabli i przewodów oraz aparatury sygnalizacyjnej, telekomunikacyjnej i sterowniczej, niezależnie od tego, że powoduje to bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym w myśl art. 174 § 1 k.k., to dodatkowo stwarza jednocześnie zagrożenie dla zdrowia i życia ludzkiego oraz mienia. Konsekwencją tych działań był m.in. zanik napięcia w sieci trakcyjnej i brak możliwości reakcji motorniczego elektrowozu, wystąpienie nieprawidłowości w działaniu urządzeń sterowania ruchem, co miało zasadniczy wpływ i stanowiło niebezpieczeństwo w ruchu. Natomiast nieprawidłowości w działaniu urządzeń sterowania ruchem stanowiły zagrożenie dla zdrowia, mienia i życia osób trzecich.

W przypadku kradzieży bądź uszkodzenia elementów sieci trakcyjnej musiało nastąpić ograniczenie ruchu pociągów i to na kilka godzin. Pociągi musiały się poruszać wahadłowo po jednym torze. W wypadku obniżenia się przewodów następuje zablokowanie elektrowozu. Dodatkowo zwisające do wysokości 2 metrów nad ziemią przewody trakcji mogły stanowić zagrożenie porażenia osób trzecich, czyli zagrożenie dla zdrowia i życia ludzkiego”.

³⁶ J. Makarewicz, *Prawo karne. Wykład porównawczy*, Lwów–Warszawa 1924, s. 90.

³⁷ M. Cieślak, *Indywidualne zagrożenie życia*, NP 1952/4, s. 18; por. K. Buchała, *Uśmiałowanie dolo eventuali* [w:] *Zagadnienia prawa karnego i teorii prawa. Księga pamiątkowa ku czci profesora Władysława Woltera*, red. M. Cieślak, Warszawa 1959, s. 30–32; K. Buchała, A. Zoll, *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, t. 1, Kraków 1998, s. 141. Por. K.J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa 2017, s. 26–32.

³⁸ Szerzej K. Buchała, *Wina przy przestępstwach sprowadzenia powszechnego niebezpieczeństwa*, Warszawa 1960, s. 43; W. Radecki, *Przestępstwa narażenia życia i zdrowia człowieka na niebezpieczeństwo w kodeksie karnym PRL z 1969 r.*, Warszawa 1977, s. 47.

Sprawca nieumyślne sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy wcale nie musi działać w celu jej spowodowania. Jednak jego działanie musi być celowe (*dolus directus coloratus*)³⁹. Celowość działania musi zostać udowodniona⁴⁰. Sprawcy należy zatem dowieść, że ze świadomością i wolą zmierzał w normalnym biegu wydarzeń do doprowadzenia do sytuacji grożącej zaistnieniem katastrofy⁴¹.

Można ogólnie stwierdzić, że punktem wyjścia do podjęcia rozważań na temat winy umyślnej sprawcy jest umyślne naruszenie przez niego zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym⁴². Daje zatem znać o sobie treść art. 215 § 1 k.k.1932, 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 katastrofy, a zatem działał umyślnie⁴³. Tego rodzaju zapatrywanie spotkało się ze słuszną zdecydowaną krytyką⁴⁴, albowiem o zamiarze sprawcy czynu z art. 174 § 1 k.k. może świadczyć wyłącznie jego zamiar⁴⁵. Zamiaru ewentualnego nie można domniemywać, a tym bardziej 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 wywołał, a które również jemu groziło, a mimo to godził się na jego sprowadzenie⁴⁶. 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 osiągniętego wymagany przez ustawę stan niebezpieczeństwa sprowadzenia katastrofy w ruchu lądowym jest fakt, że jazda w taki sposób, z taką

³⁹ K. Buchała, *Wina...*, s. 51.

⁴⁰ Wyrok SN z 17.10.1951 r., I K 208/51, PiP 1952/2, s. 344.

⁴¹ 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.

⁴² Wyroki SN: z 10.10.1972 r., V KRN 331/72, OSNKW 1973/2–3, poz. 34; z 17.10.1951 r., I K 208/51, PiP 1952/1, s. 155.

⁴³ R.A. Stefański, *Przepęstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 158–159.

⁴⁴ R.A. Stefański, *Przepęstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 159–161.

⁴⁵ J. Kochanowski, *Przepęstwa...*, s. 164.

⁴⁶ Wyrok SN z 20.08.1973 r., III KR 172/73, OSNKW 1974/1, poz. 10, z glosą A. Bachracha, NP 1974/4, s. 399–405.

prędkością, 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.⁴⁷

Inna sytuacja ma miejsce w razie nieumyślnego sprowadzenia katastrofy. Wówczas sprawca, nie mając zamiaru sprowadzenia jej niebezpieczeństwa, doprowadza do skutku w wyniku niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo że okoliczności te przewidywał lub mógł przewidzieć (art. 9 § 2 k.k.). Skutku zatem nie chciał spowodować, ale bezpodstawnie przypuszczał, że go uniknie⁴⁸.

3.3. Skutek

Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy jest przestępstwem skutkowym⁴⁹. Skutek ma miejsce, kiedy powstaje sytuacja dająca się wydzielić jako odrębne ogniwo łańcucha przyczynowo-skutkowego⁵⁰. Niebezpieczeństwo występuje jako znamię istoty czynów w tzw. przestępstwach konkretnego zagrożenia. Tworzy sytuację niebezpieczną. Takie 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 skutkiem⁵¹. Tego rodzaju sytuacja, co oczywiste, nie jest stabilna, chociaż trwa przez pewien czas, nawet bardzo krótki. Jej niebezpieczeństwo można określić jako czasowe, zależne od woli człowieka, który jest w stanie zapobiec niebezpieczeństwu, rezygnując z określonych

⁴⁷ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 162–163.

⁴⁸ Por. wyrok SN z 1.03.2011 r., V KK 284/10, OSNKW 2011/5, poz. 45.

⁴⁹ J. Kochanowski, *Przestępstwa...*, s. 170.

⁵⁰ 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.

⁵¹ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 37.

działań lub podejmując kroki zaradcze. Sąd Najwyższy w postanowieniu z 16.04.2014 r., II KK 314/13, LEX nr 1491259, zauważył: „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 popełnienia przestępstwa z art. 174 § 1 k.k., o ile nie zostanie wykazane, iż spowodowane przez niego niebezpieczeństwo 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 spowodowania zagrożenia występowało już w 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 dynamizujących”⁵².

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. spowodowania katastrofy⁵³. 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 przygotowania

⁵² M. Cieślak, *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, ZNUJ, Prawo 1995/1, s. 155.

⁵³ Por. postanowienie SN z 6.11.2013 r., V KK 326/13, LEX nr 1396498; wyrok SR 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 spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu drogowym*, PnD 2014/9, s. 24–31; K.J. Pawelec, *Omówienie postanowienia Sądu Najwyższego z 16.04.2014 r., sygn. II KK 314/13 w sprawie możliwości przypisania sprawcy wypadku drogowego przestępstwa spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym*, PnD 2015/2, s. 23–26; por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 38.

do 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 czynu.

Źródła bezpośredniego niebezpieczeństwa tkwiły w samym zachowaniu człowieka, który wywołał niebezpieczeństwo poprzedzające skutek materialny w postaci nastąpienia katastrofy. Niebezpieczeństwo to nie zawsze jednak zmierzało do wywołania owego skutku finalnego. Musiało być groźbą realną z zachowaniem ogromnego prawdopodobieństwa⁵⁴. Rzecz w tym, że powstanie przestępczego skutku ma się łączyć z zachowaniem człowieka⁵⁵. Z niebezpieczeństwem mamy zatem do czynienia wtedy, gdy istnieje możliwość, a nie konieczność nastąpienia ujemnego skutku, co należy łączyć z dynamiką zjawiska⁵⁶.

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 zagrożenia⁵⁷. Bezpośrednie niebezpieczeństwo nastąpienia katastrofy jest więc skutkiem tego przestępstwa⁵⁸.

4. Wypadek drogowy

4.1. Uwagi wprowadzające

Przyglądając się treści art. 177 § 1 i 2 k.k., nie sposób nie dostrzec, że ustawodawca, formułując zasady odpowiedzialności karnej za spowodowanie wypadku drogowego, nie uwzględnił specyfiki dzieżyny, której one dotyczą. Prawnokarne konsekwencje powiązał ze skutkiem wypadku, który bardzo często zależy od wielu czyn-

⁵⁴ E. Szwedek, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, NP 1975/3, s. 408; L. Lernell, *Rozważania o przestępstwie i karze na tle współczesności*, Warszawa 1975, s. 139.

⁵⁵ 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.

⁵⁶ Wyrok SN z 14.10.1958 r., III K 264/58, niepubl.

⁵⁷ Wyrok SN z 10.10.1972 r., V KRn 331/72, OSNKW 1973/2–3, poz. 34.

⁵⁸ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 168–172.

ników, wielokrotnie niezależnych od sprawcy, a w niedostatecznym stopniu uwzględnił to, co rzeczywiście od niego zależało, czyli stopień zagrożenia spowodowanego zachowaniem sprawcy. Sprawca wypadku drogowego powinien odpowiadać za swoje zachowanie, a nie za skutki, często wynikające ze zbiegu okoliczności, gry przypadków. Konstrukcje przepisów określających odpowiedzialność karną powinny być zatem ukierunkowane na rozmiar wywołanego przez sprawcę zagrożenia (niebezpieczeństwa), 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. Zagadnieniem tym jednak nikt się nie zajmuje. Dlatego też Kodeks karny z 1932 r. był znacznie bliższy prawidłowego potraktowania 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 uczestnika ruchu. Często jednak nakładany jest na niego, zwłaszcza kierującego, obowiązek wykonywania rzeczy wręcz niemożliwych bez dostatecznego uwzględnienia tego, że decyzje prowadzącego pojazd wynikają z informacji o sytuacji na drodze oraz zależą od jego umiejętności, doświadczenia oraz wielu innych czynników, na które nie ma on wpływu. Nie można pomijać okoliczności, że w takich samych warunkach mniej lub bardziej doświadczeni kierowcy mogą zachować się w odmienny sposób. Każda kombinacja warunków zachowania daje określony rezultat, który może okazać się bezpieczny lub niebezpieczny. Wiele kierowców, choćby ze względu na ograniczony czas, nie jest w stanie wykorzystać wszystkich dostarczonych im informacji. Wówczas swoje decyzje opierają jedynie na części informacji, a w takim przypadku wybór tych informacji nie zawsze może okazać się trafny. Tak samo wybranie określonego rodzaju zachowania o różnym stopniu ryzyka nie musi okazać się prawidłowe.

Czynność sprawcza warunkująca popełnienie występku z art. 177 § 1 lub 2 k.k. zawsze polega na nieumyślnym spowodowaniu wypadku, który jest konsekwencją naruszenia przez sprawcę zasad bezpieczeń-

stwa ruchu. Do 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. Do przypisania sprawcy odpowiedzialności za przestępstwo nieumyślne nie wystarczy również samo stwierdzenie, że zachował się on nieostrożnie, niezbędne jest stwierdzenie, że swoim zachowaniem mógł realizować znamiona czynu zabronionego bądź też możliwości takiej nie przewidywał, chociaż mógł ją przewidzieć⁵⁹. Do oceny, czy zasady bezpieczeństwa zostały naruszone umyślnie, czy nieumyślnie, należy stosować reguły interpretacyjne wskazane w art. 9 § 1 lub 2 k.k.⁶⁰ Sąd Najwyższy w wyroku z 2.10.2014 r., V KK 77/14, LEX nr 1532787, zauważył: „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 warunkującego odpowiedzialność karną”.

Przytoczony pogląd Sądu Najwyższego nasuwa wiele uwag krytycznych. Należy zwrócić uwagę, że nieprzestrzeganie określonych reguł bądź szczegółowych przepisów przez uczestnika ruchu musi być przewidywalne. Po wtóre, naruszenie wskazanych zasad musi być zawinione. Pominięcie tych kwestii prowadzi wprost do automatyzacji odpowiedzialności karnej. Współodpowiedzialnymi za spowodowanie wypadku drogowego mogą być także i inni współuczestnicy ruchu, a nawet osoby w nim nieuczestniczące, a także z nim związane z uwagi na nałożone obowiązki. Koncepcja tzw. sprawstwa rozszerzonego znajduje swoje zastosowanie. Jednak warunkiem takiej oceny powinno być niebudzące wątpliwości ustalenie, że każda z nich z osobna w sposób zawiniony naruszyła, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa bądź inne nałożone obowiązki, a pomiędzy ich

⁵⁹ Por. postanowienie SN z 5.11.2014 r., V KK 162/14, LEX nr 1573978.

⁶⁰ Por. wyrok SO w Zamościu z 12.12.2013 r., II Ka 923/13, LEX nr 1718294.

zachowaniem a wypadkiem istniało powiązanie przyczynowe, jak również istniała normatywna podstawa odpowiedzialności⁶¹.

4.2. Podmiot przępstwa

Ograniczenie podmiotów przępstwa określonego w art. 177 k.k. nie wynika z jego stylizacji, lecz z zawartości merytorycznej, charakteryzującej przedmiotową stronę czynu. Zasady bezpieczeństwa drogowego może bowiem naruszyć tylko ten, na kim ciąży obowiązek przestrzegania tych zasad. 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., nie są podmiotami przępstwa określonego w tym przepisie. Odpowiadać mogą na podstawie innych przepisów ustawy karnej. Jest to więc wyłączenie podmiotowe, wynikające z przedmiotowej strony czynu⁶².

Szerokie wyłączenie podmiotowe zostało zawarte w art. 178 k.k. Podmiotem przępstwa kwalifikowanego ze względu na nietrzeźwość sprawcy lub pozostawanie pod wpływem środków odurzających bądź oddalenie się z miejsca zdarzenia 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, podniósł, 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 w 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 przępstwa”. Natomiast w wyroku z 7.07.1998 r., III KKN 109/97, Prok. i Pr. 1999/2, s. 2, SN zauważył: „Zgodnie z treścią art. 145 § 2 [...] [k.k.1969, obecnie

⁶¹ K.J. Pawelec, *Glosa do postanowienia SN z 5.11.2014 r., V KK 162/14, KZS 2015/4, poz. 13, M. Praw. 2016/17, s. 79; por. wyrok SA we Wrocławiu z 24.08.2016 r., II AKa 201/16, LEX nr 2115443.*

⁶² Szerzej K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 38–40.

art. 177 § 2 k.k. – przyp. aut.] za spowodowanie wypadku drogowego odpowiada każdy, kto chociażby nieumyślnie, naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, spowodował skutki w tym przepisie określone. Nie ulega wątpliwości, że skazany, wręczając kluczyki od samochodu pijanemu W.K., naruszył, i to umyślnie, podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a skutki swego postępowania mógł i powinien przewidzieć. Pomiedzy 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”⁶³.

Godny odnotowania jest również wyrok SN z 9.10.1980 r., V KRN 258/80, OSNPG 1982/1, poz. 3: „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 [...], 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 zwiększonym niebezpieczeństwem [...]. 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 [...]. 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.1969, obecnie art. 177 § 2 i art. 178 k.k. – przyp. aut.], to przynajmniej na podstawie art. 152 [k.k.1969, obecnie art. 156 § 3 k.k. – przyp. aut.]”. Z kolei SN

⁶³ Por. wyrok SN z 1.10.2014 r., II KK 178/14, Prok. i Pr.-wkł. 2015/1–2, s. 6.

w wyroku z 5.03.2013 r., II KK 169/12, Prok. i Pr.-wkł. 2013/6, s. 14, stanął na stanowisku, że obowiązek dopilnowania tego, czy pasażerowie zapieli pasy bezpieczeństwa, ciąży na kierowcy pojazdu⁶⁴.

Przytoczone orzeczenia Sądu Najwyższego odnoszą się również do osób nieprowadzących pojazdów. Zaaprobowany został pogląd, że za prowadzącego pojazd uważa się tego, kto bezpośrednio włada mocą silnika, nadaje pojazdowi ruch oraz kierunek⁶⁵. Należy się zgodzić z poglądem Sądu Najwyższego, że dla oceny, czy określona osoba prowadzi pojazd, nie ma znaczenia, czy podstawowe czynności prowadzenia (np. nadanie kierunku, prędkości, hamowania, ostrzegania itp.) wykonuje jedna osoba, czy też do każdej z nich przewidziany jest osobny członek załogi. Nie ma też znaczenia, czy decyzję o podjęciu określonej czynności wchodzącej w skład prowadzenia podejmuje kierujący zespołem, czy też kwestia ta uregulowana została w instrukcji. W wyroku z 5.02.1987 r., V KRN 462/86, OSPiKA 1988/1, poz. 12, z głosem R.A. Stefańskiego, NP 1989/2–3, s. 237–241, SN uznał pomocnika maszynisty za współprowadzącego parowóz. Załoga samolotu także została uznana za współprowadzącą na równi z pilotem⁶⁶.

W doktrynie, jak też orzecznictwie spory wywoływała kwestia odpowiedzialności za wypadek (także czyny z art. 173 i 174 k.k.) instruktora nauki jazdy. W orzecznictwie reprezentowany był pogląd, że instruktor nauki jazdy, wykonując w stanie nietrzeźwości swoją pracę, odpowiada z art. 180 k.k.⁶⁷ Trudno podzielić tego rodzaju zapatrywanie, gdyż instruktor jest współprowadzącym pojazd nawet wówczas, gdy nie zachodziła potrzeba przejęcia przez niego kierow-

⁶⁴ 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, poz. 2587.

⁶⁵ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 385; J. Kulesza, *Warunki orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 § 1 k.k.*, NP 1982/5–6, s. 33; K. Buchała, *Glosa do wyroku SN z 13.02.1969 r.*, V KRN 9/69, PiP 1970/5, s. 832–833.

⁶⁶ Wyrok SN z 29.01.1972 r., Rw 1532/71, OSNKW 1972/5, poz. 93.

⁶⁷ Por. wyrok SN z 27.05.1997 r., V KKN 268/96, OSNKW 1997/9–10, poz. 76, z głosami aprobującymi: K. Buchała, OSP 1998/3, s. 166–167, oraz A. Kawczyńskiego, Prok. i Pr. 1998/5, s. 83–86, krytyczną – R.A. Stefańskiego, WPP 1998/3–4, s. 178–180.

nicy⁶⁸. Instruktor nauki jazdy jest bowiem zobowiązany do nadzoru nad czynnościami kursanta, aby ten nie spowodował zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, a tym bardziej niebezpieczeństwa wypadku bądź innych przestępstw godzących w bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nie może przy tym umykać uwadze, że ma on bezpośredni wpływ na sposób kierowania pojazdem przez kursanta przez dysponowanie dodatkowym pedałem hamulca.

Tak samo prowadzącym pojazd jest osoba kierująca pojazdem holowanym⁶⁹. W wyroku z 23.07.2014 r., V KK 32/14, LEX nr 1499212, SN stwierdził: „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”⁷⁰.

Na tle wskazanego orzecznictwa, jak też poglądów doktryny interesujący staje się wyrok SO w Krakowie 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 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 wypadek, o ile wykazano jego nieumyślność”. Przytoczone orzeczenie otwiera pole do podjęcia rozważań na temat możliwości pociągnięcia do odpowiedzialności karnej za czyny z art. 173, 174 i 177 k.k. również podmiotów wskazanych w art. 179 oraz 180 k.k., przy zastosowaniu konstrukcji tzw. sprawstwa rozszerzonego. Owa konstrukcja umożliwia także pociągnięcie

⁶⁸ Por. R.A. Stefański [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 1084, oraz podane tam literatura i orzecznictwo.

⁶⁹ Por. wyrok SN z 18.03.2003 r., III KKN 390/01, OSNKW 2003/5–6, poz. 56, z aprobowanymi glosami: C.P. Kłaka, „Ius et Administratio” 2004/1, s. 203–205, oraz J. Misztal-Koneckiej, J. Koneckiego, PS 2005/10, s. 148–155.

⁷⁰ 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.

do odpowiedzialności karnej np. organizatorów rajdu samochodowego czy innych zawodów sportowych, w których uczestniczą kierujący pojazdami mechanicznymi. Zgodnie z wyrokiem SA we Wrocławiu z 24.08.2016 r., II AKa 201/16, „Sprawcą wypadku może być nie tylko kierujący, ale także osoba, która w jakikolwiek sposób zamaniestowała wolę, aby kierujący prowadził pojazd, naruszając zasady bezpieczeństwa ruchu i w efekcie powodując skutek opisany w art. 177 § 2 k.k.”. Należy przy tym zwrócić uwagę, że osoba taka nie ma żadnego wpływu na sposób prowadzenia kierującego, jak również dokonany przez niego wybór trasy. Takiemu sprawcy, zdaniem sądu, można było przypisać spowodowanie skutku, gdyż dopuścił do ruchu pojazd niesprawny technicznie, zagrażający bezpieczeństwu ruchu.

Należy podzielić pogląd P. Kardasa⁷¹, że wyrażona w art. 20 k.k. zasada indywidualizacji odpowiedzialności na płaszczyźnie strony podmiotowej nie prowadzi do modyfikacji podstaw odpowiedzialności karnej określonej przez znamiona poszczególnych typów czynu zabronionego. Istotne jest, że obrażeń ciała wskazanych w art. 177 k.k. doznali sam sprawca lub inna osoba. W tego rodzaju sytuacji udostępniający pojazd, a także dopuszczający określoną osobę do ruchu jest również sprawcą, a powodujący wypadek w stosunku do niego jest osobą inną⁷².

Przedstawione rozważania należy uzupełnić o kontrowersyjną kwestię odpowiedzialności kierującego pojazdem za spowodowanie wypadku bądź czynów z art. 173 lub 174 k.k. podczas rajdu samochodowego, zwłaszcza w czasie pokonywania tzw. odcinka specjalnego. Sąd Najwyższy przyjął w postanowieniu z 7.01.2008 r., V KK 158/07, OSNKW 2008/5, poz. 34, z aprobowaną glosą M. Bojarskiego, OSP 2008/11, poz. 114, krytycznymi głosami T. Huminiaka, PnD 2009/1, s. 7–24, oraz R.A. Stefańskiego, Prok. i Pr. 2009/6, s. 156–163, że: „Na odcinku specjalnym rajdu samochodowego za-

⁷¹ P. Kardas [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1–116 k.k.*, red. A. Zoll, t. 1, Warszawa 2007, s. 353–354.

⁷² R.A. Stefański [w:] *Kodeks...*, red. M. Filar, s. 1055.

wodnik nie jest zobowiązany do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w tym zasady prędkości bezpiecznej”⁷³.

Z przedstawionych rozważań wprost wynika, że odpowiedzialność z art. 177 k.k., jak również z art. 173 i 174 k.k. może ponieść podmiot, który przy zaistnieniu określonego spłotu okoliczności wywołał stan niebezpieczeństwa w ruchu drogowym, chociaż nie uczestniczył w zdarzeniu, ale jego postępowanie było związane z przestępczym skutkiem wywołanym przez inną osobę.

4.3. Podmiotowa strona czynu

Występek z art. 177 k.k. jest czynem nieumyślnym i w postaci umyślnej występować nie może. W przypadkach, kiedy sprawca chce spowodować w ruchu drogowym skutek określony w wymienionym przepisie lub na taki skutek się godzi, odpowiada za dokonanie (usiłowanie) przestępstwa, ale na podstawie innych przepisów ustawy karnej w ewentualnej ich kumulacji. Pojazd stanowi wówczas 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 sposobu naruszenia zasad bezpieczeństwa. Wynika to wprost ze zwrotu „choćby nieumyślnie”. Umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa zachodzi wtedy, gdy sprawca jest świadomy, jak należy w danej sytuacji postąpić, lecz postępuje inaczej. Innymi słowy – wie, że nie powinien np. na danym odcinku drogi wykonywać manewru wyprzedzania, przekraczać limitowanej prędkości, zawracać, przekraczać linii ciągłej, lecz to czyni⁷⁴. Należy jednak uczynić jedno zastrzeżenie. Otóż świadomość uczestnika ruchu musi obejmować informację, że narusza on określone zasady bezpieczeństwa lub szczególne przepisy. W powyższym kryje się dyrektywa art. 9 § 1 k.k.

⁷³ R.A. Stefański [w:] *Kodeks...*, red. M. Filar, s. 1036–1040; K.J. Pawelec, *Na drodze*, Warszawa 1983, s. 173–178.

⁷⁴ Por. wyrok SN z 8.04.2013 r., II KK 206/12; 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, poz. 1229.

Umyślność naruszenia zasad bezpieczeństwa zachodzi zatem, gdy zamiarem sprawcy było zachowanie niezgodne z prawem lub godzenie się na to. Jeśli warunek ten nie został spełniony, to zachodziło działanie (zaniechanie) pod wpływem błędu co do okoliczności stanowiącej znamię czynu zabronionego. W razie uznania błędu za nieusprawiedliwiony sprawcy można przypisać wyłącznie nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa mimo umyślnego, ze świadomością naruszenia określonej dyrektywy postępowania w ruchu drogowym. Działanie umyślne może zatem występować również w zamiarze ewentualnym.

Poza przypadkiem umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa z zamiarem bezpośrednim lub ewentualnym występują sytuacje, które należało ocenić jako postępowanie z winy nieumyślnej. Ich źródła mogły wynikać np. z nieznajomości zasad bezpieczeństwa, błędnej ich interpretacji, nieuwagi czy zwyczajnego braku umiejętności i doświadczenia⁷⁵. Należy jednak zauważyć, że sprawcę wypadku drogowego, podobnie jak katastrofy czy sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa, może usprawiedliwiać tylko taki błąd, który nie był efektem naruszenia zasad ostrożności (art. 9 § 2 k.k.). Naruszenie wskazanych zasad ostrożności, na co wskazywała praktyka, wielokrotnie wywoływało niebezpieczeństwo, nazywane też sytuacją kolizyjną, która umykała ocenom prawnokarnym bądź była traktowana jako przyczynienie się do wypadku bądź innego zdarzenia drogowego. Z reguły jej sprawca, który wielokrotnie występował w roli pokrzywdzonego, unikał odpowiedzialności, gdyż jego zachowanie, właśnie pod kątem wywołanego niebezpieczeństwa poprzedzającego zdarzenie, po prostu nie było analizowane ani z punktu widzenia empirycznego, ani dogmatycznego.

4.4. Przedmiotowa strona czynu

Przedmiotem ochrony określonym w art. 177 k.k. jest życie i zdrowie człowieka, zaś przedmiotem naruszenia są zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym albo też reguły postę-

⁷⁵ T. Cyprian, *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*, Warszawa 1963, s. 58 i n.

powania, których przestrzegania wymaga zachowanie bezpieczeństwa w sferze stosunków międzyludzkich wywiązujących się w ruchu drogowym.

Artykuł 177 k.k. dotyczy zdarzeń zachodzących w ruchu drogowym. Pojęcie to obejmuje ruch pojazdów, jak też innych podmiotów. Prawo o ruchu drogowym określa przykładowo 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 (podobnie jak czynny z art. 173 i 174 k.k.) to wynik wielu zmiennych, tj. człowieka, drogi i otoczenia, przy czym musi być powiązany z ruchem pojazdu. Obowiązek zachowania ostrożności ciąży na wszystkich uczestnikach ruchu drogowego w każdej sytuacji, z którą może łączyć się wyrządzenie im 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 określonych dziedzinach działalności ludzkiej. W tym miejscu należy podkreślić, że ruch drogowy ze swej istoty jest niebezpieczny. Dlatego też pojęcie zasad bezpieczeństwa obejmuje nie tylko swoiste reguły ostrożności, lecz także wypracowane nieskodyfikowane zwyczaje. Jest to niejednorodny zbiór zasad, w którego skład wchodzi różny elementy i wzajemne między nimi uwarunkowania. Jest to zbiór autonomiczny, zawierający reguły praktyczne oraz regulacje prawne. Zasady bezpieczeństwa nie są tożsame 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 ogólny nakaz prowadzenia pojazdu rozważnie i ostrożnie, wymaga w każdym przypadku wyjaśnienia. Ocena, czy kierowca prowadził pojazd rozważnie i ostroż-

nie, nie może opierać się na fakcie, że wypadek nastąpił. Oznaczałoby to, że kierowca powinien przy wykonywaniu swych czynności zawodowych przestrzegać przepisów i zasad, ale jego obowiązkiem nadrzędnym jest unikanie wypadków. Oznacza to, że w konkretnej sytuacji zagrożenia powinien odstąpić od przestrzegania obowiązujących reguł, aby wyeliminować niebezpieczeństwo. Oczywiście wymaga to ustalenia, czy tego rodzaju reakcja była możliwa do wykonania, a odruch obronny był usprawiedliwiony.

4.5. Związek przyczynowy

Sąd Najwyższy w wyroku z 4.11.1998 r., V KKN 303/97, OSNKW 1998/11–12, poz. 50, stanął na trafnym stanowisku, że: „W każdej sprawie dotyczącej występkę z art. 145 [...] [k.k.1969, obecnie art. 177 k.k. – przyp. aut.] 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”. Orzeczenie to wprost wskazuje, że nie zawsze nieostrożność uczestnika ruchu czy nieprzestrzeganie reguł administracyjno-drogowych musi być przyczyną wypadku. Tym samym stworzone przez niego niebezpieczeństwo nie musi mieć jakiegokolwiek znaczenia przy ocenie występkę z art. 177 k.k., a także czynów z art. 173 czy 174 k.k. Może on wynikać z bardzo wielu zmiennych, których kolejności wielokrotnie nie sposób będzie ustalić. Przyczynowe uwarunkowania wypadkowości drogowej są bardzo obszerne, niemniej jednak wciąż funkcjonuje w praktyce błędne rozumowanie „od skutku do przyczyny”, zgodnie z którym z reguły przyczyny upatruje się w błędzie kierującego, pomijając problematykę osoby odpowiedzialnej za spowodowanie zagrożenia (niebezpieczeństwa), które wywołało sytuację kolizyjną⁷⁶.

⁷⁶ Zob. wyroki SN: z 13.06.1997 r., III KKN 242/96, OSNKW 1997/9–10, poz. 87; z 25.05.1995 r., II KRN 52/95, OSNKW 1995/11–12, poz. 82; z 11.12.1996 r., II KKN 46/96 [w:] K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 43.

Trzeba zaznaczyć, że przyjęcie, iż określone zachowanie stanowiło naruszenie zasad bezpieczeństwa, wymaga wykazania, jaka zasada i w jaki sposób została przez sprawcę złamana. Uznania, że w konkretnym przypadku zostały naruszone zasady bezpieczeństwa, nie można opierać jedynie na stwierdzeniu faktu, że doszło do wypadku. Punktem wyjścia do badania związku przyczynowego jako znamienia przestępstwa określonego w art. 177 k.k. nie jest skutek. Owym punktem wyjścia rozumowania prawniczego – pisał A. Bachrach⁷⁷ – musi być naruszenie zasad bezpieczeństwa. Nie ze skutku wynika, że naruszone zostały wskazane zasady. Skutek może nastąpić bez ich naruszenia, a nawet z naruszeniem, ale bez związku ze skutkiem.

Badanie związku przyczynowo-skutkowego staje się aktualne tylko wtedy, kiedy w ruchu drogowym następuje zdarzenie opisane w art. 177 k.k., jak również w art. 173 i 174 k.k. Może ono mieć miejsce również w razie zastosowania konstrukcji sprawstwa rozszerzonego w odniesieniu do występków z art. 179, 180 k.k., a nawet z art. 180a k.k. Pierwszy etap procesu poznawczego wymaga więc zabiegu operacyjnego, który polega na odwróceniu toku wynikania i konstruowania fikcyjnych związków skutkowo-przyczynowych. Zabieg ten służy poszukiwaniu naturalnej przyczyny lub przyczyn zdarzenia, które stały się punktem wyjścia do akcji prawnej. Punkt końcowy tego odwróconego toku wynikania prowadzi do kierowcy, z którym łączy się, często przyjmowane w praktyce, domniemanie sprawstwa wypadku. Droga poszukiwania jest krótka, a jej kierunek został z góry określony. Pozostaje jednak kwestia związana z odnalezieniem naruszonej zasady bezpieczeństwa, którą można przypisać kierującemu lub innemu uczestnikowi ruchu. Z tym ostatnim praktyka poradziła sobie bezbłędnie. Na przebieg jej rozumowania wpływa przede wszystkim skutek, a raczej jego sugestia, często powodująca mylenie następstwa czasowego ze związkiem przyczynowym. Nadto działa wieloletni nawyk, wynikający ze stosowania przede wszystkim wobec kierowcy norm prawnokarnych o charakterze ogólnym i budowie skutkowej. Czynnikiem kolejnym jest pojemność pojęcia zasad

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

bezpieczeństwa, których interpretacja nie zawsze bywa korzystna dla kierującego, chociaż równie trafną mogłaby być inna⁷⁸.

W tym miejscu powróćmy do praktyki, a zwłaszcza orzecznictwa Sądu Najwyższego realistycznie podchodzącego do zagadnienia, w szczególności do konieczności badania istnienia związku przyczynowego. Na przykład SN w wyroku z 13.06.1994 r., III KRN 76/94, PiP 1997/20, s. 19, stwierdził: „Sam fakt kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości nie przesądza automatycznie winy kierowcy w zakresie odpowiedzialności z art. 145 § 3 [...] [k.k.1969, obecnie art. 178 k.k. – przyp. aut.]. Odpowiedzialność ta musi być oparta na związku przyczynowym między takim właśnie stanem a nastąpieniem wypadku i jego skutkiem”⁷⁹.

Powszechnie przyjmuje się, że naruszenie przepisów przez innego użytkownika drogi zwalnia – zgodnie z zasadą ograniczonego zaufania – osobę przestrzegającą przepisów od odpowiedzialności m.in. wtedy, gdy dostrzegając przekroczenie przepisów czy zasad bezpieczeństwa, 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, zauważył: „W każdej sprawie dotyczącej przestępstwa określonego w art. 177 k.k. sąd powinien zawsze rozważyć, czy istnieje związek przyczynowy pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przepisów a zaistniałą kolizją. Związek ten nie może być rozumiany li tylko jako czasowe lub miejscowe następstwo wydarzeń, ale jako powiązanie wypadku drogowego z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów o ruchu drogowym”⁸⁰. Powiązanie to musi znajdować wsparcie w całokształcie materiału dowodowego, nie może być hipotetyczne ani dorozumiane. Określony w ustawie skutek winien być normatywnym, typowym następstwem zachowania oskarżonego⁸¹.

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

⁷⁹ Por. wyrok SN z 13.06.1994 r., III KRN 76/94, PiP 1997/20, s. 19; wyrok SN z 21.11.2002 r., III KKN 281/00, KZS 2003/4, poz. 17.

⁸⁰ Zob. wyrok SN z 4.11.1998 r., V KKN 303/97, OSNKW 1998/11–12, poz. 50.

⁸¹ Por. wyroki SN: z 19.05.1996 r., III KKN 36/96 [w:] K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 45; z 17.06.1999 r., IV KKN 740/98, WPP 1999/3–4, s. 123, z głosem R.A. Stefańskiego, Prok. i Pr. 2000/2, s. 110; z 11.03.1998 r., II KKN 310/96, KZS 1998/11, poz. 11.

W procesie poznawczym punktem wyjścia nie może być skutek, lecz działanie sprawcy. Warunkiem zastosowania normy z art. 177 k.k. (także art. 173 i 174 k.k.) jest 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 zbędne⁸². Rozstrzygnięcie, czy pomiędzy czynem a powstałym skutkiem zachodzi związek normatywny, a więc czy są podstawy do przypisania 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.

Na zakończenie przedstawionych rozważań warto sięgnąć po wyrok SN z 14.03.2002 r., II KKN 154/00, LEX nr 51800, w którym wyrażono ważny (nie tylko dla bytu występku z art. 177 k.k., lecz także dla sprawcy niebezpieczeństwa wywołanego w ruchu drogowym) pogląd. Sąd Najwyższy stwierdził: „Przy przypisaniu oskarżonemu [...] przez sąd pierwszej instancji skutków w postaci ciężkiej choroby długotrwałej, a co za tym idzie zakwalifikowania zarzuconego 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”.

4.6. Miejsce wypadku drogowego

Sąd Najwyższy w wyroku z 5.12.1995 r., WR 186/95, OSNKW 1996/3–4, poz. 19, stwierdził, że „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 moż-

⁸² Por. wyroki SN: z 9.01.2012 r., V KK 121/11, LEX nr 1119577; z 30.08.2011 r., IV KK 187/11, LEX nr 950442.

liwość zagrożenia dla bezpieczeństwa tego ruchu”. Pogląd ten został zaaprobowany przez doktrynę⁸³. Artykuł 177 § 1 lub 2 k.k. odnosi się do reguł bezpieczeństwa obowiązujących zarówno na drogach publicznych, jak i niepublicznych, strefach zamieszkania oraz ruchu, jeśli jest to konieczne do uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu, jednak trudności interpretacyjne pozostały, a przytoczone orzeczenie stanowi przyzwolenie na stosowanie analogii w prawie karnym.

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 umieszczane 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. Dlatego też osoby naruszające zasady bezpieczeństwa lub szczegółowe przepisy nie podlegają odpowiedzialności za wykroczenia, ponieważ ogromna większość przepisów Kodeksu wykroczeń wprowadza wprost do dyspozycji wykroczenia znamię drogi publicznej, strefy ruchu lub zamieszkania. Inne odwołują się wprost lub pośrednio do przepisów Prawa o ruchu drogowym. To samo dotyczy wykroczeń odnoszących się do ochrony drogi. Nie sposób jednak kwestionować pożyteczności znaków i sygnałów drogowych instalowanych prywatnie, poza gestią organów administracyjnych. Czemu poza drogami publicznymi, strefami ruchu oraz zamieszkania nie miałyby obowiązywać przepisy prawne ustanowione dla dróg publicznych? Można zatem przymknąć oko na tego rodzaju praktyki z uwagi na prewencyjność ich działania. Jeśli jednak spojrzymy na to zagadnienie od strony prawnokarnej, a więc represyjnej, to dostrzeżemy, że do sfery odpowiedzialności

⁸³ Por. glosy aprobuujące: R.A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z 5.12.1995 r.*, WR 186/95, WPP 1996/2, s. 121; E.M. Guzik, *Glosa do wyroku SN z 5.12.1995 r.*, WR 186/95, PS 1997/4, s. 102; K.J. Pawelec, *Glosa do wyroku SN z 5.12.1995 r.*, WR 186/95, M. Praw. 1998/11, s. 436.

karnej została wprowadzona analogia – pojęcie nieznane obowiązującemu systemowi prawa karnego. Norma art. 177 k.k. czerpie swą treść z ustaw znajdujących się poza obszarem prawa karnego, lecz jest stosowana z odwołaniem się do przepisów prawnych nieobowiązujących poza drogami publicznymi, strefami ruchu czy zamieszkania, gdzie obowiązuje reguła unikania zagrożenia bezpieczeństwa – co jest właśnie analogią, a czego nie dostrzegł SN w wytycznych wymiaru sprawiedliwości zawartych w uchwale z 14.09.1972 r., VI KZP 33/72, OSNKW 1972/12, poz. 187, podobnie jak w uchwale z 28.02.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975/3–4, poz. 33.

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 szlaku kolejowym, zamkniętym torze kolejowym czy nawet ścieżce leśnej łączącej trzy miejscowości, to mamy do czynienia z przestępstwem drogowym – zauważył SN w postanowieniu z 25.04.1979 r., V KRN 72/79, OSNPG 1979/10, poz. 143. W wyroku z 11.10.2000 r., IV KKN 250/00, KZS 2001/5, poz. 19 i 20, SN podkreślił: „W świetle art. 2 ustawy z 20.06.1997 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 wprowadzając 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 terenach budowlanych czy przemysłowych – to jednak musi to być ruch w miejscu powszechnie dostępnym”.

4.7. Skutek wypadku drogowego

Artykuł 177 § 1 k.k. przewiduje, że przestępczy skutek wypadku drogowego musi spowodować obrażenia ciała innej osoby okreś-

lone 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. 45, SN trafnie stwierdził, że spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy (co stwarza podstawę wyjściową do realizacji ustawowych znamion czynu zabronionego), gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu miało zapobiec przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności.

Ze wskazanego w art. 157 § 1 k.k. wyliczenia wynika, że w art. 177 § 1 k.k. nie chodzi o obrażenia ciała powodujące tak ciężkie skutki. Przyjąć należy, że wyczerpujące dyspozycję art. 177 § 1 k.k. będą obrażenia, które powodują naruszenie narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni. Takie też stanowisko zajął SN w uchwale z 18.11.1998 r., I KZP 16/98, OSNKW 1998/11–12, poz. 48.

Czasami, a praktyka dostarcza przykładów, nie jest łatwo określić rodzaj doznanych przez pokrzywdzonego obrażeń ciała, tym bardziej że procesy leczenia zależne są od wielu indywidualnych czynników, toteż dla określenia skutku wielokrotnie podstawowe znaczenie ma opinia biegłego lekarza. Pewną wskazówkę interpretacyjną znajdujemy w wyroku SN z 31.07.1970 r., Rw 659/70, LEX nr 21322. W orzeczeniu tym Sąd Najwyższy stwierdził, że uszkodzeniem ciała nie są 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.

O ile określenie śmierci człowieka zasadniczo nie nastręcza trudności interpretacyjnych, o tyle określenie ciężkich obrażeń ciała, poza wymienionymi w art. 157 k.k., może wywoływać trudności. 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