

OPINIOWANIE W SPRAWACH PRZESTĘPSTW I WYKROCZEŃ DROGOWYCH

REDAKCJA NAUKOWA

Kazimierz J. Pawelec
Piotr Krzemień

AUTORZY

Tadeusz Diupero
Marcin Fudalej
Bartosz Kozłowski
Piotr Krzemień
Kazimierz J. Pawelec
Marcin Pawelec-Jakowiecki
Andrzej Sekuła
Agnieszka Siwińska
Adam Tarnowski

OPINIOWANIE W SPRAWACH PRZESTĘPSTW I WYKROCZEŃ DROGOWYCH

REDAKCJA NAUKOWA

Kazimierz J. Pawelec
Piotr Krzemień

AUTORZY

Tadeusz Diupero
Marcin Fudalej
Bartosz Kozłowski
Piotr Krzemień
Kazimierz J. Pawelec
Marcin Pawelec-Jakowiecki
Andrzej Sekuła
Agnieszka Siwińska
Adam Tarnowski

Stan prawny na 20 czerwca 2023 r.

Recenzent

Prof. dr hab. Wojciech Cieślak

Wydawczyni

Monika Pawłowska

Redaktorka prowadząca

Joanna Tchorek

Opracowanie redakcyjne

Trzy kropki Joanna Maź

Projekt okładek serii

Wojtek Janikowski

Przedmowa

Brunon Hołyst

Poszczególne rozdziały napisali:

Tadeusz Diupero (aktualizacja i uzupełnienie: Piotr Krzemień) – rozdz. IX, X

Marcin Fudalej – rozdz. XII pkt 7

Bartosz Kozłowski – rozdz. XII pkt 5

Piotr Krzemień – rozdz. XI, XII pkt 2.10–2.14, pkt 3; rozdz. XIV pkt 6, 7

Kazimierz J. Pawelec – rozdz. I, II pkt 1–5; rozdz. III–VI, VIII, XII pkt 1;

rozd. XIII, XIV pkt 1–5

Marcin Pawelec-Jakowiecki – rozdz. VII

Marcin Pawelec-Jakowiecki, Kazimierz J. Pawelec – rozdz. II pkt 6

Andrzej Sekuła – rozdz. XII pkt 2.1–2.9

Agnieszka Siwińska – rozdz. XII pkt 6

Adam Tarnowski – rozdz. XII pkt 4

Tłumaczenie streszczenia – Alfonso Kalinaukas

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2023

ISBN 978-83-8328-616-7

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 728 313 462

e-mail: PL-ksiazki@wolterskluwer.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	13
Streszczenie.....	15
Summary.....	19
Przedmowa.....	23
Rozdział I	
Zarys problematyki.....	25
1. Uwagi wprowadzające	25
2. Uwarunkowania ostrożności.....	27
3. Typizacja przestępstw i wykroczeń drogowych	30
Rozdział II	
Przestępstwa z rozdziału XXI Kodeksu karnego. Zagadnienia węzłowe	33
1. Uwagi wprowadzające	33
2. Katastrofa w ruchu drogowym (art. 173 k.k.)	34
2.1. Uwagi wprowadzające.....	34
2.2. Strona podmiotowa	36
2.3. Zderzenie łańcuchowe a katastrofa	39
3. Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174 k.k.)	42
3.1. Uwagi wprowadzające.....	42
3.2. Strona podmiotowa	44
3.3. Skutek.....	47
4. Wypadek drogowy	48
4.1. Uwagi wprowadzające.....	48
4.2. Podmiot przestępstwa	50
4.3. Podmiotowa strona czynu	54
4.4. Przedmiotowa strona czynu	55
4.5. Związek przyczynowy	56

4.6. Miejsce wypadku drogowego.....	58
4.7. Skutek wypadku drogowego.....	60
5. Pozostałe występkі przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej	61
5.1. Uwagi wprowadzające.....	61
5.2. Prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.).....	62
5.3. Ucieczka przed policyjnym pościgiem (art. 178b k.k.).....	66
5.4. Dopuszczenie do ruchu niebezpiecznego pojazdu (art. 179 k.k.).....	70
5.5. Zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu pojazdów (art. 180 k.k.).....	72
5.6. Prowadzenie pojazdu mechanicznego bez uprawnień (art. 180a k.k.).....	74
6. Zbieg przepisów o czynach przeciwko bezpieczeństwu drogowemu i innych	75
6.1. Uwagi wprowadzające.....	75
6.2. Zbieg przepisów o nieumyślnym spowodowaniu katastrofy i umyślnym spowodowaniu jej niebezpieczeństwa.....	76
6.3. Zbieg przestępstwa wypadku drogowego z innymi występkami	77
6.4. Występek z 178a § 1 k.k. w zbiegu z innymi występkami	80
6.5. Zbieg pozostałych przestępstw z rozdziału XXI Kodeksu karnego z innymi	82
6.6. Zbieg art. 177 § 1 k.k. z art. 86 § 1 k.w.	83
6.7. Wnioski końcowe.....	86

Rozdział III

Wykroczenia drogowe. Zagadnienia podstawowe	87
1. Uwagi wprowadzające	87
2. Spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu (art. 86 k.w.)	89
3. Wywołanie niebezpieczeństwa dla innej osoby (art. 98 k.w.)	95
4. Pozostałe wykroczenia z rozdziału XI Kodeksu wykroczeń	98

Rozdział IV

Podstawowe zasady bezpieczeństwa – zasady sprawności

psychomotorycznej.....	100
1. Uwagi wstępne.....	100
2. Stan nietrzeźwości.....	103
3. Stan po użyciu środka odurzającego	104
4. Inne niedyspozycje psychofizyczne	106
5. Zasada sprawności technicznej	115
6. Nakaz pozostania na miejscu wypadku	120

Rozdział V

Zasady bezpieczeństwa. Bezwzględne nakazy	126
1. Wprowadzenie	126
2. Zasada ruchu prawostronnego.....	126

3. Zasada pierwszeństwa	127
4. Zasada pierwszeństwa na skrzyżowaniu	128
5. Zasada pierwszeństwa przy jeździe na wprost	131
6. Zasada pierwszeństwa między kierującymi a pieszymi	133
7. Umożliwienie przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu	134
8. System znaków	136

Rozdział VI

Zasady bezpieczeństwa. Reguły interpretacyjne	138
1. Uwagi wprowadzające	138
2. Zasada szczególnej ostrożności i dostosowania zaufania	138
3. Zasada prędkości dostosowanej, tzw. bezpiecznej	143
4. Zachowanie wobec pieszych na przejściu	155
5. Zatrzymanie i postój	160
6. Wymijanie, omijanie i wyprzedzanie	161
7. Hamowanie i bezpieczny odstęp	164
8. Używanie świateł	166
9. Przejeżdżanie przez przejazd kolejowy	167
10. Reguły taktyczne	169
11. Zwyczaj – reguła nieskodyfikowana	170

Rozdział VII

Oszustwa i wyłudzenia odszkodowań jako prawnokarna kwalifikacja

zdarzeń drogowych	174
1. Uwagi wprowadzające	174
2. Oszustwo jako kwalifikacja karna pozorowanych zdarzeń drogowych.	
Oszustwa ubezpieczeniowe	176
2.1. Uwagi wprowadzające	176
2.2. Przestępcze wyłudzenie korzyści majątkowej za zwrot bezprawnie zabranej rzeczy (art. 286 § 2 k.k.)	184
2.3. Wypadek mniejszej wagi (art. 286 § 3 k.k.)	186
2.4. Wyłudzenie odszkodowania jako potencjalna kwalifikacja karna porozowanych zdarzeń drogowych (art. 298 § 1 k.k.)	187
2.5. Zbieg przepisów	194
2.6. Kwalifikacja karna pozorowanych zdarzeń drogowych	196
3. Oszustwo licznikowe – zagadnienia podstawowe w procesie rozpoznania znamion przestępstwa	198
3.1. Uwagi wprowadzające	198
3.2. Założenia noweli marcowej	199
3.3. Treść noweli marcowej w zakresie prawnokarnym	200
3.4. Wybrane zagadnienia procesowe	202

3.5. Analiza materialnoprawna przestępstw typizowanych w treści	
art. 306a k.k.	203
3.5.1 Przedmiot ochrony	203
3.5.2 Penalizowane stany faktyczne	205
3.5.3 Zagrożenie ustawowe karą i środkami karnymi	210
3.5.4 Okoliczności mające wpływ na sądowy wymiar kary	212
3.5.5 Środki probacyjne	213
3.5.6 Przedawnienie i zatarcie skazania	215
3.5.7 Zbieg przepisów	216
3.6. Uwagi końcowe	216

Rozdział VIII

Rekonstrukcja zdarzenia drogowego przez biegłego	222
1. Zagadnienia ogólne	222
2. Dopuszczenie dowodu	225
3. Przedmiot opinii	229
4. Zasada bezstronności i obiektywizmu	232
5. Przesłuchanie biegłego	237
6. Opinia pozaprosowa i jej ocena	239
7. Tajemnica biegłego, specjalisty i tłumacza	242
8. Ocena opinii	246

Rozdział IX

Opinia biegłego do spraw ruchu drogowego i techniki samochodowej	256
1. Uwagi wprowadzające	256
2. Ogólne założenia opinii	258
3. Ocena materiału badawczego	261
4. Zakres opinii	270
5. Założenia przyjęte do opiniowania	271

Rozdział X

Rodzaje opinii	277
1. Ocena stanu technicznego pojazdu, jego zespołów lub części	277
2. Rekonstrukcja wypadków z udziałem pieszych	281
3. Rekonstrukcja zderzeń pojazdów	300
4. Ustalenie osoby kierującej pojazdem	308
5. Wypadki drogowe z udziałem jednośladów	315
6. Ocena rodzaju i stopnia uszkodzeń pojazdów	320
7. Nowoczesne techniki w opiniowaniu – komputerowe wspomaganie rekonstrukcji zdarzeń drogowych	326

Rozdział XI

Zagadnienia wybrane w procesie opiniowania	328
1. Zasady planowania eksperymentu i aktualne podejście do opiniowania zdarzeń zaistniałych w okresie ograniczonej widoczności	328
2. Ślady cyfrowe w rekonstrukcji zdarzeń drogowych – odbiorniki GPS, kamery samochodowe, monitoring (fotogrametria 3D), tachografy, „czarne skrzynki” i sterowniki pojazdów	362
2.1. Uwagi wprowadzające	362
2.2. Nawigacje satelitarne i systemy APRS	363
2.3. Kamery samochodowe	368
2.4. Monitoring (fotogrametria 3D)	378
2.5. Tachografy	392
2.6. Rejestratory danych i systemy elektroniczne pojazdów	399
3. Nietypowość rekonstrukcji zdarzeń z udziałem pojazdów szynowych	405
4. Zdarzenia pozorowane, wyłudzenia odszkodowań i cofanie drogomicz	424

Rozdział XII**Inne rodzaje opinii. Zagadnienia wybrane – opinie wybitnie**

interdyscyplinarne	454
1. Uwagi wprowadzające	454
2. Interpretacja śladu DNA – interdyscyplinarne ustalenie osoby kierującej z zastosowaniem modelu wielobryłowego	456
2.1. Słowniczek podstawowych pojęć związanych z genetyką ogólną i genetyką sądową	456
2.2. Ślady biologiczne i materiał porównawczy	460
2.3. Ślady biologiczne w kontekście wypadków drogowych	462
2.4. Właściwe postępowanie podczas oględzin oraz czynniki wpływające na wynik badań genetycznych	464
2.5. Metody poszukiwania i identyfikacji śladów biologicznych	467
2.6. Struktura materiału genetycznego	468
2.7. Metody stosowane w analizie genetycznej do celów sądowych	469
2.8. Nowe metody analityczne w genetyce sądowej	476
2.9. Zapewnienie jakości badań genetycznych	479
2.10. Ustalenie osoby kierowcy – zagadnienia teoretyczne i praktyczne	480
2.11. Dynamika ruchu ciała człowieka wewnątrz pojazdu	497
2.12. Przykład interdyscyplinarnego ustalenia osoby kierowcy	499
2.13. Podsumowanie	503
2.14. Przyszłość	504
3. Wybrane kwestie kryminalistyczne (badanie opon, żarówek)	505
3.1. Powypadkowe badania opon	505
3.2. Kryminalistyczne badanie żarówek samochodowych	512
3.2.1. Żarówki tradycyjne – włóknowe	512

3.2.2 Żarówki wyładowcze – bezwłóknowe.....	521
4. Psychologiczne aspekty wypadków i innych zdarzeń drogowych. Kwestie wybrane (ruchy oka, uwaga wzrokowa i dystrakcja)	526
5. Rola biegłego psychologa transportu w opiniowaniu sądowym.....	536
5.1. Psycholog transportu jako biegły sądowy	536
5.2. Ocena czasu reakcji kierującego jako kompetencja biegłego psychologa transportu.....	538
5.3. Wymagania stawiane biegłym psychologom transportu.....	551
6. Meandry ekspertyzy toksykologicznej	553
7. Z problematyki medycznej opiniowania wypadków oraz innych zdarzeń drogowych	566
7.1. Rola medyka sądowego w ustaleniu przebiegu wypadku drogowego ...	569
7.2. Urządzenia transportu osobistego (UTO), hulajnogi elektryczne, urządzenia wspomagające ruch	571
7.3. Nowoczesne narzędzia w rękach medyków sądowych	571
7.4. Kompetencje biegłego	573
7.5. Oczekiwania biegłych opiniujących w toczących się postępowaniach	573
7.6. Opiniowanie następstw obrażeń ciała	574
7.7. Ustalanie uszczerbku na zdrowiu w postępowaniu karnym	574
7.8. Przesłanki ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, o jakim mowa w treści art. 156 k.k.	575
7.9. Przesłanki średniego i lekkiego uszczerbku na zdrowiu, o jakim mowa w treści art. 157 § 1 i 2 k.k.	577
7.10. Opiniowanie medyczno-sądowe na potrzeby postępowania cywilnego ..	577
7.11. Opiniowanie w sprawach z zakresu ubezpieczeń społecznych	579
7.12. Związki przyczynowe w opiniowaniu sądowo-lekarskim	580

Rozdział XIII

Dogmatyczna ocena materiału dowodowego.....	583
1. Uwagi wprowadzające	583
2. Obiektywne przypisanie skutku	589
3. Koncepcja rozszerzonej odpowiedzialności	595
4. Konstrukcja obojętności woli	599
5. Nieprzewidywalność zachowań i ich ocena.....	603
6. Kontrowersje wokół przyczynienia się do wypadku pokrzywdzonego. Próba oceny.....	608
7. Wypadek podczas rajdu. Z problematyki odpowiedzialności karnej	611
8. Odpowiedzialność kierujących pojazdami autonomicznymi. Krótko o czwartej rewolucji naukowo-technicznej.....	615
8.1. Uwagi wprowadzające	615
8.2. Odpowiedzialność za błędy samochodu robota	616
8.3. Wnioski końcowe.....	617

Rozdział XIV

Błędy organów procesowych oraz biegłych i ich ocena	619
1. Uwagi wprowadzające	619
2. Błędy organów procesowych	620
3. Błędy w opiniowaniu i ich przyczyny	622
4. Procesowa ocena błędów organów państwa i opinii biegłych	626
5. Ocena braków dowodowych	628
6. Problematyka interpretacyjna w opinii biegłego i eksperta	630
6.1. Biegły i ekspert a kwestie prawne	631
6.2. Mnogie stany zagrożenia	636
6.3. Kontrowersje wokół pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych – nowela czerwcową	642
6.4. Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych – nowela czerwcową	660
6.5. Osoba niepełnosprawna na drodze	666
6.6. Wyprzedzanie bezpośrednio przed przejściem dla pieszych i omijanie pojazdu, który zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu	667
6.7. „Lawirowanie” jednośladów, a zwłaszcza motocyklistów, między pojazdami	671
6.8. Prędkość a hamowanie awaryjne jednośladami	674
6.9. Minimalny odstęp na drogach ekspresowych i autostradach	677
7. Problematyka opiniowania zdarzeń z udziałem pojazdów elektrycznych	680
7.1. Informacje ogólne	680
7.2. Przykład sporu sądowego	684
7.3. Logistyka energetyczna	685
7.4. Pożary i inne zdarzenia drogowe	685
7.5. Dynamika ruchu samochodów elektrycznych	686
7.6. Pojazd „widmo”	689
Załączniki	691
Załącznik 1	693
Załącznik 2	712
Bibliografia	739
O autorach	759

WYKAZ SKRÓTÓW

Akty prawne

k.c.	– ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2022 r. poz. 1360 ze zm.)
k.k. z 1932 r.	– rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 11.07.1932 r. – Kodeks karny (Dz.U. Nr 60, poz. 571 ze zm.) – nie obowiązuje
k.k. z 1969 r.	– 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 2022 r. poz. 1138 ze zm.)
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 2022 r. poz. 1375 ze zm.)
k.w.	– ustawa z 20.05.1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2022 r. poz. 2151 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)
pr. przeds.	– ustawa z 6.03.2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2023 r. poz. 221 ze zm.)
p.r.d.	– ustawa z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 1047 ze zm.)
u.p.n.	– ustawa z 29.07.2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz.U. z 2023 r. poz. 172 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 2022 r. poz. 2277 ze zm.)
u.w.t.p.a.	– ustawa z 26.10.1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz.U. z 2023 r. poz. 165 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
OSNKW	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa
OSNPG	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego Prokuratury Generalnej
OSNwSK	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego w Sprawach Karnych
OSP	– Orzecznictwo Sądów Polskich
OSPika	– Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych
OTK-A	– Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego – Seria A
PiP	– Państwo i Prawo
PK	– Problemy Kryminalistyki
PnD	– Paragraf na Drodze
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
ITS	– Instytut Transportu Samochodowego
KGMO	– Komenda Główna Milicji Obywatelskiej
KGP	– Komenda Główna Policji
KRBRD	– Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
PTMSiK	– Polskie Towarzystwo Medycyny Sądowej i Kryminologii
SA	– sąd apelacyjny
SN	– Sąd Najwyższy
SO	– sąd okręgowy

STRESZCZENIE

Wypadki drogowe, podobnie jak inne zdarzenie na drodze, w tym będące przestępstwem lub wykroczeniem albo bezpośrednio lub pośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu czy też motoryzacją, są wynikiem wielu zmiennych. Czasami ustalenie ich przyczyn następuje wielu trudności dowodowych. Wszak do swoistego rodzaju rozliczenia mamy, zdecydowanie niepełną, triadę, tj. człowieka, pojazd, drogę, nie zapominając o ocenie zamiaru i świadomości. O tym, że człowiek z reguły bywa „najsłabszym ogniwem”¹, nikogo nie trzeba przekonywać, wszak na udowodnienie mu naruszenia zasad bezpieczeństwa skupiona jest przede wszystkim uwaga organów ścigania oraz wymiaru sprawiedliwości. Jest to jednak prawda niepełna, gdyż dla bezpieczeństwa ważne są ponadto inne czynniki związane z drogą i pojazdem, a także zachowanie pokrzywdzonego, które powinno być również przedmiotem postępowania dowodowego. Nie jest to naturalnie wyliczenie wyczerpujące. Wyliczenie to jednak zwykle umyka uwadze, chociaż jego rola wcale nie jest mało znacząca. Musimy pamiętać, że proces karny (także postępowanie w sprawach o wykroczenia i inne czyny związane z motoryzacją) 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 z reguły 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, a tym samym ocenić, z uwagi na brak fachowego przygotowania.

W związku z powyższym 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 były 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 stanowił pełnowartościowy materiał dowodowy, który oceni sąd w ramach zasady

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

swobodnej oceny dowodów podczas uczciwego procesu. 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 oraz innymi, jak również kontroli sporządzanych przez nich opinii. Opinie te nie mogą być traktowane jako swego 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”². Przyjęcie przez biegłego błędnych założeń, mylne zinterpretowanie śladów, bezkrytyczne odniesienie się do tzw. symulacji komputerowej czy też niewskazanie niewykorzystanych możliwości dowodowych 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 przy wykorzystaniu dostępnej wiedzy. Nie można zapominać, iż nauki techniczne, informatyczne, biologiczne, medyczne, psychologiczne rozwijają się wręcz w postępie geometrycznym. W tym miejscu warto zacytować Aviego Loeba³, który pisał: „Naukowiec musi podążać tam, dokąd prowadzą go dowody, głosi stare powiedzenie. Podążanie za danymi empirycznymi wymaga pokory, która wyzwala z uprzedzeń mogących wpływać na nasze obserwacje i wnioski. Mniej więcej to samo da się powiedzieć o dojrzałości badawczej, którą można zdefiniować jako nabycie wystarczająco dużego doświadczenia, by nasze modele miały wysoki wskaźnik sukcesu w prognozowanej rzeczywistości (...)”. I dalej autor zauważył: „W praktyce oznacza to po prostu, że dopuszczamy możliwość potknięcia się na naszej drodze. Pozbądźmy się uprzedzeń. Róbmy użytek z brzytwy Ockhama i szukajmy najprostszego wyjaśnienia. Nie wahajmy się porzucać modeli, które zwiodły, co zdarza się nieuchronnie w konfrontacji z naszym niedoskonałym pojmowaniem faktów i praw przyrody”.

Rozważania autorów pozwalają na wyciągnięcie wielu wniosków dotyczących konieczności rozpatrywania szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego jako dyscypliny wybitnie interdyscyplinarnej, łączącej w sobie elementy bezpieczeństwa, prawa, kryminalistyki, kryminologii, medycyny, psychologii i innych. Problematyka dotyczy dosłownie nas wszystkich, zaś 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 niebezpieczeństwom związanym z uczestnictwem w ruchu drogowym. Zgodzić się należy z R. Wróblewskim⁴, że tradycyjna koncepcja bezpieczeństwa powinna zostać zastąpiona koncepcją zintegrowanego i zrównoważonego bezpieczeństwa narodowego.

² A.A. Dobrzyński, *Czy kierowca winien?*, Warszawa 1978.

³ A. Loeb, *Extraterrestrial: The First Sign of Intelligent Life Beyond Earth*, Poznań 2021, s. 29–30.

⁴ R. Wróblewski, *Bezpieczeństwo narodowe zintegrowane i zrównoważone*, Siedlce 2019, s. 311–330.

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 w nim zostały zagadnienia związane z problematyką przestępstw określonych w rozdziale XXI Kodeksu karnego oraz wykroczeń z rozdziału XI Kodeksu wykroczeń wedle stanu prawnego obowiązującego w czerwcu 2023 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, psychologicznego, toksykologicznego oraz biologicznego, które to dziedziny wiedzy w zakresie mniej niż skromnym są wykorzystywane w zakresie poznania etiologii przestępczości komunikacyjnej. Nie będą to zatem powtórzenia dotyczące poszczególnych, omawianych zagadnień, lecz spojrzenia z różnych punktów widzenia na omawianą problematykę. Z jednej strony spotkamy się bowiem z analizą prawną, kryminologiczną, ale z drugiej te same problemy potraktowane zostały z punktu widzenia toksykologii, medycyny, psychologii, fizyki, nauk inżynierskich i innych.

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 pozaprocessowej, 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 równie ważne kwestie, 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, potrażeń 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. Nie pominięto również ważnych aspektów psychologicznych, w tym m.in. problematyki badań psychotechnicznych czy zawężeniu pola widzenia, ruchu oka, uwagi wzrokowej i dystrakcji, czyli związanych z indywidualnym i systemowym podejściem do analizy błędów człowieka, jak też czynników obniżających sprawność psychomotoryczną kierującego, jego zdolnością do prowadzenia pojazdów mechanicznych, jak też agresją i podejmowaniem ryzyka w sytuacjach drogowych.

Poruszona w publikacji 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, opierając się na badaniach naukowych, w kierunku poznania 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.

Opracowanie byłoby niepełne, gdyby ograniczało się wyłącznie do tzw. rekonstrukcji inżynierskiej. Wzbogacone zostało o analizę przypadków zaczerpniętych z badań empirycznych autorów, jak też prowadzonych oraz opiniowanych spraw. Wielokrotnie podkreślano, że opiniowanie w sprawach wypadków oraz innych zdarzeń drogowych wymaga fachowej wiedzy specjalistów z bardzo różnych dyscyplin naukowych. Stąd w książce znalazł się rozdział XII poświęcony tego rodzaju opiniom, przykładowo antropologicznym, biologicznym, kryminalistycznym, medycznym, psychologicznym, toksykologicznym i innym. Naturalnie, nie są to wszystkie rodzaje opinii, jakie mogą być uzyskane we wskazanych wyżej sprawach.

W kolejnych rozdziałach omówiona została problematyka związana z prawnymi koncepcjami odpowiedzialności karnej za wypadki drogowe, jak również inne zdarzenia. Nie pominięto kwestii odpowiedzialności w razie kierowania pojazdami z urządzeniami wspomagającymi kierującego oraz autonomicznymi, czyli związanymi z czwartą rewolucją techniczną. Nie można było też zapomnieć o zagadnieniach związanych z niedostatkami opinii z uwzględnieniem braków materiałów dowodowych przekazanych opiniującym oraz podstawowych „grzechów ekspertów”.

Zaprezentowane poglądy są zapatrywaniami własnymi autorów przedstawiających zagadnienia z nieco innych perspektyw, godnymi rozważenia w czasie, kiedy postęp wiedzy w zakresie różnych dyscyplin naukowych można określić jako kolejną rewolucję naukowo-techniczną.

Autorzy pragną gorąco podziękować prof. dr. hab. dr. h.c. Brunonowi Hołystowi, Autorowi przedmowy, oraz prof. dr. hab. Wojciechowi Cieślakowi – recenzentowi, za życzliwe uwagi, przyjęcie oraz ocenę książki. Osobne podziękowania kierują pod adresem Pana Wojciecha Gruszki z BMW Vertriebs GmbH za współpracę przy opracowaniu dotyczącym właściwości technicznych pojazdów elektrycznych.

Stan prawny na czerwiec 2023 r.

SUMMARY

A car accident, just like any other traffic incident, whether it involves a criminal offense or misdemeanor, and whether it is directly or indirectly related to traffic safety, or the automotive industry is the product of multiple variables. Sometimes establishing its underlying causes can pose numerous evidentiary difficulties. This is the case because we are dealing with an imperfect triad consisting of humans, vehicles and the road. Nor can we forget about the intricacies of evaluating intent and consciousness. There is no need to persuade anyone that human beings usually constitute the “weakest link”¹. Law enforcement agencies and the justice system focus their attention on proving that they are the ones responsible for violating the rules of safety. However, this is only a small part of the truth. Other factors are also of importance when it comes to safety: the road, other vehicles and the conduct of the injured party or parties. These other factors should also be scrutinized during evidentiary proceedings. To be sure, this list is not exhaustive. Nevertheless, it usually escapes the attention of the authorities even though the role played by evidentiary proceedings is of great import. We must remember that criminal proceedings (and proceedings pertaining to misdemeanors and other automotive-related factors) entail much more than just the act of meting out punishment. Above all, at their core is a cognitive process. The eventual errors rooted in this stage are usually committed by law enforcement agencies. For that very reason, their errors are irreversible and tend to thwart the process of identifying the genuine causes and discovering the ethiology of the sundry phenomena in play. In many cases it is impossible to rectify them. For one, they influence the pronouncements of experts appointed in these types of cases. This in turn frequently leads to unfounded opinions, and even worse, final conclusions which the procedural authority is incapable of challenging, and hence assessing because it lacks the requisite professional preparation.

That is why the considerations set forth in this book focus on identifying the expectations of experts when it comes to discovering, securing and solidifying the evidence obtained by procedural authorities, especially when performing activities that cannot be repeated and during which numerous mistakes can be made. Duly compiled

¹ A. Gaberle, *Najsłabsze ogniwo (człowiek jako źródło zagrożenia w ruchu drogowym)* [*The weakest link (people as the source of danger in motor traffic)*], Warsaw 1986, p. 15.

evidentiary material enables experts to reconstrue an accident or some other traffic incident correctly and in full. It also allows experts to make the right assumptions when making their pronouncements. It makes it possible to provide a precise justification and produces highly valuable evidence for the court to assess in accordance with the principle of freely evaluating the evidence in a fair trial. That is also why it is important to prepare police officers, prosecutors, judges, advocates and attorneys-at-law. They need to be capable of grasping the specifics of cases and cooperating with experts on motor traffic cases, automotive engineering and other subjects, and fact checking their own opinions. Their opinions cannot be treated as oracles or the factual basis of any decisions because their level varies greatly. One journalist aptly wrote “a local teacher who owns a moped and is familiar with motor traffic regulations sometimes serves as an expert”². If an expert embraces the wrong assumptions or commits an error when interpreting the circumstances in a case, or takes an uncritical view of a computer simulation, or fails to point out the evidentiary possibilities, etc., the procedural authorities should detect these fallibilities during their subsequent inspection, and not allow themselves to be lulled into overlooking them. The bar should be set high when it comes to their professionalism, especially in respect of employing all the possible sources of evidence in the process of proving a case while drawing on the available knowledge. One should not forget that knowledge in engineering, computer science, biology, medicine and psychology is advancing at a geometric pace. Here it would be worthwhile to quote Avi Loeb³. He wrote: “A scientist must follow the evidence as the old saying goes. Following empirical data requires humility, which releases one from the prejudices that may affect our observations and conclusions. The same can be said more or less of research maturity, which one may define as acquiring a sufficient amount of experience so that our models can have a high rate of success in projecting reality (...)”. Furthermore, the author noted “In practice, this simply means that we allow for the possibility of erring on our path. Let’s eradicate prejudices. Let’s make use of Ockham’s razor and let’s seek the simplest explanation. Let’s not hesitate to abandon models that have failed, which inevitably transpires as we confront our imperfect appreciation of the facts and laws of nature”. The authors’ considerations allow them to draw many conclusions pertaining to the necessity of examining the multifaceted topic of motor traffic safety as a truly interdisciplinary field combining elements of safety, the law, criminal science, criminology, medicine, psychology and others. This topic literally pertains to all of us. The opinions of experts rendering judgments on cases involving accidents and other road incidents play a vital role. Their opinions, just like the entire body of evidence compiled in these cases make it possible to conduct in-depth causal analysis, work out reasonable concepts on prevention, accepted legal regulations and public relations efforts to prevent the dangers in motor traffic. One should concur with R. Wróblewski⁴ when he

² A.A. Dobrzyński, *Czy kierowca winien?* [Is the driver offending], Warszawa 1978.

³ A. Loeb, *Extraterrestrial: The First Sign of Intelligent Life Beyond Earth*, Poznań 2021, pp. 29–30.

⁴ R. Wróblewski, *Bezpieczeństwo narodowe zintegrowane i zrównoważone* [Integrated and sustainable national security], Siedlce 2019, pp. 311–330.

contends that the traditional concept of safety should be superseded by an integrated and sustainable concept of national security.

This book is in part a monograph and in part an analysis of available methodology. It is intended for practitioners and theorists alike. It is also for experts, surveyors and persons who actively deal with accidents and other traffic incidents. This book examines the criminal offenses outlined in chapter 21 of the Criminal Code and the misdemeanors in chapter 11 of the Misdemeanor Code according to the law in force as of June 2023. Similarly, the principles of motor traffic safety are analyzed here. This topic is scrutinized from the vantage point of jurisprudence, doctrinal views and engineering, medical, anthropological, psychological, toxicological and biological knowledge. Knowledge in these industries is harnessed to a less than modest extent to grasp the ethiology of traffic criminality. The material concerning the various areas under discussion is therefore not reiterated; rather, it examines this topical area from many different points of view. For on one hand we encounter legal and criminal science analysis, while on the other hand these very same topics are treated from the vantage point of toxicology, medicine, psychology, physics, engineering and other sciences.

A significant part of this book deals with the consideration given to rendering opinions on traffic-related criminal offenses and misdemeanors. It also delves into issues related to the requirements for admitting evidence in the form of an expert opinion on motor traffic cases and automobile engineering, the subject of an expert opinion, the principle of impartiality and objectivity, interviewing experts, the evidentiary importance of a non-procedural opinion, evaluating an opinion and the dogmatic evaluation of evidentiary material, including the objective attribution of its outcomes and the concept of extended liability and the evaluation of unpredictable behavior deemed to fall outside the confines of a model.

This book would be incomplete if it overlooked the many pathological phenomena that have amassed around accidents, such as fraud in general and insurance fraud in particular, involving fictitious traffic incidents. These issues are just as important even though they have generally been overlooked in professional literature. Identifying these types of incidents is merited.

Subsequent chapters are devoted to the topic *sensu stricto* of rendering opinions regarding specific traffic events, including the reconstruction of vehicular collisions, running over pedestrians, identifying situations involving danger and detecting staged incidents for the sake of appearances. Some of the possibilities offered by evidentiary sources that have not been used to date are outlined. They can be particularly valuable to law enforcement authorities engaged in securing specific evidence. Important psychological aspects are not disregarded, such as psychotechnical tests, meaning the narrowing of the field of vision, eye motion, visual attention and distraction, which are related to a case-by-case

and systemic approach to analyzing human errors and factors that diminish a driver's psychomotor capability, his or her capacity to drive a motor vehicle as well as aggression and risk taking in traffic-related situations.

The topic taken up in this book is important to every person participating in motor traffic, meaning every one of us. One cannot be indifferent when it comes to representatives of the scientific disciplines enumerated above since they should expend effort through their scientific research to gain a firm grasp of the ethiology of traffic crime, which will be of significant importance when it comes to eradicating phenomena that engender danger in motor traffic. The legislature, which frequently modifies legal regulations without regard to the rationale for doing so and the probability of general acceptance should draw upon the research findings. Traffic accidents and other traffic incidents are commonplace. Many people are interesting in determining their underlying causes, starting with police officers, prosecutors, judges, advocates, attorneys-at-law, experts and specialists as well as trainees and students interested in this subject matter.

This book would be incomplete if it focused solely on engineering reconstructions. It has been greatly enriched through analyzing the case studies forming the basis for the authors' empirical research, their own casework and cases in which they render opinions. This book frequently emphasizes that rendering opinions on accidents and other traffic incidents calls for experts to seek specialist knowledge from a broad variety of scientific disciplines. That is why this book contains chapter 12, which is dedicated to opinions based on anthropology, biology, criminal science, medicine, psychology, toxicology and many other fields. Naturally, this does not represent all of the possible types of opinions in these types of cases.

Subsequent chapters discuss the legal concepts of criminal liability for traffic accidents and incidents. The liability related to driving vehicles outfitted with devices to support drivers and self-driving vehicles involving the fourth technical revolution has not been overlooked. Nor can one forget about the shortcomings of opinions due to the dearth of evidentiary material provided to persons rendering opinions and experts' "cardinal sins".

One should also emphasize that the views presented here are the authors' own views. No effort has been made to unify or reconcile their views. In many instances their views are controversial. Nevertheless, they merit consideration at a time when knowledge is advancing in many, equally important scientific fields, which can be treated as heralding another scientific and engineering revolution.

Authors would like to warmly thank Professor Brunon Hołyst, the author of preface, and Professor Wojciech Cieślak for his kind remarks, acceptance and review of this book. Special thanks are addressed to Mr Wojciech Gruszka for his contribution in writing subchapter dedicated to technical characteristics of electric vehicles.

PRZEDMOWA

Publikacja *Opiniowanie w sprawach przestępstw oraz innych zdarzeń drogowych* pod redakcją naukową Kazimierza J. Pawelca i Piotra Krzemienia z uwagi na ujęcie problematyki stanowi *novum* w literaturze polskiej, a także zagranicznej. Jest opracowaniem wybitnie interdyscyplinarnym łączącym problematykę karnistyczną, procesu karnego, kryminologii, kryminalistyki, medycyny sądowej, psychologii, nauk inżynierskich, informatycznych, genetyki i toksykologii. Redaktorzy naukowcy, wybitni specjaliści, zgromadzili zespół, w którym znaleźli się: Tadeusz Diupero (specjalista i biegły sądowy w zakresie rekonstrukcji wypadków drogowych i techniki samochodowej), dr Marcin Fudalej (lekarz specjalista z zakresu medycyny sądowej, pracownik Uniwersytetu Medycznego w Warszawie), Bartosz Kozłowski (psycholog transportu), Andrzej Sekuła (genetyk), Marcin Pawelec-Jakowiecki (adwokat), Agnieszka Siwińska (toksykolog, pracownik Uniwersytetu Medycznego w Warszawie) oraz prof. dr hab. Adam Tarnowski (psycholog, profesor Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu). Wymienieni Autorzy gwarantują wysoki poziom opracowania z uwagi na ich doświadczenie zawodowe, jak również osiągnięcia naukowe. Stąd też wszechstronne omówienie problematyki związanej z opiniowaniem w sprawach wypadków oraz innych zdarzeń drogowych. Warto zwrócić uwagę, że Autorzy podjęli się trudnego zadania, którego założeniem naukowym było przedstawienie oczekiwań stawianych przez organy procesowe biegłym oraz kompletności przedstawionego do opiniowania materiału dowodowego. Z przyjętego założenia wywiązali się bez zastrzeżeń, przedstawiając kompleksową argumentację, w tym także wyniki własnych badań empirycznych, oraz omawiając, co szczególnie cenne dla praktyki, studia przypadków.

Książka stanowi unikatowe studium łączące elementy monografii oraz metodyki postępowania w sprawach o spowodowanie wypadków drogowych i innych zdarzeń zakwalifikowanych jako katastrofy, spowodowania ich niebezpieczeństwa i inne występkę wskazane w rozdziale XXI Kodeksu karnego i rozdziale XI Kodeksu wykroczeń. Publikacja będzie niewątpliwie przydatna dla szerokiego kręgu specjalistów, w tym: policjantów, żandarmów wojskowych, prokuratorów, sędziów, adwokatów, radców prawnych, aplikantów, likwidatorów szkód komunikacyjnych, biegłych, studentów prawa, kryminologii, bezpieczeństwa, jak również innych zainteresowanych problematyką wypadkowości oraz zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Warto przy tym podkreślić, że

Autorom udało się przedstawić problematykę z różnych dziedzin, posługujących się różnymi językami fachowymi, w sposób zrozumiały i czytelny. Wywody są bowiem jasne i zrozumiałe nawet dla mniej wyrobionego Czytelnika.

Podkreślone już zostało, że klarowność wywodów zawartych w pracy nie budzi zastrzeżeń. Podobnie należy potraktować przyjętą koncepcję systematyki opracowania. Po przedstawieniu problematyki oraz najważniejszych pojęć (rozdziały I–III) Autorzy omówili pojęcia i katalog zasad bezpieczeństwa (rozdziały IV–VI), czynności specjalisty i biegłego w postępowaniach w sprawach o wypadki oraz inne zdarzenia drogowe (rozdziały VIII–XII), a także reguły oceny opinii sądowych w takich postępowaniach, jak również wskazali typowe błędy, jakie popełniały organy procesowe w tego rodzaju sprawach. Wywód poparty został obszernym orzecznictwem sądowym oraz analizą konkretnych spraw. Autorzy nie pominęli problematyki związanej z błędami popełnianymi przez biegłych, co także zostało zilustrowane judykataми, jak również przykładami. Całość opracowania dopełniają załączniki w postaci tabel, rysunków oraz fotografii, jak też bardzo obszerna bibliografia. Układ książki, podział na rozdziały i podrozdziały umożliwia łatwe wyszukiwanie poszczególnych zagadnień.

Wskazane walory publikacji uzasadniają, że będzie ona niezwykle przydatna zarówno dla praktyków, jak i teoretyków zainteresowanych omawianą tematyką. Można stwierdzić, że powinna wręcz być literaturą obowiązkową dla wszystkich osób zajmujących się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego i wypadkowością, zwłaszcza że porusza kwestie związane z czwartą rewolucją naukowo-techniczną nakładającą zarówno na organy procesowe, jak i biegłych dodatkowe wymagania.

Warszawa, 15.05.2023 r.

Prof. dr hab. dr h.c. Brunon Hołyst

Rozdział I

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 obecnie przepisów, a także orzecznictwo sądowe oraz poglądy doktryny zachowały swoją 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 liczbą apeli, przestróg, represyjności, chociaż nic z tego nie wynika³.

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, a także wypracowanie rozsądnych działań profilaktycznych ukierunkowanych nie tylko oceny 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

¹ Ustawa z 19.04.1969 r. – Kodeks karny (Dz.U. Nr 13, poz. 94 ze zm.).

² Dz.U.: z 2014 r. poz. 538; z 2015 r. poz. 396, poz. 541, poz. 1528, poz. 1549, poz. 1707, poz. 1855; z 2016 r. poz. 189; z 2021 r. poz. 2345, poz. 2054, poz. 2447.

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.

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

i zachowania. Obserwowaną szybkość zmian, rewolucję naukowo-techniczną, postęp nauki społecznych, medycznych, psychologicznych obecnie można mierzyć wręcz postępowaniem 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 zindywidualizowanych społeczności ostatnich dziesiątków 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 niezmiennione części ogólne. To one jednak są uogólnionym produktem części szczegółowych. Normy zawarte w części ogólnej nie mogą być skostniałymi dogmatami, zupełnie nieprzystającymi do współczesnej przestępczości komunikacyjnej, czyli czynami określonymi jako przestępstwa *sensu stricto* techniczne. Są to przecież czyny 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 we współczesnych warunkach ruchu drogowego wielokrotnie okazuje się zawodna. Do pojęć ogólnych aktualnych wiele lat wstecz naginane są nowe zjawiska, z czego nie może wynikać nic dobrego. Zasada indukcji w dalszym ciągu jest pomijana przez praktykę, a lekceważona lub pomijana przez teorię.

Prawo karne, jak również 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. Wystarczy wyłącznie dobra wola, wyobraźnia oraz 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.

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

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

Definicja „niebezpieczeństwa” nie została wypracowana. Wiadomo jednak, że zależna bywa od fachowych ocen biegłych sądowych, chociaż jest określeniem wybitnie prawnym. Aktualny pozostaje jednak pogląd, że podstawowe znaczenie ma powiązanie zasady przestrzegania ostrożności, co należy wiązać z wywołaniem niebezpieczeństwa jako pierwotnej (podstawowej) przyczyny przestępstw, jak również niektórych wykroczeń drogowych.

2. Uwarunkowania ostrożności

Przyczyny przestępstw oraz 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, wchodzą 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 się do wszelkich warunków, wielokrotnie nawet zaskakujących, aby nie narazić się na zarzut braku ostrożności. A. Bachrach⁸ ostrożność rozumiał jako stopień skupienia uwagi i rozagę 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 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

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, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zarys problematyki*, PnD 2016/8, s. 5–15.

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 połączonych z agresją¹¹.

Stawiam przy tym znak równości między sprawcami oraz ofiarami. Owe ryzykowne decyzje w znaczącej większości nie sprowadzają niebezpieczeństwa, jak również nie kończą się wypadkiem, katastrofą bądź sprowadzeniem jej bezpośredniego niebezpieczeństwa. Wręcz przeciwnie, kryminalny skutek wywołuje nieznany procent ryzykownych zachowań. Można szacować, że nie więcej niż 20%, chociaż problem ten nie został zbadany. Wniosek ten wyprowadziłem na podstawie własnych badań empirycznych prowadzonych przez 4 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

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.

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 ułatwia wszystkiego, kiedy stajemy w obliczu zmagających 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 przeprowadził prognozę na rok 2022. Wynika z niej, że w 2022 r., z zastosowaniem metody Holta, wydarzy się 99 925 wypadków, a wedle tej samej metody z trendem gasnącym wydarzą się 83 704 wypadki¹⁴. Problem zatem będzie prawdopodobnie narastał. Dopóki jednak nie poznamy etiologii

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.

¹⁴ Należy dodać, że chodzi o wszystkie wypadki, w których istniały obrażenia ciała, a nie tylko te zdefiniowane prawnie jako wypadek drogowy – naruszenie czynności narządów ciała na okres powyżej dni siedmiu. Przykładowo:

- Niemcy – w 300 143 wypadkach zginęło 3 046 osób, a 384 270 zostało rannych,
- Włochy – w 172 183 wypadkach zginęło 3 173 osób, a 241 384 zostało rannych,
- Hiszpania – w 104 080 wypadkach zginęło 1 755 osób, a 139 358 zostało rannych,
- Belgia – w 37 699 wypadkach zginęło 646 osób, a 47 147 zostało rannych,
- Austria – w 35 736 wypadkach zginęło 416 osób, a 45 141 zostało rannych,
- Czechy – w 20 806 wypadkach zginęło 618 osób, a 25 974 zostało rannych,
- Rumunia – w 31 146 wypadkach zginęło 1 864 osób, a 39 670 zostało rannych,
- Bułgaria – w 6 730 wypadkach zginęło 628 osób, a 8 499 zostało rannych.

Wydaje się więc, że prognozy B. Hołysty i tak są bardzo ostrożne, jeśli porównamy wielkości powyższych państw z Polską.

Znaczna część wypadków nie trafia do statystyk – ocenia Janusz Popiel, 2021, <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/znacznaz-czesc-wypadkow-drogowych-nie-trafia-do-statystyk-ocenia-> (dostęp: 10.05.2023 r.).

J. Popiel, Ważne analizy, ale też wątpliwości (części 1–4), 2021, <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-1->, <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-2->, <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-3->, <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-4-> (dostęp: 10.05.2023 r.).

Informacja jakoby to kierujący byli głównie sprawcami wypadków z pieszymi jest najprawdopodobniej nieprawdziwa. Jest oparta na nieweryfikowanych (po prawomocnych zakończeniach spraw) statystykach KGP. Badania na aktach sądowych wykonane przez Pieszą Polskę (brak dostępu do badań; przedstawicielka tej instytucji Katarzyna Grochowicka podała taką informację na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w trakcie prac nad omawianą ustawą w dniu 8.12.2020 r.: https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/transmisja.xsp?documentId=39A8F74FE5F7BF53C125862C00417D20&symbol=TRANSMISJA_ARCH&info=T, dostęp: 10.05.2023 r.) wykazały, że „wielokrotnie częściej” sądy orzekają o winie pieszego. Zdaje się to potwierdzać doświadczenie biegłych.

przestępczości drogowej, z pewnością nie uda się go rozwiązać, a przynajmniej poważnie ograniczyć. Konieczne są interdyscyplinarne badania naukowe i na podstawie ich wyników przyjęcie racjonalnych rozwiązań legislacyjnych, a także 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.¹⁵ Ów trend przeniesiony został do kodyfikacji z 1997 r. Artykuł 215 k.k. z 1932 r. spełniał typową rolę substytucyjną. Znajdował zastosowanie do kierujących z powodu braku norm umożliwiających prowadzenie odpowiedniej polityki karnej w odniesieniu do przestępstw drogowych¹⁶. Artykuł 145 k.k. z 1969 r. oraz obowiązujący aktualnie art. 177 k.k., zdawałoby się, wyeliminowały wskazany trend, chociaż tylko pozornie. Artykuł 215 k.k. z 1932 r. 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. z 1932 r., 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 skutków przestępstw z art. 174 k.k., których nie może odnosić się do wykroczeń z art. 86 i 98 k.w.

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 katastrofy¹⁷. 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. z 1932 r. doskonale się sprawdzał jako instrument polityki kryminalnej, której celem było karanie działań, jak również 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.

¹⁵ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 11.07.1932 r. – Kodeks karny (Dz.U. Nr 60, poz. 571 ze zm.).

¹⁶ Por. M. Siewierski, *Kodeks karny i prawo wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 1958, s. 285–293 oraz podane tam orzecznictwo.

¹⁷ Szerzej K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 19–30 oraz podane tam literatura i orzecznictwo.

Obecnie 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 katastrofy¹⁸. 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., a także 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. z 1932 r. dużo realniej podchodziła do zagadnienia, zwłaszcza w sytuacjach niewyczerpania skutku określonego w art. 177 § 1 lub 2 k.k., ale stwarzającego realne zagrożenie ich nastąpienia. Niewątpliwie szkodliwość społeczna tego rodzaju czynu nie odpowiada dyspozycji wykroczenia z art. 86, 97 oraz 98 k.w.

Należy zwrócić 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 rozważania¹⁹, co nastąpi w dalszej części pracy, należy podnieść, że osłabienie reakcji psychomotorycznej alkoholem bądź substancjami psychoaktywnymi jest umyślnym naruszeniem zasad bezpieczeństwa. Mało tego, tzw. zbiegnięcie, nazywane też ucieczką sprawcy z miejsca zdarzenia, może także stwarzać realne niebezpieczeństwo dla innych, i to nie wyłącznie w rozumieniu art. 174 k.k. Tak więc ucieczka, aczkolwiek stypizowana w przepisie mówiącym o zaostrzeniu 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 potencjalne, 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 Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 15–16.

¹⁹ 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. Są to przestępstwa formalne, przy czym wartość merytoryczna art. 180a k.k. wydaje się mocno wątpliwa²⁰. 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 tak przy narażeniu w odwołaniu się do okoliczności, co tworzy konstrukcję przestępstwa umyślnego. 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 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 zaś część pozostałych przepisów zastąpiona została nowymi lub zmienionymi dyspozycjami. Ogólnie można stwierdzić, że łączą się z tymi wykroczeniami zdarzenia niosące zagrożenia, które uwzględniają stopień społecznego niebezpieczeństwa czynu. Rozdział XI Kodeksu wykroczeń, jak pisał A. Bachrach²¹, „zawiera pełny zbiór wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego i stwarza możliwość umiejętnego operowania klawiaturą przepisów, bez pobłażania wykroczeniom zasługującym na represję, ale bez zbędnego nadużywania represyjności przez formalistyczne odczytywanie przepisów kw”. Niebezpieczeństwo wywołane określonymi zachowaniami ujawnia praktyka, zwłaszcza w odniesieniu do przepisów nieostrych, zawierających ogólny opis czynu zabronionego, lub norm odsyłających do innych przepisów. Wielokrotnie też ich zawartość merytoryczna w odniesieniu do zapewnienia bezpieczeństwa i porządku w komunikacji okazywała się wątpliwa. 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.

²⁰ Szerzej R.A. Stefański [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016, s. 1013–1019.

²¹ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 441.

Rozdział II

PRZESTĘPSTWA Z ROZDZIAŁU XXI KODEKSU KARNEGO. ZAGADNIENIA WĘZŁOWE

1. Uwagi wprowadzające

Niebezpieczeństwo, w tym również określony skutek określonego zachowania uczestników ruchu 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. 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 poprzedzającego kolizję, ale też, i to nawet znacznie, rozciągać się w 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 zasad ogólnych bądź szczegółowych przepisów regulujących konieczność zachowania bezpieczeństwa”, czyli eliminujących 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

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.

okoliczności wpływające na obostrzenie 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 wywołanie niebezpieczeństwa może przybrać skutki występku 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 k.k., bliżej jednak nie określając tego zdarzenia, co pozostawione zostało orzecznictwu sądowemu oraz doktrynie. Katastrofa nie występuje 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. z 1932 r. Należy podkreślić, 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,

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. z 1969 r.) – 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 orzecznictwie sądowym utrwalony został pogląd, że w związku z pojęciem katastrofy zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób należy przyjąć, iż „wiele osób” to nie mniej niż dziesięć⁹.

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 racjonalność 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.

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.

Przepęczą 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.

2.2. Strona podmiotowa

Podmiotem przepęstwa spowodowania katastrofy w ruchu drogowym może być każdy, albowiem przepęstwo 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 podmio-

¹⁰ Zob. R.A. Stefański, *Przepęstwa 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. Góról, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 1998, s. 240.

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

¹² Por. J. Kochanowski, *Przepęstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 91, 123; K. Wagner, *Kodeks karny. Przepęstwa 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 sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, „*Palestra*” 1989/4, s. 74–75; A. Marek, *Prawo karne. Zagadnienia teorii i praktyki*, Warszawa 1997, s. 408; R.A. Stefański, *Przepęstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 136–137 i podane tam orzecznictwo oraz literatura; A. Bachrach, *Przepęstwa 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 przepęstw 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.

tów tego przestępstwa został ograniczony do osób, na których ciążył prawny szczególny obowiązek zapobiegnięcia skutkowi. W zakresie ruchu drogowego taki obowiązek ciąży – zgodnie z art. 3 p.r.d. – na uczestnikach ruchu drogowego i innych osobach znajdujących się na drodze lub w pobliżu drogi.

Ustawodawca wprowadził dwa rodzaje przestępstw spowodowania katastrofy, tj. postać umyślną (art. 173 § 1 k.k.) oraz nieumyślną (art. 173 § 2 k.k.). Skoro jest to przestępstwo skutkowe, to sprawca przestępstwa umyślnego musi obejmować zamiarem nie tylko skutek w postaci wywołania określonych zagrożeń, 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, rabunkiem, 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 przestępstwie 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 przestępstwa. 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 swoją połowę jezdni, ale kierujący ciężarówką, usiłując uniknąć zderzenia, także powrócił na swoją połowę jezdni. 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 przestępstwie z art. 173 § 1 k.k., jednak nie możemy pominąć innych zapatrywać na tę kwestię¹⁹. Łączą się one

¹⁶ Uchwała SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74; R.A. Stefański, *Przestępstwa 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*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016, s. 156 i n. oraz podane tam orzecznictwo i literatura.

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

przele wszystkim z faktem umyślneę i rażącego naruszenia przez uczestnika ruchu lub inną osobę zasad bezpieczeństwa²⁰. 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 środkami odurzającymi bądź umyślnie i rażąco 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 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.

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, *Przepięstwa przeciwko...*, s. 54–61; K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 23–25 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

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

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

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 granicy 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.

2.3. Zderzenie łańcuchowe a katastrofa

Kończąc zaprezentowane wyżej rozważania, warto poruszyć kwestię odróżniającą katastrofę drogową od tzw. zderzenia łańcuchowego pojazdów, z którym coraz częściej spotykamy się podczas zmasowanego ruchu, zwłaszcza na autostradach czy drogach ekspresowych, z uwzględnieniem jego nagłości. Za punkt wyjścia niech nam posłuży wyrok SN z 4.12.2019 r. (V KK 143/19, OSNKW 2020/4, poz. 13 wraz z głosem aprobującym K.J. Pawelca, PK 2021/313, s. 20–23).

Po rozpoznaniu wskazanej sprawy Sąd Najwyższy sformułował następującą, ważną dla praktyki, tezę: „Nagłość zdarzenia może być immanentną cechą katastrofy, o jakiej mowa w art. 173 § 1 k.k. Wtedy jednak należy ją analizować nie tylko z perspektywy zachowania sprawcy, ale rozwoju przebiegu zdarzeń, z uwzględnieniem projekcji każdego uczestnika takiego zdarzenia. Nagłość nie ma znaczenia sama w sobie, ale może być istotna z punktu widzenia możliwości przewidzenia zagrożenia. W wypadku katastrofy w ruchu

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.

ładowym oceniana powinna być przez pryzmat okoliczności sprawy, ze szczególnym uwzględnieniem miejsca katastrofy, dozwolonej w tym miejscu prędkości, natężenia ruchu, a także nieprzewidywalności samej katastrofy”.

Zaprezentowany przez Sąd Najwyższy ogólny pogląd zasługuje na pełną akceptację. Może mieć charakter uniwersalny dotyczący również sprowadzenia niebezpieczeństwa następnienia katastrofy w ruchu drogowym czy też wypadku drogowego mającego charakter przykładowo zderzenia łańcuchowego, w którym uczestniczyło wiele pojazdów. Celowe zatem będzie przytoczenie, chociaż w wielkim skrócie, stanu faktycznego sprawy.

S.P.K. został oskarżony, a następnie skazany za popełnienie przestępstw z art. 173 § 1 w zw. z art. 173 § 2 k.k. w zw. z art. 173 § 4 k.k. Sąd przyjął, w ślad za aktem oskarżenia, że wymieniony nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa obowiązujące w ruchu lądowym, w ten sposób, że kierując samochodem, na skutek zaśnięcia stracił panowanie nad kierowanym pojazdem, zjechał na autostradzie A2 na lewy pas ruchu, a po przebudzeniu wykonał skręt w prawo, co doprowadziło do uderzenia w barierę ochronną, odbicie od niej, w następstwie czego samochód wykonał kilka obrotów względem osi jezdni i stanął poprzecznie, przez co doprowadził do zderzenia z kilkoma samochodami, w wyniku czego kierujący oraz pasażer innego samochodu osobowego doznali śmiertelnych obrażeń ciała. Sąd apelacyjny, który rozpoznawał apelację od wyroku sądu okręgowego, zmienił ten wyrok. Przyjął, że S.P.K. nieumyślnie nie zachował należytej ostrożności i spowodował zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zaśnięcia nad kierownicą, co sprawiło, że w sposób niesygnalizowany i niekontrolowany zmienił pas ruchu z prawego na lewy, a następnie wykonał gwałtowny manewr skrętu w prawo, co spowodowało utratę panowania nad pojazdem, uderzenie w znajdującą się po prawej stronie barierę ochronną, a po odbiciu od niej zderzenie z jadącym lewym pasem ruchu samochodem, w wyniku czego pojazd ten wykonał kilka obrotów wokół własnej osi i stanął poprzecznie względem jezdni. Sąd przypisał S.K.P. popełnienie wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. Krótko mówiąc, sąd apelacyjny przyjął, że nie zaistniały znamiona katastrofy, chociaż świadczyła o niej rozległość przestrzenna zdarzenia. Brak było natomiast rozległości czasowej, która wskazywałaby na rozległość skutku. Nie zaakceptował zatem koncepcji jedności prawnej czynu. Przyjął, że upłynął kilku-, a nawet kilkunastosekundowy odstęp między zderzeniem zainicjowanym przez oskarżonego a najeżdżaniem i najeżdżaniem innych pojazdów, w tym także samochodu, którego kierowca oraz pasażer zginęli. Dlatego też miały miejsce dwa zdarzenia. Na to ostatnie S.K.P. nie miał najmniejszego wpływu, toteż jego zachowanie było wadliwe do chwili uderzenia w barierę ochronną. Pozostałe zdarzenia na drodze były poza jego wolą oraz świadomością.

Wyrok ten zaskarżył kasacją Prokurator Generalny. W nadzwyczajnym środku odwoławczym podniósł, że problemem nie była wyłączna ocena zachowania sprawcy w perspektywie nagłości zdarzenia i wyłączenia spoza zakresu odpowiedzialności za

dalsze skutki zachowania S.K.P., do których należało najechanie innych pojazdów oraz śmierć dwóch osób. Podkreślił, że chodziło wyłącznie o rozległość przestrzenną, a także czasową, które miały istotne znaczenie dla zakwalifikowania czynu sprawcy.

Sąd Najwyższy uznał kasację za zasadną mimo nieprawidłowego sformułowania zarzutu. Podkreślił, że istniała konieczność brania pod uwagę również odległości czasowej zdarzenia, na co wskazywała powszechność skutku. W aspekcie odpowiedzialności sprawcy powszechność odnosiła się zarówno do pojedynczego następstwa jego zachowania, czyli naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i następstw takiego zachowania, w tym także tych rozciągniętych w czasie, co było typowe dla tzw. zderzeń łańcuchowych wielu pojazdów. Zachowanie sprawcy, wielokrotnie leżące na przedpolu skutku, z punktu widzenia powszechności i rozległości należało do irrelewantnych. Chodziło o to, czy skutek został spowodowany jednocześnie, czy też niejako na raty, a nawet czy jego powstanie zainicjowane przez sprawcę nie miało charakteru seryjnego. Na powszechność zdarzenia wcale nie musiała wpływać jego nagłość. Powinna być ona oceniona nie z perspektywy zachowania sprawcy, lecz także całokształtu jego działania. Dlatego też, chociaż nie była to okoliczność jednoznaczna, nagłość mogła być immanentną cechą katastrofy. Owa nagłość powinna być analizowana zarówno z perspektywy zachowania sprawcy, jak i rozwoju przebiegu zdarzeń, z uwzględnieniem projekcji każdego uczestnika. Nagłość nie miała zatem znaczenia sama w sobie, chociaż mogła być niezwykle istotna z punktu widzenia możliwości przewidzenia zagrożenia. Powinna być oceniana przy uwzględnieniu okoliczności sprawy, w tym miejsca zaistniałej katastrofy, dozwolonej prędkości, natężenia ruchu, widzialności i innych okoliczności. Jej cechą charakterystyczną za zawsze jednak będzie nieprzewidywalność.

W dalszej kolejności Sąd Najwyższy skupił się na przyporządkowaniu „karambolu” drogowego jako jednego czynu, który został zakwalifikowany z art. 173 § 1–4 k.k. przy zastosowaniu koncepcji prawnej jedności czynu. Zaznaczył, że ustawa karna nie przewiduje kryteriów, jakimi należałoby się posłużyć przy ocenie, czy mamy do czynienia z jednym czynem, czy wieloma. Ten fragment aktywności lub pasywności to nic innego jak wyodrębniony wycinek ludzkiego zachowania wytyczonego na gruncie znamion danego przestępstwa. W celu oceny tożsamości czynu należy posłużyć się odniesieniem do czynu naturalnego, traktowanego jako wycinek określonego kontinuum, aby następnie dokonać jego analizy w ujęciu normatywnym (funkcjonalnym). Podstawę ocen może stanowić całokształt sformułowanych w literaturze, jak również orzecznictwie kryteriów. Ujmuje się ją m.in. przez pryzmat zawartości czasowo-przestrzennej, a inaczej mówiąc – odnosi się do jedności miejsca i czasu, jak też nastawienia sprawcy zmierzającego do osiągnięcia tego, relewantnego z punktu widzenia prawa karnego, celu lub wyodrębnienia zintegrowanych zespołów jego aktywności.

Przedstawione rozważania wprost odnoszą się do zasięgu działania sprawcy i spowodowanych przez niego skutków. Nie można mieć do nich jakichkolwiek zastrzeżeń, czego nie można powiedzieć na temat przyjęcia przez sąd, iż sprawca był odpowiedzialny za

skutek w postaci śmierci dwóch osób, które umyślnie naruszyły zasady bezpieczeństwa, jadąc samochodem bez zapiętych pasów bezpieczeństwa oraz nieprawidłowo rozmieszczonym ładunkiem. Sąd Najwyższy niejako zbagatelizował wprowadzenie do odpowiedzialności karnej za spowodowanie nie tylko katastrofy, ale również wypadku drogowego elementów losowych, na których zaistnienie sprawca nie miał i nie mógł mieć najmniejszego wpływu, nie był w stanie ich przewidzieć, jak również nie miał takiego obowiązku, ale miały one bezpośredni wpływ na skutek, od którego zależała karalność. To ważna kwestia, która umyka uwadze zarówno judykaturze, jak i doktrynie. Wielka także szkoda, że problem zażnięcia za kierownicą oskarżonego potraktowany został „po macoszemu”, bez rozważenia czy był on zawiniony, a może związany z czynnikami leżącymi poza wolą i świadomością oskarżonego.

Reasumując, Sąd Najwyższy uchylił zaskarżony kasacją wyrok i przekazał sprawę do ponownego rozpoznania sądowi apelacyjnemu. Zauważył, że skoro sąd odwoławczy przyjął nieprawidłowe zachowanie S.K.P. jako wykroczenie spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu (art. 86 § 1 k.w.), pomijając w swoich rozważaniach możliwość jego zakwalifikowania z art. 174 k.k. (sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa spowodowania katastrofy).

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 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, niepubl., 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 z art. 136 [katastrofy – przyp. aut.], natomiast w wypadku przestępstwa z art. 137 § 1 k.k. [sprowadzenie bezpośredniego

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

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 z 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 prawie tożsame, 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.

Należy zwrócić 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 ruchu 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 nieatrzeźwości 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.

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.

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 w ogóle z nim niepowiązana²⁹.

Przestępstwo spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy może być popełnione z winy umyślnej (art. 174 § 1 k.k.) i nieumyślnej (art. 174 § 2 k.k.). Podobnie jak w sytuacji spowodowania katastrofy istotne znaczenie ma zakresienie 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 spowodowania katastrofy od wywołania jej niebezpieczeństwa istnieje większa możliwość dopuszczenia się tego przestępstwa w formie zamiaru ewentualnego; to zagadnienie rozpatruje się przynajmniej teoretycznie. Wynika to z faktu, że w przypadku spowodowania 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 spowodowanie 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 sabotażysty, dywersanta czy też sprawcy o psychice odbiegającej od normy”³².

Wypadki działania uczestnika ruchu z zamiarem bezpośrednim spowodowania 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

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 spowodowania 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.

³¹ J. Kochanowski, *Przestępstwa...*, 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, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 156–157 oraz podane tam orzecznictwo.

w ruchu drogowym³⁵. Sprawca musi zatem godzić się na nastąpienie potencjalnego skutku, a przynajmniej jego 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 godzenie 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 bezpośrednie 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”.

Sprawca nieumyślnego 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

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.

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, *Usiłowanie 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.

³⁹ K. Buchała, *Wina...*, s. 51.

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

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. z 1932 r., którego wykładnia poszła w następnym 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 spowodowanie⁴⁶. Sąd Najwyższy w postanowieniu z 24.01.2007 r., II KK 260/06, OSNwSK 2007/1, poz. 271, stanął na stanowisku, że oczywistym wyznacznikiem stopnia zagrożenia osiagającego wymagany przez ustawę stan niebezpieczeństwa spowodowania katastrofy w ruchu lądowym jest fakt, że jazda w taki sposób, z taką 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 spowodowania katastrofy. Wówczas sprawca, nie mając zamiaru spowodowania 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.

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.

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

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

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 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 sprowadzeniem 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 sprowadzone 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 sprowadzenia 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 znamienne go skutkiem materialnym, tj. sprowadzenia katastrofy⁵³. Z zastosowanej w art. 174 k.k. konstrukcji prawnej wynikają istotne następstwa. Karalne

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.

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...*, 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 sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym*, PnD 2015/2, s. 23–26; por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 38.

jest usiłowanie nieumyślne, a owo *sui generis* usiłowanie może być usiłowane umyślne. Ustawodawca nie był jednak konsekwentny. Artykuł 175 k.k. przewiduje karalność przygotowania do przęstwa z art. 173 § 1 k.k. Pomija jednak przygotowanie do wystętku z art. 174 § 1 k.k. Stąd karaniu nie może podlegać faza bardziej oddalona od dokonania, a zatem bliższa faza czynu.

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

Przęstęstwo z art. 174 § 1 k.k. różni się zatem od wystętku z art. 173 § 1 k.k. bliskością zagrożenia, a różnica polega na innym rodzaju i zakresie owego zagrożenia⁵⁷. Bezsřednie niebezpieczeństwo następienia katastrofy jest więc skutkiem tego przęstęstwa⁵⁸.

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 dziedziny, której one dotyczą. Prawnokarne konsekwencje powiązał ze skutkiem wypadku, który bardzo często zależy od wielu czynników, wielokrotnie niezależnych od sprawcy, a w niedostatecznym stopniu uwzględnił to, co rzeczywiście od niego zależy, czyli stopień zagrożenia spowodowanego zachowaniem sprawcy. Sprawca wypadku drogowego powinien odpowiadać za swoje zachowanie, a nie za skutki, często wynikające ze zbiegu okoliczności, gry przypadków⁵⁹. Konstrukcje

⁵⁴ E. Szwedek, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, NP 1975/3, s. 408; L. Lernell, *Rozważania o przęstęstwie 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, *Przęstęstwa przeciwko...*, s. 168–172.

⁵⁹ Tożsamy wniosek dotyczący losowości skutku zdarzeń drogowych wysnuto w: P. Krzemień, *Regulacje ruchu drogowego i ich wpływ na zachowania kierowców – zaufanie do prawa*, http://www.zielona-gora.po.gov.pl/magazyn/upload/lektury_elektroniczne/2016-zaufanie-do-prawa-pk.pdf lub <https://piotrkrzemien.pl/publikacje-2/> (dostęp: 10.05.2023 r.).

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. Wielu 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 występkę z art. 177 § 1 lub 2 k.k. zawsze polega na nieumyślnym spowodowaniu wypadku, który jest konsekwencją naruszenia przez sprawcę zasad bezpieczeństwa 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 przewidzieć⁶⁰. Do oceny, czy zasady bezpieczeństwa zostały naruszone umyślnie, czy nieumyślnie, należy stosować reguły interpretacyjne wskazane w art. 9 § 1 lub 2 k.k.⁶¹ 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”.

⁶⁰ Por. postanowienie SN z 5.11.2014 r., V KK 162/14, LEX nr 1573978.

⁶¹ Por. wyrok SO w Zamościu z 12.12.2013 r., II Ka 923/13, LEX nr 1718294.

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 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 tych osób z osobna w sposób zawiniony naruszyła, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa bądź inne nałożone obowiązki, a pomiędzy ich zachowaniem a wypadkiem istniało powiązanie przyczynowe, jak również istniała normatywna podstawa odpowiedzialności⁶².

4.2. Podmiot przestępstwa

Ograniczenie podmiotów przestępstwa określonego w art. 177 k.k. nie wynika z jego stylizacji, lecz z zawartości merytorycznej, charakteryzującej przedmiotową stronę czynu. Zasady bezpieczeństwa drogowego może 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 przestępstwa określonego w tym przepisie. Odpowiadać mogą na podstawie innych przepisów ustawy karnej. Jest to więc wyłączenie podmiotowe, wynikające z przedmiotowej strony czynu⁶³.

Szerokie wyłączenie podmiotowe zostało zawarte w art. 178 k.k. Podmiotem przestępstwa 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 przestępstwa”. 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. z 1969 r., obecnie art. 177 § 2 k.k. – przyp. aut.] za spowodowanie wypadku drogowego odpowiada każdy, kto chociażby nieumyślnie, naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu

⁶² 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.

⁶³ Szerzej K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 38–40.

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. Pomiędzy zachowaniem skazanego a określonym wypadkiem zachodzi związek przyczynowy, gdyż gdyby nie zezwolił on na prowadzenie swego pojazdu osobie nietrzeźwej, do wypadku, jak słusznie ustalił Sąd, wcale by nie doszło. Jest on nie sprawcą pośrednim, lecz współsprawcą⁶⁴.

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. z 1969 r., obecnie art. 177 § 2 i art. 178 k.k. – przyp. aut.], to przynajmniej na podstawie art. 152 [k.k. z 1969 r., obecnie art. 156 § 3 k.k. – przyp. aut.]”. Z kolei SN 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 zapięli pasy bezpieczeństwa, ciąży na kierowcy pojazdu⁶⁵.

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 kierunek⁶⁶. 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

⁶⁴ Por. wyrok SN z 1.10.2014 r., II KK 178/14, Prok. i Pr.-wkł. 2015/1–2, s. 6.

⁶⁵ 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.

⁶⁶ 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.

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 glosą 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 pilotem⁶⁷.

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.⁶⁸ Trudno podzielić tego rodzaju zapatrywanie, gdyż instruktor jest współprowadzącym pojazd nawet wówczas, gdy nie zachodziła potrzeba przejęcia przez niego kierownicy⁶⁹. 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 holowanym⁷⁰. 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”⁷¹.

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

⁶⁷ Wyrok SN z 29.01.1972 r., Rw 1532/71, OSNKW 1972/5, poz. 93.

⁶⁸ Por. wyrok SN z 27.05.1997 r., V KKN 268/96, OSNKW 1997/9–10, poz. 76, z glosami aprobującymi: K. Buchały, 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.

⁶⁹ Por. R.A. Stefański [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 1084 oraz podane tam literatura i orzecznictwo.

⁷⁰ Por. wyrok SN z 18.03.2003 r., III KKN 390/01, OSNKW 2003/5–6, poz. 56, z aprobującymi glosami: C.P. Kłaka, „Ius et Administratio” 2004/1, s. 203–205, oraz J. Misztal-Koneckiej, J. Koneckiego, PS 2005/10, s. 148–155.

⁷¹ 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.

w art. 179 oraz 180 k.k., przy zastosowaniu konstrukcji tzw. sprawstwa rozszerzonego. Owa konstrukcja umożliwia także pociągnięcie 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 zaimplementowała 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. Kardasa⁷², 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 inną⁷³.

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 glosami 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 zawodnik nie jest zobowiązany do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w tym zasady prędkości bezpiecznej”⁷⁴.

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.

⁷² P. Kardas [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1–116 k.k.*, red. A. Zoll, t. 1, Warszawa 2007, s. 353–354.

⁷³ R.A. Stefański [w:] *Kodeks...*, red. M. Filar, s. 1055.

⁷⁴ R.A. Stefański [w:] *Kodeks...*, red. M. Filar, s. 1036–1040; K.J. Pawelec, *Na drodze*, Warszawa 1983, s. 173–178.

4.3. Podmiotowa strona czynu

Wstępęk z art. 177 k.k. jest czynem nieumyślnym i w postaci umyślnęj wstępęwać 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) przestęstwa, ale na podstawie innych przepisów ustawy karnej w ewentualnej ich kumulacji. Pojazd stanowi wówczas narzędzie przestęstwa, a działanie (zaniechanie) sprawcy poddane jest jego woli spowodowania skutku wyrażającego się akceptacją prawdopodobieństwa jego następienia. Umyślność może, zgodnie z art. 177 k.k., dotyczyć wyłącznie sposobu naruszenia zasad bezpieczeństwa. Wynika to wprost ze zwrotu „chociażby nieumyślnie”. Umyślnę naruszenie zasad bezpieczeństwa zachodzi wtedy, gdy sprawca jest świadomy, jak należy w danej sytuacji postępić, 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 czyni⁷⁵. 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. 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 nieumyślnę naruszenie zasad bezpieczeństwa mimo umyślnego, ze świadomością naruszenia określonej dyrektywy postępowania w ruchu drogowym. Działanie umyślnę może zatem wstępęwać również w zamiarze ewentualnym.

Poza przypadkiem umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa z zamiarem bezpośrednim lub ewentualnym wstępęją sytuacje, które należało ocenić jako postępowanie z winy nieumyślnęj. Ich źródła mogły wynikać np. z nieznamomości zasad bezpieczeństwa, błędnej ich interpretacji, nieuwagi czy zwyczajnego braku umiejętności i doświadczenia⁷⁶. 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 wstępęwał w roli pokrzywdzonego, unikał odpowiedzialności, gdyż

⁷⁵ 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.

⁷⁶ T. Cyprian, *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*, Warszawa 1963, s. 58 i n.

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 postępowania, 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 czyny 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 różne 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 rozsądnie, 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. z 1969 r., 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 kolizyjną⁷⁷.

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 przestępkę określonego w art. 177 k.k. nie jest skutek. Owym punktem wyjścia rozumowania prawniczego – pisał A. Bachrach⁷⁸ – 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 także w razie zastosowania konstrukcji sprawstwa

⁷⁷ 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.

⁷⁸ Por. wyrok SN z 16.06.1982 r., V KRN 171/82, OSNPG 1982/11, poz. 146.

rozszerzonego w odniesieniu do występów 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 bezpieczeństwa, których interpretacja nie zawsze bywa korzystna dla kierującego, chociaż równie trafną mogłaby być inna⁷⁹.

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. z 1969 r., 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”⁸⁰.

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 np. reglamentowanej prędkości, 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”⁸¹. Powiązanie to musi znajdować wsparcie

⁷⁹ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 311.

⁸⁰ 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.

⁸¹ Zob. wyrok SN z 4.11.1998 r., V KKN 303/97, OSNKW 1998/11–12, poz. 50.

w całokształcie materiału dowodowego, nie może być hipotetyczne ani dorozumiane. Określony w ustawie skutek powinien być normatywnym, typowym następstwem zachowania oskarżonego⁸².

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 zbędne⁸³. 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 możliwość zagrożenia dla bezpieczeństwa tego ruchu”. Pogląd ten został zaaprobowany przez doktrynę⁸⁴. Artykuł 177 § 1 lub 2 k.k. odnosi się do reguł bezpieczeństwa obowiązujących zarówno na drogach publicznych, jak

⁸² 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 glosą R.A. Stefańskiego, Prok. i Pr. 2000/2, s. 110; z 11.03.1998 r., II KKN 310/96, KZS 1998/11, poz. 11.

⁸³ 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.

⁸⁴ Por. glosy aprobujące: 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.

i niepublicznych, w 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 jakiejkolwiek kontroli państwowej. Dlatego też osoby wykraczające poza swoje kompetencje 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. Dlaczego 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 przewidywalność ich działania. Jeśli jednak spojrzymy na to zagadnienie od strony prawnokarnej, a więc represyjnej, dostrzeżemy, że do sfery odpowiedzialności 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 wprawdzie do ruchu odbywającego się poza drogami publicznymi, jeżeli jest to konieczne dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tego ruchu, a ruchem lądowym jest nie tylko ruch na drogach publicznych, ale również 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 określone w art. 157 § 1 k.k. Surowsza odpowiedzialność karna przewidziana jest w razie spowodowania śmierci innej osoby albo ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu (art. 177 § 2 k.k.).

W wyroku z 8.03.2000 r., III KKN 231/98, OSNKW 2000/5–6, poz. 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 nastęrcza 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 zejście śmiertelne, uzasadnia określenie choroby jako zagrażającej życiu. Zdaniem innych aby choroba mogła być tak scharakteryzowana, musi nastąpić konkretne, rzeczywiste zagrożenie życia występujące w postaci ciężkich objawów klinicznych u chorego. Jeden z autorów tego rodzaju stan określił jako z pogranicza życia i śmierci.

Należy zwrócić uwagę, że przebieg choroby, która zazwyczaj nie zagraża życiu, może być szczególnie groźny z powodu niewłaściwego postępowania osoby poddanej leczeniu lub innych zakłóceń zwykłego leczenia. Nie można tego uznać za normalne następstwo obrażeń obciążających kierującego. W tego rodzaju sytuacji niezbędne jest podjęcie dalszych ustaleń w ramach prowadzonego postępowania karnego.

5. Pozostałe występkі przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej

5.1. Uwagi wprowadzające

Kodeks karny, przynajmniej w założeniu, powinien zapewnić dostateczną ochronę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poza art. 177 k.k. funkcjonują normy art. 173 i 174 k.k., przy czym te dwie ostatnie są dyskusyjne w odniesieniu do uczestnika ruchu drogowego, przynajmniej w kwestii przypisania mu winy umyślnej, czy to w zakresie zamiaru bezpośredniego, czy ewentualnego. Są ewidentnym pokłosiem regulacji zawartej w art. 215 k.k. z 1932 r.⁸⁵. Umyślne spowodowanie katastrofy drogowej nie ma bowiem szansy odgrywania samodzielnej roli. Jego ewentualnego użycia można oczekiwać tylko w kwalifikacji kumulatywnej, i to nie jako podstawy wymiaru kary. Artykuł 173 k.k. jest dla przestępstw drogowych zasadniczo normą pustą, z pozorami możliwej, chociaż pozbawionej znaczenia zastosowalności⁸⁶. Artykuł 173 § 2 k.k. jest zaś praktycznym odpowiednikiem art. 215 § 1 k.k. z 1932 r., lecz pożytek z tego przepisu w obowiązującym Kodeksie karnym został poważnie ograniczony. Skutecznie rywalizuje z nim art. 177 k.k., a nadto może zostać zastąpiony art. 174 § 1 lub 2 k.k. Trzeba zwrócić uwagę, że przestępstwa spowodowania katastrofy, spowodowania jej niebezpieczeństwa oraz wypadku drogowego są czynami, których strona przedmiotowa oparta została na naruszeniu zasad bezpieczeństwa ruchu, co było znamienne określonym skutkiem. Tym samym wymienione przepisy penalizują wyłącznie ów skutek, a wywołane niebezpieczeństwo niejako odsuwają na plan dalszy. Inaczej natomiast należy potraktować pozostałe występkі stypizowane w rozdziale XXI Kodeksu karnego, tj. art. 178a § 1, art. 179, 180 i 180a. Praktyka dostarcza przykładów, że art. 174 k.k. znajduje zastosowanie niezwykle rzadko, wręcz w wyjątkowych przypadkach, gdy występuje realny stan bezpośredniego

⁸⁵ Por. W. Wolter, *W sprawie tzw. zamiaru ewentualnego*, NP 1957/5; T. Cyprian, *Wypadki...*, s. 56; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 89.

⁸⁶ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 356.

zagrożenia wielkich jednostek komunikacyjnych lub transportowych. Artykuł 174 k.k. może być kumulowany z art. 178a § 1, art. 179, 180 i 180a k.k., których dyspozycje nie idą tak daleko oraz nie sięgają po sprowadzenie niebezpieczeństwa powszechnego. Sankcjonują jednak odpowiedzialność karną określonych w nich podmiotów z uwagi na osłabienie ich reakcji psychomotorycznej lub brak kwalifikacji, co może wywoływać przynajmniej potencjalne niebezpieczeństwo, jak też kierowanie pojazdem, którego stan techniczny może stwarzać niebezpieczeństwo. W sposób nienazwany operują zatem niebezpieczeństwem, posługując się domniemaniem, że stan nietrzeźwości lub po użyciu środka odurzającego czy brak kwalifikacji lub zły stan zdrowia, a także posługiwanie się pojazdem mechanicznym w złym stanie technicznym wywołują niebezpieczeństwo, które powinno być zwalczane za pomocą sankcji karnych.

5.2. Prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.)

Jest niewątpliwe, że prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego godzi w sposób bezpośredni w bezpieczeństwo ruchu, jest umyślnym naruszeniem zasad bezpieczeństwa oraz stwarza hipotetyczne niebezpieczeństwo spowodowania poważnych skutków wskazanych w art. 173, 174 lub 177 k.k., oczywiście w razie zaistnienia związku przyczynowego między skutkami a stanem osłabionej reakcji psychomotorycznej kierującego.

Niezależnie od faktu, że karalność bezskutkowego prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego stanowi powrót do przeszłości, czyli do stanu prawnego sprzed 1.01.1972 r. (art. 28 § 1 i 2 ustawy z 10.12.1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, Dz.U. Nr 69, poz. 434 ze zm., nie obowiązuje), warto przytoczyć fragment uzasadnienia projektu zmian Kodeksu karnego z 1995 r.: „Uzasadnieniem dla karalności samego prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innych środków odurzających (...) jest poważne zagrożenie, jakie ono stwarza dla osoby prowadzącej pojazd oraz innych osób. Kierowanie pojazdem mechanicznym po drogach publicznych wymaga pełnej sprawności psychomotorycznej – czujności, napięcia uwagi, zdolności do natychmiastowego prawidłowego reagowania na powstające sytuacje na drodze. Tymczasem – jak dowiodły liczne badania – nawet małe ilości alkoholu⁸⁷ (...) w organizmie człowieka powodują istotne zaburzenia percepcji i uwagi, upośledzenie koordynacji ruchów, osłabienie sprawności wzroku, zwężenie pola widzenia i akomodacji. Do tego dochodzi odhamowanie psychiczne, spotęgowanie reakcji popędowych,

⁸⁷ Znane są nowsze wyniki badań, które przeczą temu pogładowi w zakresie niewielkich stężeń alkoholu we krwi, bowiem tendencja nie była jednoznaczna, a niejednokrotnie czas reakcji ulegał skróceniu: P. Czarkowski, M. Guzek, M. Ostrowski, *Ocena wpływu alkoholu na wybrane własności psychofizyczne kierowcy w badaniach na symulatorze jazdy samochodem*, PnD 2009, numer specjalny.

osłabienie samokrytycyzmu i poczucia odpowiedzialności, większa skłonność do ryzyka (...). Nagminność tego rodzaju zachowań oraz to, że bardzo często jazda w stanie nietrzeźwości kończy się tragicznymi skutkami (...) zobowiązuje władzę państwową do zastosowania surowszych sankcji, celem przeciwdziałania im. Dotychczas stosowane środki (...) nie są skuteczne” (III kadencja, druk sejm. nr 1019).

W art. 178a k.k. zostały określone dwa przestępstwa. Pierwsze zostało określone w § 1 i jest typem podstawowym, a drugie – z § 4 – jest kwalifikowaną postacią czynu z art. 178a § 1 k.k.

Redakcja art. 178a § 1 k.k. nie nasuwa wątpliwości co do tego, że podmiotem wymienionego przestępstwa może być wyłącznie osoba kierująca pojazdem mechanicznym znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających. Jest to zatem przestępstwo indywidualnie właściwe (*delicta propria*). Nie budzi przy tym sporów kwestia, że nie można utożsamiać pojęcia kierowania z pojęciem prowadzenia, które obejmuje nie tylko zachowanie będące czynnością kierującego, „nadrzędną w ramach zespołu prowadzącego pojazd”⁸⁸. Praktyka trafnie przyjmuje, że dla oceny, czy określona osoba prowadzi pojazd, nie ma znaczenia, czy podstawowe czynności prowadzenia (np. nadanie kierunku, szybkości, hamowanie) wykonuje jedna osoba, czy też dla każdej z nich przewidziany jest osobny członek załogi. Nie ma też znaczenia, czy decyzję o przedsięwzięciu określonej czynności wchodzącej w skład funkcji prowadzenia pojazdu podejmuje osoba kierująca zespołem, czy też w instrukcji przewidziana jest decentralizacja podejmowania decyzji lub jej wykonania⁸⁹. Pojazd prowadzi ta osoba, która wykonuje czynności związane bezpośrednio z ruchem danego pojazdu. Jest ona jednak zależna od osoby, której czynności polegają na zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu⁹⁰. Może ona wywierać wpływ na czynności kierującego w sposób bezpośredni lub pośredni. Stąd powinna być traktowana jako wykonawca pośredni, toteż może ponieść odpowiedzialność na podstawie analizowanego przepisu. Warunkiem koniecznym uznania jej odpowiedzialności jest znajdowanie się pojazdu w ruchu⁹¹. Zgodzić się należy z poglądami Sądu Najwyższego, który konsekwentnie przyjmował, że współprowadzącym pojazd jest pomocnik maszynisty⁹², kierujący pojazdem holowanym⁹³

⁸⁸ Por. K. Buchała, *Glosa do wyroku SN z 13.02.1969 r.*, V KRN 9/69, s. 832–833.

⁸⁹ Wyrok SN z 5.02.1987 r., V KRN 462/86, OSPiKA 1988/1, poz. 12, z glosą R.A. Stefańskiego, NP 1989/2–3, s. 237.

⁹⁰ Wyrok SN z 5.02.1987 r., V KRN 462/86.

⁹¹ Por. wyrok SN z 22.07.1993 r., II KRN 110/93, OSP 1994/2, poz. 32, z glosą R.A. Stefańskiego, OSP 1994/2, s. 32. Zwraca uwagę postanowienie SN z 22.05.2018 r., V KK 156/18, LEX nr 2553394, zwłaszcza w zakresie oceny ustalonego stanu faktycznego. Polegał on na tym, że siedzący za kierownicą unieruchomionego z powodu awarii akumulatora samochodu nietrzeźwy został uznany za sprawcę występkę z art. 178a § 1 k.k. Jego pojazd był pchany przez dwie inne osoby. Kontrowersyjny był zatem pogląd Sądu Najwyższego, że „wyłączony silnik nie pozbawia auta cech pojazdu mechanicznego” (K.J. Pawelec, *Glosa do postanowienia SN z 22.05.2018 r.*, V KK 156/18, PnD 2019/2, s. 15–18, krytyczna).

⁹² Wyrok SN z 5.02.1987 r., V KRN 462/86.

⁹³ Wyrok SN z 18.03.2003 r., III KKN 390/01, OSNKW 2003/5–6, poz. 56.

czy teŹ kierownik lotów⁹⁴. Współsprawstwo, podŹeganie i pomocnictwo do popełnienia występku z art. 178a § 1 k.k. jest dopuszczalne⁹⁵.

Przepęstwo z art. 178a § 1 k.k. moŹe być popełnione wyłęcznie z winy umyślnej, zarówno z zamiarem bezpośrednim, jak i ewentualnym. Odpowiedzialność na podstawie powołanego przepisu moŹe mieć miejsce również w sytuacji, gdy sprawca sądził, iŹ spoŹyty alkohol bądź zaŹyty środek odurzający został wydalony z organizmu, ale pewności tej nie miał i na to się godził. Trafnie zauwaŹył R.A. Stefański⁹⁶, Źe nie można przypisać sprawcy popełnienia tego przepęstwa w sytuacji, gdy miał on podstawy sądzić, Źe spoŹyty przez niego alkohol – ze względu na znaczny czas od jego wprowadzenia do organizmu – uległ spaleni, a nie nastąpiło to z powodu zbyt wolnego metabolizmu, o którym sprawca nie wiedział. Ustawa nie przewiduje odpowiedzialności za nieumyślne prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeŹwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Występek z art. 178a § 1 k.k. należy do grupy formalnych, gdyż sam fakt prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeŹwości lub pod wpływem środka odurzającego stanowi jego ustawowe znamiona. Bez znaczenia jest okoliczność, Źe pojazd prowadzony był prawidłowo i kierujący nie sprowadzał żadnego niebezpieczeństwa⁹⁷. W razie jednak spowodowania przez kierującego konkretnego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym jego odpowiedzialność następuje w oparciu o treść art. 178a § 1 k.k. oraz art. 86 § 2 k.w. Sąd Najwyższy w wyroku z 6.02.2004 r., WK 27/03, OSNwSK 2004/1, poz. 270, stwierdził: „Sprawca, który znajdując się w stanie nietrzeŹwości prowadzi pojazd i nie zachowując przy tym należytej ostroŹności powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dopuszcza się dwóch czynów zabronionych – przepęstwa określonego w art. 178a § 1 k.k. oraz wykroczenia z art. 86 § 2 k.w., z tym Źe za to wykroczenie nie orzeka się środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, a zatem art. 87 § 3 k.w. nie ma w takiej sytuacji zastosowania”.

Czyn z art. 178a § 1 k.k. wymaga, aby pojazd mechaniczny znajdował się w ruchu, czyli rozwijał jakąkolwiek prędkość. Samo zajęcie przez nietrzeŹwego lub będącego pod wpływem środków odurzających miejsca za kierownicą i uruchomienie silnika z zamiarem rozpoczęcia jazdy można rozpatrywać na płaszczyźnie usiłowania⁹⁸, co oczywiście wymaga precyzyjnych ustaleń, zwłaszcza w zakresie zamiaru sprawcy, który moŹe twierdzić, Źe uruchomił silnik wyłęcznie w celu ogrzania samochodu lub sprawdzenia np. ilości paliwa w zbiorniku.

⁹⁴ Wyrok SN z 29.01.1972 r., Rw 1532/71.

⁹⁵ Por. postanowienie SN z 2.02.1961 r., Rw 4/61, WPP 1961/2, s. 272; wyrok SN z 24.07.1962 r., IV K 443/62, OSNPG 1962/7–12, poz. 125.

⁹⁶ *Przepęstwa i wykroczenia drogowe w orzecznictwie SN 1970–1996*, red. R.A. Stefański, Warszawa 1997.

⁹⁷ Por. wyroki SN: z 24.11.1960 r., V K 556/60, SMO 1961/1, s. 190; z 10.03.1964 r., IV K 1296/61, OSNKW 1964/10, poz. 152.

⁹⁸ Por. uchwała SN z 8.12.1960 r., VI KO 64/60, PiP 1961/4–5, s. 845.

Redakcja art. 178a § 1 k.k. wprost wskazuje, że miejscem popełnienia tego czynu może być jakakolwiek sfera ruchu. Sąd Apelacyjny w Krakowie w wyroku z 7.07.2004 r., II AKa 131/04, KZS 2004/9, poz. 35, stanął na stanowisku, że „dla przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k. nie jest znamienne prowadzenie pojazdu mechanicznego po drodze publicznej. Wystarczające jest prowadzenie go w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego w jakiegokolwiek strefie ruchu, to jest w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”.

Wiele kontrowersji w praktyce wzbudza kierowanie pojazdem mechanicznym pod wpływem środka odurzającego, który był składnikiem dopuszczonego do obrotu leku, a jego producent nie zamieścił stosownej informacji o przeciwwskazaniach do kierowania pojazdami mechanicznymi po jego użyciu. Można uznać, że jeśli lek został zażyty w dawkach terapeutycznych, to zasadne było przyjęcie, że kierujący działał pod wpływem błędu⁹⁹. Analizując powyższe zagadnienie, nie sposób pominąć kontrowersyjnego postanowienia SN z 28.03.2007 r., II KK 147/06, KZS 2007/9, poz. 9, w którym zauważono, że pojęcie środków odurzających obejmuje również inne substancje pochodzenia naturalnego lub syntetycznego działające na ośrodkowy układ nerwowy, których użycie powoduje obniżenie sprawności w zakresie kierowania pojazdem¹⁰⁰. W trakcie analizy powyższej kwestii istotnego znaczenia nabierają ustalenia faktyczne, w tym zwłaszcza cel zażycia określonego środka¹⁰¹.

Rozważając przedstawione wyżej zagadnienia, warto odnotować przydatny dla praktyki wyrok Sądu Najwyższego z 26.01.2022 r., IV KK 666/21, LEX nr 3292440. Sformułowano w nim następującą tezę: „Rozróżnienie stanu po użyciu i pod wpływem środka odurzającego stanowi jednocześnie rozgraniczenie pomiędzy odpowiedzialnością karną a wykroczeniową. Pomiędzy znamionami przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. a wykroczeniem z art. 87 § 1 k.w. różnica sprowadza się do stopnia intoksykacji alkoholem lub środkiem odurzającym (...) Stan po użyciu środka podobnie działającego do alkoholu jest równoznaczny jedynie ze znajdowaniem się tego środka w organizmie. Natomiast jego użycie nie oznacza jeszcze realnego wpływu zażytego środka na zdolności psychomotoryczne

⁹⁹ Postanowienie SN z 10.04.2002 r., IV KKN 591/98, LEX nr 53342; wyroki SN: z 22.08.2002 r., IV KKN 614/99, LEX nr 56083; z 30.04.1986 r., V KRN 149/86, OSP 1986/11, poz. 240; z 20.02.1997 r., V KKN 188/96, LEX nr 32415; wyrok SA w Krakowie z 28.05.1992 r., II AkR 62/92, KZS 1992/3–9, poz. 43; wyrok SA w Białymstoku z 6.12.2006 r., II AKa 185/06 [w:] K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 53; por. S. Joachimiak, *Glosa do wyroku SN z 4.10.2013 r., IV KK 136/13*, PnD 2014/9, s. 18–21; K.J. Pawelec, *Leki a substancje odurzające*, PnD 2014/10, s. 25–27 oraz podane tam literatura i orzecznictwo.

¹⁰⁰ Por. wyrok SN z 7.02.2007 r., V KK 128/06, KZS 2007/6, poz. 39, wraz z głosami częściowo krytycznymi: A. Wąska, OSP 2002/7–8, poz. 111; i K. Szmidta, Prok. i Pr. 2003/4, s. 131, oraz częściowo aprobującą A. Michalskiej-Warias, Prok. i Pr. 2003/4, s. 139.

¹⁰¹ Por. wyrok SN z 15.11.2011 r., V KK 155/11, LEX nr 1095964; postanowienie SN z 16.11.2007 r., V KK 73/07, LEX nr 346233; wyrok SO w Białymstoku z 5.12.2013 r., VIII Ka 664/13, LEX nr 1715642; inaczej postanowienie SN z 29.05.2008 r., V KK 91/08, LEX nr 436445.

kierowcy. Nie ma więc możliwości, aby czyn opisany jako prowadzenie pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym w stanie po użyciu środka odurzającego kwalifikować jako przestępstwo z art. 178a § 1 k.k.”.

Podkreślić jednak należy, że wedle zapatrywań biegłych toksykologów kwestionuje przytoczone zapatrywanie Sądu Najwyższego. Wskazuje na poważne niedostatki pojęciowe, których nie dostrzegł ustawodawca, co stwarza poważne trudności podczas opiniowania. O tym jednak szerzej będzie mowa w rozdziale XII opracowania.

Przestępstwo stypizowane w art. 178a § 4 k.k. zagrożone jest surowszą, i to znacznie, odpowiedzialnością karną. Zaliczane jest do tzw. czynów wieloodmianowych. Do jego prawnokarnej subsumpcji wystarczające jest, aby sprawca zrealizował choćby jedną z przesłanek przewidzianych w jego dyspozycji, w tym także przesłankę uprzedniej karalności za czyn polegający na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Stąd przypisanie sprawcy działania w warunkach określonych w art. 178a § 4 k.k. *in principio* stanowi samodzielną i wystarczającą podstawę odpowiedzialności zgodnie z tym przepisem¹⁰². Dlatego też uwagi krytyczne dotyczące jego budowy, jak też zawartości merytorycznej znajdują uzasadnienie. Czyn z art. 178a § 1 k.k. jest występkiem umyślnym, toteż w razie jego ponownego popełnienia mogą zachodzić okoliczności wskazane w art. 64 k.k., oczywiście przy spełnieniu zawartych w nim przesłanek. Nie jest to jednak kwestia najistotniejsza. Skoro w razie popełnienia występku opisanych w art. 173, 174, 177 lub 355 § 2 k.k. w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego jako czyn pierwszy traktowane będzie przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. (na to zaś wskazuje utrwalona już praktyka), to próba stworzenia swoistego rodzaju recydywy dla występku nieumyślnych kłóci się z podstawowymi regułami prawa karnego.

5.3. Ucieczka przed policyjnym pościgiem (art. 178b k.k.)

Od czerwca 2017 r. zaczął obowiązywać nowy art. 178b k.k., dość niefortunnie określony przez pomysłodawców jako „ucieczka przed pościgiem prowadzonym przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego”. Przepis ten został niezwykle rozwlekle zredagowany, zawiera różne treści, adresowane – co istotne – do zupełnie różnych podmiotów. Razi również blankietowością, dając organom władzy państwowej możliwość swobodnego manipulowania jego treścią i dopasowywania jej do różnych zachowań. W części dyspozycyjnej wskazuje na podmiot nowego przestępstwa, czyli osobę kierującą pojazdem mechanicznym, która musi znajdować się w ruchu, czyli prowadzić ów pojazd. Od strony przedmiotowej określa zaś zachowanie sprawcze polegające na „niezwłocznym niezatrzymaniu pojazdu” oraz kontynuacji jazdy mimo wydania polecenia przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego. Od strony przedmiotowej równie ważne jest zachowanie osoby uprawnionej do kontroli, która musi poruszać się

¹⁰² Por. postanowienie SN z 12.01.2015 r., III KK 290/14, LEX nr 1622322.

pojazdem lub znajdować się w nim (przy czym może tu chodzić także o statek wodny lub powietrzny), zaś pojazd powinien używać sygnałów świetlnych oraz dźwiękowych, czyli właściwych dla pojazdu uprzywilejowanego.

Zredagowana w ten sposób treść nowego przepisu z pewnością wywoła w praktyce wiele trudności interpretacyjnych, których nie usunie ogólnikowa wykładnia przedłożona parlamentowi przez projektodawców, którzy przyjęli założenie (sic!), że kontynuowanie jazdy i ucieczka przed organem kontrolującym ruch drogowy w każdym przypadku hipotetycznie może powodować zagrożenie ruchu, chociażby pośrednie. W dalszej części uzasadnienia znajdujemy tłumaczenie wykładające różnicę między występką z art. 178b k.k., zagrożonym do 5 lat pozbawienia wolności, a wykroczeniem stypizowanym w art. 92 § 2 k.w., chociaż *de facto* ten sam organ jest uprawniony do kontroli, a zachowanie sprawcze polega na zamiarze uniknięcia kontroli, gdyż tak należy rozumieć wydanie polecenia niezwłocznego zatrzymania.

Różnica między występką z art. 178b k.k. a wykroczeniem z art. 92 § 2 k.w. ma zatem polegać na tym, że uprawniony do kontroli ruchu drogowego (i nie tylko) będzie poruszał się pojazdem oznaczonym sygnałami świetlnymi i dźwiękowymi, a zobowiązany do niezwłocznego zatrzymania pojazdu mechanicznego także będzie znajdował się w ruchu i pomimo odbieranych sygnałów będzie kontynuował jazdę, która zostanie potraktowana jako ucieczka przed kontrolą przez uprawnione służby. Projektodawcy posłużyli się zatem dość mętnym tłumaczeniem wprowadzonej zmiany.

Tego rodzaju zachowania nie można uogólniać i traktować jako zamierzonej ucieczki. Spójrzmy np. na sprawę zakończoną wyrokiem SO w Łodzi z 25.08.2016 r., V Ka 941/16, LEX nr 2132011, w której ustalono, że obwiniony wjechał na parking, zatrzymał pojazd i dalej podjął ucieczkę pieszo. Czyżby jego zachowanie mogło być zakwalifikowane z art. 178b k.k.? Zatrzymał jednak samochód, a co dalej uczynił, to już umknęło uwadze twórców nowego przepisu. Można wyobrazić sobie somalijskich piratów, którzy zabłąkali się na Morze Bałtyckie, uprowadzili dla okupu bądź w innym celu członka polskiego rządu, a następnie umykali przed uzbrojoną łodzią patrolową naszej dzielnej armii, albo pilota innego państwa, który nie zareagował na polecenie „niezwłocznego zatrzymania pojazdu” i po prostu odleciał. Sądzić należy, że nawet w obecnym okresie prokurator chwilę pomyśli, zanim zdecyduje się na zastosowanie omawianego przepisu. Będzie jednak miał świadomość, że w razie „udanej ucieczki” będzie musiał precyzyjnie zidentyfikować sprawcę, któremu trzeba będzie dowieść, a to obowiązek prokuratora, że odebrał sygnały nakazujące niezwłoczne zatrzymanie, prawidłowo je zinterpretował, jak też nie pomylił tajnego radiowozu z innym pojazdem uprzywilejowanym, np. pędzącym bmw czy audi jakiegoś VIP-a. Są to kwestie natury dowodowej leżące po stronie oskarżyciela, z uwzględnieniem że sprawca zasadniczo każdego przestępstwa ma prawo do zachowania *incognito*, toteż nie musi go ujawniać, a więc dostarczać dowodów przeciwko sobie (art. 74 § 1 k.p.k.), z pewnymi wyjątkami, które dotyczą wyłącznie podejrzanego lub podejrzanego.

Artykuł 178b k.k., chociaż umieszczony został w rozdziale XXI Kodeksu karnego, nie powinien stać na straży bezpieczeństwa w stopniu porównywalnym do czynów określonych w art. 178a § 1 k.k. Przestępstwo określone w art. 178b k.k., chociaż przepis ten umieszczony został w rozdziale XXI Kodeksu karnego, nie powinno godzić w bezpieczeństwo ruchu w stopniu porównywalnym do czynów określonych w art. 178a § 1 k.k. Jego sprawca może z punktu widzenia obowiązujących zasad bezpieczeństwa oraz obranej taktyki jazdy zachowywać się zupełnie poprawnie. Dlatego też projektodawcy przesadzili w uzasadnieniu przedłożonego Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projektu zmian w prawie karnym, rekomendując konieczność wprowadzenia tego rodzaju nowego przepisu. Ów przepis – należy wyrazić taką obawę – może wpłynąć wyłącznie na poprawienie policyjnych statystyk. Nie raz i nie dwa spotykane były sytuacje, zwłaszcza na autostradach czy drogach ekspresowych, gdy „tajny” radiowóz jechał za wytypowanym „piratem”, rejestrował wykroczenia, sam je zresztą popełniając, a następnie włączał wszelkie możliwe sygnały, aby rozpocząć spektakularny pościg. Czy jednak rejestrując wykroczenia, a następnie podejmując działania pościgowe, miał na to ustawowe przyzwolenie? Odpowiedź na postawione pytanie nie jest jednoznaczna, a Prawo o ruchu drogowym na ten temat milczy. Krótko mówiąc, nowy przepis daje funkcjonariuszom państwa groźny oręż, który może osiągnąć niekoniecznie piratów drogowych. Autor pomysłu, Minister Sprawiedliwości i Prokurator Generalny zarazem, mający zapewne „ogromne doświadczenie” w etiologii przestępczości drogowej, przekonał posłów, senatorów oraz Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. W nieskładnym uzasadnieniu nie odniósł się jednak do rzeczy najważniejszej, a mianowicie do tego, że nauka dotycząca wypadkowości drogowej w gruncie rzeczy jest metodologią, sposobem pracy. Jej ustalenia nie są wnioskami, lecz czysto statystycznymi przybliżeniami. Występujące anomalie wcale nie muszą oznaczać konieczności burzenia całego systemu, ale nakazują włączenie ich do dalszych badań. Tego jednak nie zrobiono.

Przestępstwo z art. 178b k.k. może być popełnione wyłącznie z winy umyślnej w zamiarze bezpośrednim. Powyższe oznacza, że potencjalny sprawca poruszający się pojazdem mechanicznym, który odebrał informację od funkcjonariusza publicznego poruszającego się również takim samym pojazdem odpowiednio oznakowanym o konieczności niezwłocznego zatrzymania, miał obowiązek to wykonać, i to niezwłocznie. Zamiaru niewykonania niezwłocznego zatrzymania pojazdu nie można domniemywać, lecz należy w oparciu o obiektywne dowody, w tym również identyfikujące osobę prowadzącego, ustalić, że taki właśnie był zamiar sprawcy.

W tym miejscu dochodzimy do kolejnej kwestii wymagającej interpretacji, a mianowicie co miał na myśli ustawodawca, nakazując kontrolowanemu „niezwłoczne zatrzymanie”. Można przyjąć, że słowo „niezwłocznie” absolutnie nie oznacza natychmiastowości. Biorąc zaś pod uwagę, że polecenie owego zatrzymania ma miejsce podczas ruchu pojazdów, należy uwzględnić podstawową zasadę ruchu drogowego, a mianowicie zachowania należytej ostrożności przy jednoczesnym baczeniu, czy „natychmiastowe zatrzymanie” nie zagrazi bezpieczeństwu. Stąd nakaz takiego zatrzymania powinien

uwzględniać realia czasu i miejsca, jak też okoliczności, w tym zwłaszcza natężenie ruchu pojazdów. Warto zwrócić uwagę, że występki z art. 178b k.k. może być również usiłowany. Dlatego też przy jego wykładni nieostre pojęcie natychmiastowości powinno być interpretowane w ten sposób, że to uprawniony podmiot powinien wskazać kierującemu miejsce, w którym powinien się zatrzymać. Tego rodzaju wykładnia spełni istotną funkcję ograniczenia dowolności pojmowania tego pojęcia.

Artykuł 178b k.k. nie może być zatem traktowany jako zbliżony do treści art. 180a k.k. Uznanie go za *delictum proprium* nie znajduje jakiegokolwiek uzasadnienia. Jest on raczej zbliżony do treści art. 178 k.k. w zakresie tzw. ucieczki sprawcy z miejsca czynu określonego w art. 173, 174 lub 177 k.k.

Należy zwrócić uwagę, że art. 178b k.k. zakłóca całą aksjologię występków stypizowanych w rozdziale XXI Kodeksu karnego. Z jednej strony wskazuje na konieczność podporządkowania się określonemu poleceniu w bardzo konkretnych okolicznościach, ale z drugiej nie określa, że naruszone zostały jakiekolwiek zasady bezpieczeństwa obowiązujące w ruchu drogowym. Mało tego, przewiduje karalność braku samodenuncjacji, a tym samym pozostaje w sprzeczności z treścią art. 74 § 1 k.p.k. oraz uzasadnia wyrażenie poglądu o jego niekonstytucyjności. I dalej, przewidziane przez ustawodawcę następstwo czasowe czynów związane np. z próbą zatrzymania przez pieszy patrol Policji kierującego, a następnie wdrożony za nim pościg, ale już przez pojazd mechaniczny, można potraktować jako kompletnie sztuczne wyodrębnienie. Zatrzymywanie pojazdu oparte na „widzimisię” policjanta nie znajduje racjonalnego umotywowania. Powinno budzić poważne wątpliwości co do przestrzegania praw obywatelskich przez organy państwa, które zbyt wiele uprawnień dały służbom policyjnym¹⁰³.

Wykładnia językowa art. 178b k.k. jednoznacznie wskazuje, że w razie braku reakcji kierującego na sygnał organu uprawnionego do kontroli ruchu do zatrzymania pojazdu mechanicznego wskazany organ został uprawniony do podjęcia działań pościgowych. Należy zwrócić uwagę, że owe działania pościgowe będą zmierzały do zatrzymania kierującego, który nie podporządkował się poleceniu zatrzymania. W stosunku zatem do prowadzącego działania pościgowe znajdą zastosowanie regulacje zawarte w ustawie z 24.05.2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz.U. z 2023 r. poz. 202 ze zm.). Wskazuje na to jednoznacznie art. 31 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 11 pkt 2, 3, 7, 9–11 tej ustawy. Zatrzymanie lub zablokowanie innego pojazdu, także w celu zatrzymania kierującego, znajduje zastosowanie w ramach tzw. działań pościgowych. Działania pościgowe to nic innego jak zespół przedsięwzięć organizacyjnych i technicznych zmierzających do ujęcia osób ściganych¹⁰⁴.

¹⁰³ Por. K.J. Pawelec, *Kontrowersje wokół przestępstwa ucieczki przed policyjnym pościgiem – art. 178b Kodeksu karnego. Artykuł polemiczny*, PnD 2019/1, s. 5–9 oraz podana literatura.

¹⁰⁴ Por. B. Hołyst, *Kryminalistyka*, Warszawa 2007, s. 419–421.

W tego rodzaju sytuacji znajdują zastosowanie przepisy o zatrzymaniu. Wykonujący czynności pościgowe powinni kierować się zasadą minimalizacji ryzyka. W razie jego przewidywania, czyli wystąpienia choćby potencjalnego, ale przewidywalnego niebezpieczeństwa, powinni zrezygnować z podejmowania dalszego pościgu. Należy się zgodzić z poglądem, że funkcjonariusze Policji posługujący się nieoznakowanym pojazdem (sygnałami uprzywilejowania) wykonujący czynności pościgowe nie posługują się pojazdem uprzywilejowanym, toteż obowiązani są do przestrzegania przepisów Prawa o ruchu drogowym¹⁰⁵.

5.4. Dopuszczenie do ruchu niebezpiecznego pojazdu (art. 179 k.k.)

Występek z art. 179 k.k. jest *delictum proprium* osób, na których ciąży szczególnie obowiązek prawny dbania o bezpieczeństwo ruchu. Jest to przestępstwo formalne. Dyspozycja art. 179 k.k. jest wypełniona w razie niewywołania jakichkolwiek ujemnych skutków, chociaż w domyśle zawiera niebezpieczeństwo ujemnych skutków w postaci spowodowania katastrofy, sprowadzenia jej realnego niebezpieczeństwa, wywołania innego niebezpieczeństwa, jak też wypadku drogowego. Strona przedmiotowa polega więc na:

- 1) dopuszczeniu do ruchu pojazdu mechanicznego lub innego pojazdu w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu;
- 2) dopuszczeniu do prowadzenia takiego pojazdu po drodze publicznej, w strefie ruchu lub zamieszkania przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo nieposiadającą wymaganych uprawnień.

Powyższe wyliczenie wymienione w pkt 1 i 2 jest enumeratywne, toteż poza nawias tego przepisu zostało wyłączone dopuszczenie do ruchu kierowcy chorego, przemęczonego czy też przyjmującego leki zmniejszające sprawność psychomotoryczną. Dopuszczenie do prowadzenia pojazdu po drodze publicznej lub innej drodze osoby niesprawnej psychofizycznie jest wyłącznie wykroczeniem z art. 96 k.w., który jest normą konkurencyjną dla art. 179 k.k.

Ograniczenie kręgu podmiotów przestępstwa z art. 179 k.k. wynika z użytego przez ustawodawcę sformułowania „wbrew szczególnemu obowiązкови dopuszcza”. W sformułowaniu tym kryje się implikacja. Z jednej strony na kimś ciąży szczególnie obowiązek dbałości, a z drugiej osoba ta decyduje o dopuszczeniu do ruchu (stanu dynamicznego) niebezpiecznego pojazdu lub człowieka. Ten prawny obowiązek wynika ze sprawowanej funkcji lub zajmowanego stanowiska, lub z treści umowy o pracę¹⁰⁶. Wykładnia roz-

¹⁰⁵ Szerzej K.J. Pawelec [w:] M. Karpiuk, A. Nowosad, K.J. Pawelec, K. Sikora, I. Tuleya, *Ustawa o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej. Komentarz*, Olsztyn 2019, s. 146–149 oraz podana literatura.

¹⁰⁶ Teza powołanej uchwały SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74; K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 176; L. Kubicki, *Przestępstwa popełnione przez zaniechanie. Zagadnienia podstawowe*, Warszawa 1975, s. 178–185; B. Świątkiewicz, *Niektóre zagadnienia znamion przestępstwa z art. 146 k.k.*, ZNASW 1990/60, s. 64.

szerzająca – wykraczająca poza: dyspozytorów, dyżurnych ruchu, osoby prowadzące kontrole stanu technicznego pojazdu, funkcjonariuszy służby ruchu, przełożonych kierowców, dowódców i dysponentów wojskowych pojazdów mechanicznych, osoby wykonujące usługi konserwacyjne, serwisowe, naprawcze czy diagnostyczne – nie jest dopuszczalna¹⁰⁷. W doktrynie podkreślono, że w zasadzie nie należą do tej kategorii mechanicy wykonujący naprawę lub przegląd techniczny. Nie należą również do podmiotów wskazanych w art. 179 k.k. osoby, które doprowadziły kierującego do stanu nietrzeźwości lub stanu wskazującego na użycie środków odurzających, a następnie dopuściły go do prowadzenia pojazdu¹⁰⁸. Nie wolno jednak pomijać kwestii, że nie każdy obowiązek prawny jest obowiązkiem szczególnym. Wystarczy wspomnieć o stanie wyższej konieczności, gdy sprawca poświęca dobro, które ma szczególny obowiązek chronić, nawet z narażeniem na osobiste niebezpieczeństwo¹⁰⁹.

Przestępstwo z art. 179 k.k. może być popełnione wyłącznie umyślnie z zamiarem bezpośrednim lub ewentualnym. Jest przestępstwem z abstrakcyjnego zagrożenia, które wynika z samego faktu, że pojazd lub „niebezpieczny” kierowca zostali dopuszczeni do ruchu¹¹⁰. W wyroku z 15.11.2012 r., II KK 6/12, OSNKW 2013/5, poz. 39, SN przyjął: „Dla stwierdzenia znamion przestępstwa określonego w art. 179 k.k. konieczne jest ustalenie, że pojazd dopuszczony do ruchu znajduje się w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu ruchu pojazdów; wymaga to wskazania na cechy pojazdu, które sprawiają, że w przypadku udziału pojazdu w ruchu istnieje duże prawdopodobieństwo doprowadzenia do uszczerbku w dobrach prawnych uczestników ruchu (...). Świadomość możliwości realizacji znamion czynu zabronionego jest też przeżyciem intelektualnym charakteryzującym tzw. świadomą nieumyślność (art. 9 § 2 k.k.). Użytego przez ustawodawcę w art. 9 § 1 *in fine* k.k. znamienia «godzi się», które ma stanowić kryterium odróżniające zamiar ewentualny od świadomej nieumyślności, nie można utożsamiać z samą świadomością jakiegokolwiek możliwości realizacji znamion czynu zabronionego. Znamię to wyraża dodatkową kwalifikację strony podmiotowej, z uwagi na którą można zachowanie sprawcy potraktować jako zachowanie umyślne”¹¹¹.

Do rozważenia pozostaje kwestia nieposiadania przez kierującego wymaganych uprawnień. Można sądzić, że ustawodawcy chodziło o uprawnienia w sensie formalnym, a nie o faktyczną umiejętność kierowania danym pojazdem. Aktualna pozostaje zatem teza 20

¹⁰⁷ Uchwała SN z 19.11.1976 r., I KZP 47/76, OSNKW 1976/12, poz. 141, a także wyrok SN z 10.04.1982 r., Rw 203/82, OSNKW 1982/9, poz. 59; E. Szwedek, *Odpowiedzialność karna dyspozytora*, NP 1973/9, s. 1280.

¹⁰⁸ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 362 i n.

¹⁰⁹ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 184–185; por. wyrok SN z 13.07.2011 r., II KK 25/11, LEX nr 898594.

¹¹⁰ I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, *Kodeks karny z komentarzem*, Warszawa 1973, s. 430.

¹¹¹ Szerzej K.J. Pawelec, *Realizacja znamion przestępstwa dopuszczenia do ruchu pojazdu bezpośrednio zagrażającego bezpieczeństwu w ruchu. Glosa do wyroku SN z 15.11.2013 r., II KK 6/12*, M. Praw. 2018/21, s. 1166–1169.

cytowanej uchwały SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74, który przyjął, że takich uprawnień nie ma kierowca, którego prawo jazdy zostało zatrzymane, obojętnie w jakim trybie i z jakich przyczyn, lub wobec którego orzeczony został zakaz prowadzenia np. wszelkich pojazdów mechanicznych. Przepęstwo z art. 179 k.k. skierowane jest przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego. Jeżeli zatem naruszenie zasad bezpieczeństwa przez sprawcę czynu z art. 179 k.k. spowodowało skutki określone w art. 173, 174 czy 177 k.k., to sprawca podlega odpowiedzialności na podstawie tego przepisu niezależnie od innego przępczego skutku.

5.5. Zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu pojazdów (art. 180 k.k.)

Artykuł 180 k.k. składa się z dwóch części, które obejmują różne stany faktyczne i odmienne podmioty. Część pierwsza skierowana jest na podmioty, których czynności związane są bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych. Część druga dotyczy tych wszystkich, którzy pełniąc czynności zawodowe w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, mogą spowodować bezpośrednie niebezpieczeństwo dla ruchu. Krótko mówiąc, jest to norma niezwykle pojemna, której interpretacja nastręcza poważnych trudności.

Przyglądając się treści art. 180 k.k., chciałoby się powiedzieć, że podmiotem tego przepęstwa jest wyłącznie ten, do którego czynności zawodowych należy bezpośrednio zapewnienie bezpieczeństwa ruchu. Słowo „bezpośrednio” może jednak mieć znaczenie zarówno podmiotowe, jak i przedmiotowe. Bezpośredniość to sposób działania lub zaniechania osoby, do której obowiązków należy zapewnienie bezpieczeństwa ruchu. Tak więc stwierdzony dowodowo fakt bycia określonej osoby w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego musi łączyć się z wykonywaniem przez nią określonych czynności zawodowych związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów. Bogata w tej materii judykatura do osób takich zalicza m.in.: dyżurnych ruchu, nastawiaczy, drózników, osoby kierujące ruchem, konduktorów pociągów¹¹². Nie jest to lista zamknięta, a poglądy doktryny bywały bardzo różne¹¹³. Wiele sporów wywoływała przy tym kwestia odpowiedzialności z art. 180 k.k. instruktora nauki jazdy. Początek tym sporom dał wyrok SN z 27.05.1997 r., V KKN 268/96, z głosą aprobującą K. Buchały, OSP 1998/3, poz. 67; głosą częściowo aprobującą A. Kawczyńskiego, Prok. i Pr. 1998/5, s. 83; głosą krytyczną R.A. Stefańskiego, WPP 1998/3–4, s. 178,

¹¹² R.A. Stefański, *Konsekwencje prawne kierowania pojazdem po zatrzymaniu dokumentów stwierdzających uprawnienie do prowadzenia pojazdów albo po orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów bądź po cofnięciu uprawnień w trybie administracyjnym*, „Zeszyty Wykroczeń” 1988/1, poz. 2326; R.A. Stefański, *Pozbawienie kierowcy prawa jazdy*, Poznań 1993, s. 9.

¹¹³ Uchwała SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74, teza 21; wyrok SN z 10.06.1998 r., V KKN 213/97, Prok. i Pr. 1998/11–12, s. 5; uchwała SN (7) z 15.02.1973 r., VI KZP 66/72, OSNKW 1973/6, poz. 71; wyrok SN z 26.07.1982 r., Rw 474/82, OSNKW 1982/12, poz. 91.

w którym stwierdzono: „Instruktor nauki jazdy, udzielając w stanie nietrzeźwości nauki jazdy, wyczerpuje swoim zachowaniem znamiona przestępstwa z art. 147 § 1 [k.k. z 1969 r., obecnie art. 180 k.k. – przyp. aut.]”¹¹⁴.

Problem wywołany został nieco sztucznie, gdyż z jednej strony instruktor nauki jazdy sprawuje nadzór nad poczynaniami kursanta, ale z drugiej dysponuje odpowiednimi narzędziami, ma zatem wpływ na prowadzenie pojazdu, toteż można przyjąć, iż jest osobą współprowadzącą. Dlatego też zależnie od ustaleń faktycznych odpowiedzialność instruktora może być oparta zarówno na art. 180 k.k., jak i na innym przepisie, np. art. 177 czy 174 k.k.

Przestępstwo z art. 180 k.k. może być popełnione wyłącznie z winy umyślnej, z zamiarem zarówno bezpośrednim, jak i ewentualnym. Jednak od strony przedmiotowej zapewnienie bezpośredniego bezpieczeństwa ruchu wymaga krótkiego komentarza. Należy zwrócić uwagę, że art. 180 k.k. zawęził zakres odpowiedzialności przez stwierdzenie, że chodzi o czynności związane bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu. Termin ten interpretowany był dwojako. Z jednej strony odnoszono go do osób, które faktycznie wykonywały czynności związane bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów¹¹⁵, z drugiej zaś wiązano te czynności nie z podmiotem, lecz z bezpieczeństwem, uznając, że chodzi o każdą czynność wiążącą się wprost z bezpieczeństwem ruchu pojazdów¹¹⁶.

W doktrynie zasadnie podnoszono, że czynnościami zapewniającymi bezpieczny ruch pojazdów są czynności mające na celu zapewnienie uczestnictwa w ruchu osób o odpowiedniej sprawności psychofizycznej, sprawnych pojazdów, właściwego oznakowania, odpowiedniego stanu drogi oraz organizacji ruchu¹¹⁷. Zdawałoby się, że nie mogą to być jednak czynności wchodzące w zakres kierowania pojazdem, w tym nawet kierowania zespołowego. Jednak wypracowana w orzecznictwie koncepcja sprawstwa rozszerzonego poszła znacznie dalej. Przykładowo przyjmuje się, że sprawcą wypadku drogowego może być nie tylko kierujący, ale także osoba, która w jakikolwiek sposób zainicjowała wolę, aby kierujący prowadził pojazd, naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu, toteż sama również naruszyła wskazane zasady, stąd ponosi odpowiedzialność za skutek. Tego rodzaju zachowanie sprawcy zgodnie z powołaną koncepcją można powiązać ze skutkiem, zarówno na płaszczyźnie ontologicznej, jak i normatywnej. Nie może budzić wątpliwości, że naruszenie przez sprawcę zasad bezpieczeństwa miało miejsce przez

¹¹⁴ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 192; W. Radecki, *Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego przez nietrzeźwych kierowców*, NP 1975/10–11, s. 1307.

¹¹⁵ Wyrok SN z 13.02.1969 r., V KRN 9/69, OSNKW 1969/7–8, poz. 95.

¹¹⁶ J. Bafia, *Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie kodeksu karnego i projekcie prawa o wykroczeniach*, NP 1969/2, s. 189; wyrok SN z 10.06.1998 r., V KKN 213/97, Prok. i Pr. 1998/11–12, s. 5.

¹¹⁷ J. Kochanowski, *Przestępstwa...*, s. 258; R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 431 i podana tam literatura.

dopuszczenie do ruchu niesprawnego technicznie pojazdu i wydanie polecenia jazdy kierowcy, przy wykorzystaniu podległości wynikającej ze stosunku pracy. Wywołane przez niego niebezpieczeństwo urzeczywistniło się w skutku określonym w art. 177 § 2 k.k. – stwierdził SA we Wrocławiu w wyroku z 24.08.2016 r., II AKa 201/16, któremu to niebezpieczeństwu oskarżony nie zapobiegł, chociaż mógł to uczynić, toteż było ono realne. Należy wyrazić nadzieję, że koncepcja ta nie znajdzie szerszego zastosowania, gdyż do sfery odpowiedzialności karnej wprowadza elementy odpowiedzialności zbiorowej, chociaż w wyjątkowych sytuacjach może okazać się przydatna.

5.6. Prowadzenie pojazdu mechanicznego bez uprawnień (art. 180a k.k.)

Ustawą z 20.03.2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 541 ze zm.) wprowadzony został do Kodeksu karnego art. 180a, określający odpowiedzialność karłą za prowadzenie pojazdu mechanicznego bez uprawnień. Intencją ustawodawcy, mimo wielu uwag krytycznych, było wprowadzenie karalności w przypadkach prowadzenia pojazdów mechanicznych przez osoby, którym odebrano uprawnienia do ich prowadzenia w ściśle określonych miejscach, tj. po drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu¹¹⁸. Wskazane wyliczenie jest wyczerpujące. Należy jednak zauważyć, że w obowiązującym stanie prawnym istnieją już cztery przepisy penalizujące prowadzenie pojazdu pomimo utraty uprawnień. Są to: nowy art. 180a, art. 244, 244b § 1 k.k. oraz art. 94 § 1 k.w. Powyższe wprowadza pewien zamęt, toteż konieczne jest precyzyjne ustalenie znamion podmiotowych występkę z art. 180a k.k., aby następnie określić jego relacje do wymienionych innych czynów zabronionych.

Przedmiotem występkę prowadzenia pojazdu mechanicznego bez uprawnień jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy czym ów przedmiot penalizacji określonej w art. 180a k.k. wydaje się wątpliwy¹¹⁹. Na czoło wysuwa się funkcja represyjna wobec osób, które utraciły uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych. Zarówno w orzecznictwie, jak i w doktrynie określono pojęcie prowadzenia. Obejmuje ono nie tylko zachowanie będące czynnością kierującego nadrzędną w ramach zespołu prowadzącego pojazd, lecz także czynności kilku uczestników tego zespołu¹²⁰. Termin „prowadzi” obejmuje zatem spełnienie jakichkolwiek czynności związanych bezpośrednio z uruchomieniem pojazdu¹²¹. Jednak samo uruchomienie pojazdu wcale nie musi oznaczać podjęcia jazdy. Jest to kwestia wymagająca udowodnienia.

¹¹⁸ J. Kochanowski, *Przepęstwa...*, s. 257; K. Krajewski, *Pojęcie środka odurzającego na gruncie kodeksu karnego*, PiP 2003/11, s. 30–42; A.T. Olszewski, *Glosa do uchwały SN z 27.02.2007 r., I KZP 36/06*, Prok. i Pr. 2008/12, s. 154–158.

¹¹⁹ Por. P. Zontek [w:] *Nowelizacja prawa karnego. Komentarz*, red. W. Wróbel, Kraków 2015, s. 381–385.

¹²⁰ Por. R.A. Stefański [w:] *Kodeks...*, red. R.A. Stefański, 2015, s. 1013.

¹²¹ Zob. K. Buchała, *Glosa do wyroku SN z 13.02.1969 r., V KRN 9/69*, s. 832–833; por. wyrok SN z 5.02.1987 r., V KRN 462/86, z glosą aprobującą R.A. Stefańskiego, NP 1989/7–8, s. 237–241.

Artykuł 180a k.k. operuje również pojęciem niestosowania się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami. Organem tym jest starosta (art. 103 ust. 1 ustawy z 5.01.2011 r. o kierujących pojazdami, Dz.U. z 2023 r. poz. 622). Decyzja ta musi być ostateczna, przy czym bez znaczenia jest przyczyna cofnięcia uprawnień. R.A. Stefański¹²² wymienia jedenaście takich przypadków, przy czym wyliczenie to jest enumeratywne.

Podmiotem występku z art. 180a k.k. może być wyłącznie ten, kto posiadał uprawnienia do kierowania pojazdami, ale zostały mu cofnięte. Nie dotyczy zatem osób, które takich uprawnień nie posiadały, co kłóci się z całą aksjologią systemu prawa karnego, albowiem takie osoby, przynajmniej w znacznej większości (badań tego rodzaju nigdy nie przeprowadzono), mogą stwarzać znacznie większe niebezpieczeństwo dla ruchu drogowego niż te, które posiadały uprawnienia.

Określone w art. 180a k.k. przestępstwo ma charakter indywidualnie właściwy¹²³. Może być popełnione wyłącznie w zamiarze bezpośrednim lub ewentualnym.

Jednak koncepcja tzw. rozszerzonej odpowiedzialności otwiera, nawet w nadmiarze, możliwości ścigania karnego osób, nie zawsze związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wprowadza domniemanie istnienia związku przyczynowego między zaistniałym zdarzeniem, jego skutkiem a zaniedbaniami innych osób co powoduje wprowadzenie do odpowiedzialności karnej niedopuszczalnej analogii.

6. Zbieg przepisów o czynach przeciwko bezpieczeństwu drogowemu i innych

6.1. Uwagi wprowadzające

Odpowiedzialność karną za czyny stypizowane w art. 173, 174, 177 k.k. mogą ponieść nie tylko sprawca bezpośredni, lecz także inni współuczestnicy ruchu drogowego. Podobnie jest w sytuacji zakwalifikowania czynu z art. 178 k.k. Należy jednak zwrócić uwagę, że skutek przestępstwa określonego w art. 173 k.k. może krzyżować się z art. 174 k.k. Z tych też powodów dotyczy również art. 178 k.k., przewidującego obostrzenie odpowiedzialności karnej. Podobnie może być w przypadku występku z art. 177 k.k. Nie można jednak pominąć osób nieprowadzących pojazdów mechanicznych lub zobowiązanych zawodowo do

¹²² Por. K. Buchała, *Przestępstwa popełnione w stanie nietrzeźwości*, NP 1960/7–8, s. 992; S. Paweł, *Kilka kwestii prawnych z zakresu nowej ustawy o zwalczaniu alkoholizmu*, NP 1960/12, s. 1642; T. Cyprian, *Alkohol a wypadki drogowe*, PK 1961/34, s. 770.

¹²³ R.A. Stefański [w:] *Kodeks...*, red. M. Filar, s. 1100–1107; K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 59–61.

zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego (art. 179 i 180 k.k.). Ich odpowiedzialność za skutek w postaci winy umyślnej wydaje się mocno wątpliwy, ale pod postacią winy nieumyślnej nie może zostać kategorycznie wykluczony, chociaż absolutnie nie jest dostrzegany w praktyce. Praktyka zaś dostarcza licznych przykładów niedostrzegania ewentualnej odpowiedzialności karnej za skutki przestępstw określonych w art. 173, 174 i 177 k.k. osób wymienionych w przepisach art. 179 oraz 180 k.k. Podobnie jest w sytuacjach tzw. sprawstwa pośredniego, dotyczącego np. osób udostępniających do prowadzenia pojazdów mechanicznych nietrzeźwemu bądź nakłaniających takiego do podjęcia jazdy. Niewątpliwie w razie nienastąpienia skutku wskazanego w powołanych wyżej przepisach osoby takie jako osoby nieprowadzące nie mogą ponieść odpowiedzialności z art. 178a § 1 k.k. Jednak czy w razie jego zaistnienia będzie możliwa na gruncie obowiązującego porządku prawnego ich odpowiedzialność za skutki wymienione w art. 173, 174 lub 177 k.k.?

Są to zagadnienia niewątpliwie kontrowersyjne, które nie znalazły szerszego zainteresowania w publikacjach naukowych ani też orzecznictwie Sądu Najwyższego. Tak samo praktyka nie dostarczyła przykładów tego rodzaju spraw.

Autor wyraża zapatrywanie, że na gruncie obowiązujących przepisów – oczywiście w zależności od dokonanych ustaleń faktycznych – możliwe jest pociągnięcie do odpowiedzialności karnej uczestników ruchu drogowego lub osób nieprowadzących pojazdów mechanicznych za skutki czynów określonych w art. 173, 174 oraz 177 k.k., zwłaszcza gdy dotyczą osób zobowiązanych do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powyższe postara się wykazać na podstawie zarówno ustaleń empirycznych, jak i rozważań dogmatycznych.

6.2. Zbieg przepisów o nieumyślnym spowodowaniu katastrofy i umyślnym spowodowaniu jej niebezpieczeństwa

Spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy określonego w art. 174 § 1 k.k. zostaje niejako pochłonięte (skonsumowane) przez przepis art. 173 k.k. z chwilą, kiedy nastąpi owo zdarzenie. Działanie sprawcy z chwilą nastąpienia katastrofy może być zatem ocenione wyłącznie na podstawie treści art. 173 k.k., przy rozważeniu – a to zależy od zgromadzonego materiału dowodowego – czy sprawca spowodował ją z winy umyślnej, czy też nieumyślnej. Rodzaju winy nie można rozbijać na dwa etapy, czyli oceny niebezpieczeństwa, co wskazywałoby wielokrotnie na winę umyślną, oraz samego skutku (katastrofy) uzasadniającego przyjęcie winy nieumyślnej. Tego rodzaju rozumowanie prowadziłoby do kumulatywnej kwalifikacji z art. 174 § 1, art. 173 § 1 oraz 2 k.k. Jednak redakcja art. 173 i 174 k.k. takiej sytuacji nie przewiduje. Gdyby w omawianej kwestii miał mieć zastosowanie art. 11 k.k., to redakcja art. 174 k.k. zostałaby ujęta jak art. 157, 158 i in. k.k.¹²⁴

¹²⁴ Por. wyrok SN z 14.10.1970 r., I KR 130/70, OSNKW 1971/3, poz. 36; szerzej M. Pawelec, *O zbiegu przepisów określających przestępstwa skierowane przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym*, PnD 2016/8, s. 16–25.