

Damian Kociemba *  <https://orcid.org/0000-0002-6604-858X>

e-mail: kociemba.damian.kd@gmail.com

Definicja katastrofy w ruchu drogowym w orzecznictwie sądów apelacyjnych

https://doi.org/10.25312/2391-5129.32/2021_12dk

W artykule podjęta została problematyka dotycząca sprawdzenia katastrofy w ruchu drogowym. Autor za cel obiera weryfikację hipotezy, że w orzecznictwie sądów apelacyjnych wypracowane zostały kryteria pozwalające na stwierdzenie dopuszczenia się przez daną osobę występku lub przestępstwa określonego w art. 173 § 2, § 4 Kodeksu karnego (Dz.U. 1997, nr 88, poz. 553 z późn. zm.), wspartej pięcioma pytaniami:

1. Jakie przyczyny mogą powodować powstanie wydarzenia zakłócającego w sposób nagły i groźny ruch lądowy?
2. Czym cechuje się katastrofa w ruchu drogowym?
3. Jakie cechy posiadają inne zdarzenia w ruchu drogowym, wśród których wyróżnić można kolizję oraz wypadek?
4. Na jakich typach drogi może zdarzyć się katastrofa?
5. Czy teza 12 zawarta w Uchwale SN z dnia 28 lutego 1975 r. o sygnaturze akt V KZP 2/74 utraciła swoją aktualność w czasach współczesnych?

Odpowiedź na niejasne kwestie została wsparta między innymi analizą: ustaw, uchwał Sądu Najwyższego czy też orzecznictwa sądów apelacyjnych.

Słowa kluczowe: art. 173 k.k., bezpieczeństwo w ruchu drogowym, katastrofa w ruchu drogowym

* Inż. Damian Kociemba – absolwent kierunku transport na Wydziale Techniki i Informatyki Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi.

Wstęp

Kodeks karny (dalej: k.k.) uchwalony 6 czerwca 1997 r., a obowiązujący od 1 września 1998 r. poddany był dotychczas 98 nowelizacjom oraz opublikowane zostały 4 obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej zawierające tekst jednolity. Jego częste nowelizacje można rozpatrywać w dwóch aspektach:

1. Pozytywnym – kryminalizacja pewnych zachowań w społeczeństwie jest próbą potępienia takich działań oraz daje możliwość dochodzenia sprawiedliwości za doznane krzywdy, których nie sposób było przewidzieć, projektując pierwotną wersję ustawy. Widoczne jest tu powiązanie częstych modyfikacji k.k. z intensywnie postępującymi zmianami zachodzącymi we współczesnym świecie, które dotyczą wielu dziedzin życia człowieka.
2. Negatywnym – w nauce prawa karnego nie brakuje głosów o zabarwieniu pejoratywnym zwracających uwagę na fenomen tak zwanego populizmu penalnego. Zdefiniowania tego zjawiska podjął się chociażby W. Zalewski (2009: 31–32), pisząc, że jest to: „zespół społecznych przekonań, a także działań politycznych i legislacyjnych podejmowanych z programowym ograniczeniem roli ekspertów, współkształtowany przez media, charakteryzujący się surowym nastawieniem do przestępczości i brakiem współczucia dla sprawców”.

Jeden i drugi aspekt znajdzie zarówno zwolenników, jak i przeciwników. Zaprezentowany przez autora wywód należy traktować jako przeprowadzenie ogólnej charakterystyki k.k. w kontekście jego częstych nowelizacji. Co do pojęcia katastrofy w ruchu lądowym, stanowiącego główny przedmiot rozważań niniejszej publikacji, to odpowiedzialność za ten typ występkę bądź przestępstwa po raz pierwszy została sprecyzowana już w Rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. – Kodeks karny (Dz.U. 1932, nr 60, poz. 571 z późn. zm.). Naturalną kolejną rzeczą było więc utrzymanie podobnych przepisów odpowiednio w Ustawie z dnia 19 kwietnia 1969 r. Kodeks karny (Dz.U. 1969, nr 13, poz. 94 z późn. zm.) oraz aktualnie obowiązującej Ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz.U. 1997, nr 88, poz. 553 z późn. zm.). Mianownikiem wszystkich treści przepisów jest użycie nieprecyzyjnych zdaniem autora pojęć, takich jak: zagrożenie życia lub zdrowia *wielu* osób, uszkodzenie mienia w *wielkich* rozmiarach. Próżno też szukać wyczerpującej definicji pojęcia katastrofy w ruchu, a jedyna interpretacja została zawarta w tezie 12 Uchwały Sądu Najwyższego (dalej: SN) z dnia 28 lutego 1975 roku (sygn. V KZP 2/74¹), której brzmienie jest następujące: „Katastrofą w ruchu lądowym [...] jest wy-

¹ Wprawdzie na mocy uchwały podjętej przez SN dnia 5 maja 1992 roku (sygn. KwPr 5/92), w której przedstawione zostało postanowienie: „Uchwały Sądu Najwyższego zawierające wytyczne w zakresie wykładni prawa i praktyki sądowej nie mają mocy zasad prawnych”, przytoczony fragment z 1975 roku nie powinien być przedmiotem analizy niniejszej pracy, to SN odwołał się w wyroku z dnia 5 grudnia 1995 roku (sygn. WR 186/95) do Uchwały z dnia 28 lutego 1975 r., uzasadniając to aktualnością zawartej w niej tezy (sygn. V KZP 2/74) poprzez wyrażenie poglądu: „aczkolwiek uchwała ta straciła moc zasady prawnej [...], to jednak zawarty w jej uzasadnieniu

darzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy, sprowadzające konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi lub mienie w znacznych rozmiarach oraz niosące ze sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego”.

Ponownie autor dostrzega pewną nieostrość w takich pojęciach, jak: *większa* liczba ludzi, [uszkodzenie] mienia w *znacznych* rozmiarach. Oprócz tego można zauważyć zbieżność pomiędzy art. 173 § 1 k.k. a uchwałą SN, która przejawia się poprzez użycie słów mówiących o zagrożeniu dla większej liczby osób lub mienia.

Bazując na nieostrości pojęć, sformułowane zostały następujące pytania badawcze:

1. Jakie przyczyny mogą powodować powstanie wydarzenia zakłócającego w sposób nagły i groźny ruch lądowy?
2. Czym cechuje się katastrofa w ruchu drogowym?
3. Jakie cechy posiadają inne zdarzenia w ruchu drogowym, wśród których wyróżnić można kolizję oraz wypadek?
4. Na jakich typach drogi może zdarzyć się katastrofa?
5. Czy teza 12 zawarta w Uchwale SN z dnia 28 lutego 1975 r. o sygnaturze akt V KZP 2/74 utraciła swoją aktualność w czasach współczesnych?

Koniecznym następstwem było więc doprecyzowanie niejasnych kwestii i pojęć przez sądy powszechne (dalej: SP), stąd hipoteza przybrała następującą postać: w orzecznictwie sądów apelacyjnych wypracowane zostały kryteria pozwalające na stwierdzenie dopuszczenia się przez daną osobę występku lub przestępstwa określonego w art. 173 § 2, § 4 Kodeksu karnego (Dz.U. 1997, nr 88, poz. 553 z późn. zm.). Poprzez zwrot *kryteria* rozumieć należy ogólne okoliczności przyczyniające się zdaniem sądów apelacyjnych do nieumyślnego sprowadzenia katastrofy w ruchu drogowym. Aktualność tego tematu autor dostrzega przede wszystkim w intensywnie postępującym od dłuższego czasu rozwoju transportu, który przekłada się na występowanie różnych, często tragicznych w skutkach zdarzeń drogowych.

Materiałami źródłowymi użytymi w celu weryfikacji przedstawionej powyżej hipotezy było 9 wyroków sądów apelacyjnych (dalej: SA) wydanych w okresie od 2012 do 2016 roku o następujących sygnaturach akt: II AKa 86/12, II AKa 157/13, II AKa 231/13, II AKa 318/13, II AKa 489/14, II AKa 33/15, II AKa 355/15, II AKa 477/15, II AKa 48/16.

Metodyka badań była następująca:

1. Analiza empiryczna – badanie wyroków SA w sprawach oskarżenia o czyn z art. 173 § 2, § 4 k.k. z dokonaniem podziału na odpowiednią klasyfikację.
2. Analiza i krytyka piśmiennictwa.

pogląd (teza 4) [...] zachował – w ocenie Sądu Najwyższego rozpoznającego niniejszą sprawę – swą aktualność”.

Transport drogowy – analiza sentencji wyroku w sprawie z art. 173 § 2 k.k. (sygn. akt II AKa 86/12)

Wyrok SA w Rzeszowie z dnia 6 września 2012 r., sygn. akt II AKa 86/12 [apelaacja od wyroku Sądu Okręgowego (dalej: SO) w Rzeszowie z dnia 2 kwietnia 2012 r., sygn. akt II K 70/11]

Opis stanu faktycznego sprawy

Kierujący zespołem pojazdów złożonym z ciągnika siodłowego i naczepy (oskarżony), poruszając się po drodze wojewódzkiej, nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez niedostosowanie prędkości do warunków drogowych i podczas pokonywania łuku w prawo na jednej z serpentyn doprowadził do wyrzucenia ciągniętej naczepy na przeciwny pas ruchu, doprowadzając do zderzenia z prawidłowo jadącym autobusem, po czym zbiegł z miejsca zdarzenia.

W wyniku tego zdarzenia jego uczestnikami zostało dwanaście osób, z czego dwie poniosły śmierć na miejscu, jedna doznała obrażeń określonych w art. 156 § 1 pkt 2 k.k., jedna w art. 157 § 1 k.k. oraz jedna obrażeń określonych w art. 157 § 2 k.k.

Stanowisko sądu

Oskarżony w ocenie sądu nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym poprzez popełnienie przestępstwa określonego w art. 173 § 2 k.k. i art. 177 § 1 i 2 k.k. i art. 178 § 1 k.k. w związku z art. 11 § 3 k.k. i na podstawie art. 177 § 2 w związku z art. 11 § 3 k.k. został skazany na karę dwóch lat pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania na okres dwóch lat (art. 69 § 1 i 2 oraz art. 70 § 1 pkt 1). Oprócz tego wymierzył oskarżonemu: karę grzywny w wysokości 3600 złotych (art. 71 § 1 k.k.), zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres dwóch lat oraz zwrot dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów (odpowiednio: art. 42 § 2 k.k. i art. 43 § 3 k.k.).

Transport drogowy – analiza sentencji wyroków w sprawach z art. 173 § 2, § 4 k.k. (sygn. akt: II AKa 157/13, II AKa 231/13, II AKa 318/13, II AKa 489/14, II AKa 33/15, II AKa 355/15, II AKa 477/15, II AKa 48/16)

Wyrok SA w Lublinie z dnia 12 września 2013 r., sygn. akt II AKa 157/13 (apelaacja od wyroku SO w Siedlcach z dnia 7 maja 2013 r., sygn. akt II K 18/13)

Opis stanu faktycznego sprawy

Kierujący samochodem ciężarowym z nadwoziem furgonowym (oskarżony), poruszając się po drodze krajowej, nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez przystąpienie do manewru wyprzedzania pojazdu ciężarowego

z naczepą bez uprzedniego upewnienia się o możliwości jego wykonania w sposób nieutrudniający innym uczestnikom jazdy. Wskutek tego doszło do zderzenia czołowego przesuniętego w lewą stronę z poruszającym się poprawnie na przeciwnym pasie samochodem. W późniejszym przebiegu furgonetka uderzyła w naczepę wyprzedzanego pojazdu.

W wyniku tego zdarzenia jego uczestnikami zostało łącznie trzynaście osób, z czego jedna poniosła śmierć na skutek odniesionych obrażeń, trzy doznały obrażeń określonych w art. 157 § 1 k.k., u pozostałych stwierdzono spowodowanie uszczerbku opisanego w art. 157 § 2 k.k.

Stanowisko sądu

Oskarżony w ocenie sądu nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym poprzez popełnienie występkę określonego w art. 173 § 4 k.k. i na jego podstawie został skazany na dwa lata pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania na okres pięciu lat (art. 69 § 1 i 2 k.k. i art. 70 § 1 pkt 1 k.k.). Oprócz tego wymierzył oskarżonemu: grzywnę w wysokości 4000 zł (art. 71 § 1 k.k.), zakaz kierowania wszelkimi pojazdami mechanicznymi na okres czterech lat oraz zwrot dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów (odpowiednio: art. 42 § 1 k.k. i art. 43 § 3 k.k.).

Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 21 sierpnia 2013 r., sygn. akt II AKa 231/13 (apelacja od wyroku SO we Wrocławiu z dnia 27 marca 2013 r., sygn. akt III K 210/12)

Opis stanu faktycznego sprawy

Kierujący niesprawnym samochodem ciężarowym (oskarżony), poruszając się po drodze krajowej, umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez niedopełnienie swoich obowiązków powierzonych mu przez zatrudniające przedsiębiorstwo transportowe polegających między innymi na codziennym kontrolowaniu sprawności i stanu technicznego zespołów i podzespołów ze szczególnym uwzględnieniem elementów mających wpływ na zachowanie bezpieczeństwa. Skutkiem tego biegli stwierdzili:

1. Niesprawność zasadniczego i pomocniczego układu hamulcowego tylnych kół będącą skutkiem nieprawidłowego połączenia trzpienia siłownika pneumatycznego tylnego lewego z rozpierczem.
2. Zaciśnięcie końcówki sztywnego przewodu hamulcowego tylnego prawego koła i włożenie go do trójkąta (nie zostało potwierdzone, czy było to działanie celowe).
3. Nieprawidłowy stan ilości płynu hamulcowego.
4. Zły stan techniczny elementów ciernych układu hamulcowego (klocki i tarcza) koła prawego tylnego.

Wskutek nadmiernego obciążenia układu hamulcowego wyżej wymienionymi nieprawidłowościami, nie był on w stanie zadziałać prawidłowo podczas zjazdu w dół, doprowadzając tym samym do nadmiernego rozpędzenia pojazdu. Następstwem tego było uderzenie poprzedzającego go pojazdu osobowego, który ze względu na dużą siłę uderzył w jadący przed nim autobus, po czym zjechał na przeciwległy pas i uderzył w dwa pojazdy osobowe.

W wyniku tego zdarzenia jego uczestnikami zostały dwadzieścia trzy osoby, z czego: trzy poniosły śmierć na miejscu, dwie doznały obrażeń określonych w art. 156 § 1 pkt 2 k.k., pięć natomiast obrażeń sprecyzowanych w art. 157 § 1 k.k.

Stanowisko sądu

Oskarżony w ocenie sądu nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym poprzez popełnienie przestępstwa określonego w art. 173 § 4 k.k. i na jego podstawie wymierzona została mu kara dwóch lat pozbawienia wolności. Oprócz tego wymierzył oskarżonemu: zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych kategorii C w ruchu lądowym na okres pięciu lat (art. 42 § 1 k.k.) oraz obowiązek wypłaty nawiązek na rzecz dwóch pokrzywdzonych w łącznej wysokości 16 000 złotych (art. 46 § 2 k.k.).

Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 23 października 2013 r., sygn. akt II AKa 318/13 (apelacja od wyroku SO w Opolu z dnia 17 czerwca 2013 r., sygn. akt III K 44/13)

Opis stanu faktycznego sprawy

Kierujący zespołem pojazdów złożonym z ciągnika siodłowego i naczepy (oskarżony), poruszając się w terenie zabudowanym, nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez niezachowanie szczególnej ostrożności wymaganej w danych okolicznościach polegającej na nieodpowiedniej obserwacji przedpola jady i uderzył w tył pojazdu osobowego oczekującego na zmianę koloru sygnalizacji świetlnej z sygnału czerwonego na zielony. Powstała wskutek uderzenia siła spowodowała jego zepchnięcie pod naczepę zespołu pojazdów stojącego na pasie obok. W dalszym przebiegu oskarżony uderzył w tył innego zespołu pojazdów.

W wyniku tego zdarzenia jego uczestnikami zostało pięć osób, z czego trzy zmarły wskutek odniesionych obrażeń, a jedna doznała obrażeń określonych w art. 156 § 1 pkt 2 k.k.

Stanowisko sądu

Oskarżony w ocenie sądu nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym poprzez popełnienie przestępstwa określonego w art. 173 § 2 i 4 k.k. i na jego podstawie wymierzył mu karę dwóch lat pozbawienia wolności.

Wyrok SA w Katowicach z dnia 19 lutego 2015 r., sygn. akt II AKa 489/14 (apelacja od wyroku SO w Bielsku-Białej z dnia 9 października 2014 r., sygn. akt III K 141/12)**Opis stanu faktycznego sprawy**

Kierujący niehomologowanym zespołem pojazdów składającym się z ciągnika, ramy pomocniczej i umiejscowionego na niej innego samochodu będącego w złym stanie technicznym, ponadto który nie był poprawnie połączony z zespołem pojazdów (oskarżony), poruszając się po drodze ekspresowej, umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez przekroczenie prędkości bezpiecznej uwzględniającej stan techniczny, co skutkowało utratą stabilności toru ruchu pojazdu znajdującego się na ramie, w konsekwencji czego zjechał on na przeciwległy pas drogi i uderzył w poprawnie poruszający się pojazd. W dalszym przebiegu siła spowodowała jego oderwanie od kierowanego zestawu, przebicie ekranów dźwiękochłonnych i upadek do koryta rzeki.

W wyniku tego zdarzenia jego uczestnikami zostało łącznie osiemnaście osób, z czego osiem w wyniku odniesionych obrażeń poniosło śmierć na miejscu, siedem doznało obrażeń określonych w art. 156 § 1 pkt 2 k.k., pozostałe natomiast obrażeń sprecyzowanych w art. 157 § 1 k.k.

Stanowisko sądu

Oskarżony w ocenie sądu nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym poprzez popełnienie występkę określonego w art. 173 § 4 k.k. i na jego podstawie skazany został na karę pięciu lat pozbawienia wolności. Oprócz tego wymierzył oskarżonemu: zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres sześciu lat (art. 42 § 1 k.k.) oraz obowiązek wypłaty nawiązek na rzecz trzech poszkodowanych w łącznej kwocie 6000 złotych.

Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 27 lutego 2015 r., sygn. akt 33/15 (apelacja od wyroku SO w Opolu z dnia 13 października 2014 r., sygn. akt III K 70/13)**Opis stanu faktycznego sprawy**

Kierujący ciągnikiem siodłowym wraz z naczepą, będąc pod wpływem substancji odurzającej w postaci marihuany (oskarżony), poruszając się po drodze krajowej, nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez niezachowanie szczególnej ostrożności i przekroczenie dozwolonej administracyjnie w danym miejscu prędkości, w wyniku czego na prostym odcinku drogi zjechał na lewy pas ruchu, gdzie doszło do zderzenia z prawidłowo jadącym z przeciwnego kierunku autobusem. Siła wynikająca ze zderzenia spowodowała jego wyrzucenie do rowu, gdzie uderzył w przydrożne drzewo.

W wyniku tego zdarzenia jego uczestnikami zostało łącznie jedenaście osób, z czego dwie odniosły obrażenia określone w art. 156 § 1 pkt 2 k.k., sześć osób

obrażenia określone w art. 157 § 1 k.k., pozostałe natomiast obrażenia określone w art. 157 § 2 k.k.

Dodatkowo oskarżony został skazany w przeszłości za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości.

Stanowisko sądu

Oskarżony w ocenie sądu nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym poprzez popełnienie występku określonego w art. 173 § 2 i 4 k.k. i art. 178a § 1 k.k. przy zastosowaniu art. 11 § 2 k.k. i za to na podstawie art. 173 § 4 k.k. przy zastosowaniu art. 11 § 3 k.k. i w związku z art. 178 § 1 k.k. wymierzył mu karę czterech lat pozbawienia wolności. Oprócz tego wymierzył oskarżonemu: dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów (art. 42 § 3 k.k.) oraz obowiązek wypłaty zadośćuczynienia w wysokości 20 000 złotych (art. 46 § 1).

Wyrok SA w Warszawie z dnia 24 maja 2016 r., sygn. akt II AKa 355/15 (apelacja od wyroku SO Warszawa-Praga w Warszawie z dnia 15 czerwca 2015 r., sygn. akt V K 136/13)

Opis stanu faktycznego sprawy

Kierujący pojazdem (oskarżony), poruszając się na nieokreślonej drodze (anonimizacja danych), umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez niezastosowanie się do znaków i przekroczenie dozwolonej administracyjnie prędkości o 40 km/h, wskutek czego stracił panowanie nad pojazdem i zjechał na prawą stronę jezdni, uderzając w słup wiaduktu.

W wyniku tego zdarzenia jego uczestnikami zostało łącznie dziewiętnaście osób, z czego śmierć na miejscu poniosła jedna osoba, jedna zmarła w wyniku odniesionych obrażeń w szpitalu, dwanaście zostało narażone na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia opisane w art. 156 § 1 pkt 2 k.k., natomiast obrażeń opisanych w art. 157 § 1 k.k. doznało pięć osób.

Stanowisko sądu

Oskarżony w ocenie sądu nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym poprzez popełnienie występku określonego w art. 173 § 2 k.k. w związku z art. 173 § 4 k.k. i za to na podstawie art. 173 § 4 k.k. wymierzył mu karę czterech lat pozbawienia wolności. Oprócz tego wymierzył oskarżonemu: zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres pięciu lat (art. 42 § 1 k.k.) oraz obowiązek wypłaty zadośćuczynienia czterem osobom w łącznej wysokości 200 000 złotych (art. 46 § 1 k.k.).

Wyrok SA w Katowicach z dnia 22 grudnia 2015 r., sygn. akt II AKa 477/15 (apelacja od wyroku SO w Częstochowie z dnia 24 czerwca 2015 r., sygn. akt II K 154/14)

Opis stanu faktycznego sprawy

Kierujący pojazdem osobowym (oskarżony), wykonując z drogi podporządkowanej manewr włączania do ruchu połączony ze skrętem w lewo, umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu prawidłowo poruszającym się drogą krajową dwóm pojazdom, to jest: autobusowi nadjeżdżającemu z prawej strony oraz innemu samochodowi poruszającemu się z lewej strony. W trakcie wykonywania wspomnianego już manewru oskarżony uderzył w lewy bok autobusu, doprowadzając do jego przemieszczenia na przeciwny pas i upadku na prawy bok, a w dalszym przebiegu okoliczności doszło do zderzenia z prawidłowo jadącym z lewej strony samochodem.

W wyniku tego zdarzenia jego uczestnikami zostało dwanaście osób, z czego trzy poniosły śmierć na miejscu w wyniku odniesionych obrażeń, dwie doznały obrażeń określonych w art. 156 § 1 pkt 2 k.k., cztery obrażeń określonych w art. 157 § 1 k.k., reszta natomiast obrażeń sprecyzowanych w art. 157 § 2 k.k.

Stanowisko sądu

Oskarżony w ocenie sądu nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym poprzez popełnienie przestępstwa określonego w art. 173 § 4 k.k. i na jego podstawie wymierzył mu karę dwóch lat i sześciu miesięcy więzienia. Oprócz tego wymierzył oskarżonemu zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres dziesięciu lat (art. 42 § 1 k.k. w związku z art. 43 § 1 k.k.).

Wyrok SA w Gdańsku z dnia 12 kwietnia 2016 r., sygn. akt II AKa 48/16 (apelacja od wyroku SO w Gdańsku z dnia 9 listopada 2015 r., sygn. akt XIC K 5/15)

Opis stanu faktycznego sprawy

Kierujący niesprawnym ciągnikiem siodłowym wraz z naczepą (oskarżony), zjeżdżając z estakady, umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez naruszenie zasady sprawności technicznej pojazdu ze szczególnym uwzględnieniem elementów mających wpływ na zachowanie bezpieczeństwa. Skutkiem tego biegli stwierdzili:

1. Rozdzielone tarcze hamulcowe ciągnika i naczepy,
2. Zdemontowane wkładki cierne hamulcowe ciągnika i naczepy.
3. Nadmiernie zużyte okładziny wkładek ciernych w naczepie.
4. Zdemontowane popychacze wkładek ciernych w ciągniku i naczepie.
5. Uszkodzone i zdemontowane siłowniki hamulcowe w ciągniku.
6. Zaślepienie przewody w układzie hamulców kół tylnych ciągnika.
7. Rozdzielony amortyzator przy kole prawym tylnej osi naczepy.
8. Zastosowanie na kołach jednej osi naczepy opon różniących się rozmiarem.

Wskutek nadmiernego obciążenia układu hamulcowego wyżej wymienionymi nieprawidłowościami nie był on w stanie zadziałać prawidłowo podczas zjazdu ze wspomnianej już estakady, w konsekwencji czego uderzył w dwa pojazdy – samochód osobowy oraz trolejbus.

W wyniku tego zdarzenia jego uczestnikami zostało dwanaście osób, z czego dwie poniosły śmierć na miejscu w wyniku odniesionych obrażeń, jedna doznała obrażeń określonych w art. 156 § 1 pkt 2 k.k., trzy obrażeń określonych w art. 157 § 1 k.k., pięć natomiast obrażeń sprecyzowanych w art. 157 § 2 k.k.

Stanowisko sądu

Oskarżony w ocenie sądu nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym poprzez popełnienie przestępstwa określonego w art. 173 § 4 k.k. i na jego podstawie wymierzył mu karę dwóch lat i czterech miesięcy pozbawienia wolności. Oprócz tego wymierzył oskarżonemu zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres pięciu lat (art. 42 § 1 k.k. w związku z art. 43 § 1 k.k.).

Zestawienie analizowanych wyroków w tabeli wraz z przedstawieniem istotnych informacji

1. Zestawienie wszystkich analizowanych wyroków z najważniejszymi informacjami (cz. 1)

Sygnatura wyroku		II AKa 86/12	II AKa 157/13	II AKa 231/13	II AKa 318/13	II AKa 489/14	II AKa 33/15	II AKa 355/15	II AKa 477/15	II AKa 48/16
Okoliczności										
art. 173	§ 2 k.k.	x	–	–	x	–	x	x	–	–
	§ 4 k.k.	–	x	x	x	x	x	x	x	x
Klasyfikacja czynu	prze- stęp- stwo	x	–	x	x	x	–	–	x	x
	wystę- pek	–	x	–	–	–	x	x	–	–
Naru- szenie zasad ruchu drogo- wego	umyśl- ne	–	–	x	–	x	x	x	x	x
	nie- umyśl- ne	x	x	–	x	–	–	–	–	–

Sygnatura wyroku	II AKa 86/12	II AKa 157/13	II AKa 231/13	II AKa 318/13	II AKa 489/14	II AKa 33/15	II AKa 355/15	II AKa 477/15	II AKa 48/16
Okoliczności									
Typ drogi	wojewódzka	krajowa	krajowa	w terenie zabudowanym	ekspresowa	krajowa	nieokreślona (anonimizacja danych)	krajowa	estakada
Zagrożenie dla mienia w znacznych rozmiarach	-	-	-	x	-	-	-	-	-
Liczba pojazdów (włącznie z pojazdami oskarżonych)	2	3	5	4	3	2	1	3	3
Zakaz prowadzenia pojazdów (lata)	2	4	5 (tylko kat. C)	x	6	dożywotni	5	10	5

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2. Zestawienie wszystkich analizowanych wyroków z najważniejszymi informacjami (cz. 2)

Sygnatura wyroku	II AKa 86/12	II AKa 157/13	II AKa 231/13	II AKa 318/13	II AKa 489/14	II AKa 33/15	II AKa 355/15	II AKa 477/15	II AKa 48/16	
Okoliczności										
Liczba poszkodowanych, którzy	zmarli	2	1	3	3	8	-	2	3	2
	odnieśli obrażenia opisane w art. 156 § 1 pkt 2 k.k.	1	-	2	1	7	2	12	2	1
	odnieśli obrażenia opisane w art. 157 § 1 k.k.	1	3	5	-	3	6	5	4	3
	odnieśli obrażenia opisane w art. 157 § 2 k.k.	1	9	-	-	-	3	-	3	5

Tabela 2 (cd.)

Sygnatura wyroku	II AKa 86/12	II AKa 157/13	II AKa 231/13	II AKa 318/13	II AKa 489/14	II AKa 33/15	II AKa 355/15	II AKa 477/15	II AKa 48/16
Okoliczności									
Grzywna (PLN)	3600	4000	–	–	–	–	–	–	–
Nawiązka (PLN)	–	–	16 000	–	6000	–	–	–	–
Zadośćuczynienie (PLN)	–	–	–	–	–	20 000	200 000	–	–
Kara więzienia (lata)	2	2	2	2	5	4	4	2,5	2,3
W zawieszeniu (lata)	2	5	–	–	–	–	–	–	–

Źródło: opracowanie własne.

Jakie przyczyny mogą powodować powstanie wydarzenia zakłócającego w sposób nagły i groźny ruch lądowy?

Na podstawie przeanalizowanych orzeczeń okolicznościami wyczerpującymi stwierdzenie „[...] wydarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy [...]”, zawarte w przytoczonej na początku uchwały SN z 28 lutego 1975 r. i odpowiadającymi tym samym na postawione przez autora pytanie pierwsze, mogą być te, które zostały wyszczególnione w tabeli 3.

Tabela 3. Przyczyny katastrof w analizowanych wyrokach

Sygnatura wyroku	Przyczyna katastrofy
II AKa 86/12	niedostosowanie prędkości
II AKa 157/13	wyprzedzanie bez uprzedniego upewnienia się o możliwości wykonania tego manewru
II AKa 231/13	niedopełnienie obowiązków polegających na sprawdzeniu pojazdu i wynikająca z ich zaniechania niesprawność techniczna układu hamulcowego
II AKa 318/13	brak właściwej obserwacji przedpola jazdy
II AKa 477/15	nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
II AKa 489/14	przekroczenie prędkości bezpiecznej uwzględniającej stan techniczny pojazdu
II AKa 33/15	kierowanie pod wpływem środka odurzającego, przekroczenie administracyjnie dozwolonej prędkości
II AKa 355/15	przekroczenie administracyjnie dozwolonej prędkości
II AKa 48/16	niesprawność techniczna układu hamulcowego

Źródło: opracowanie własne.

Widoczna jest w nich swego rodzaju nielinearność, a często przez to niepowtarzalność, co wskazuje, że przyczyny wskazywane przez SP nie mają charakteru enumeratywnego, a ich katalog jest sukcesywnie rozbudowywany poprzez orzeczenia. Oczywiście sama przyczyna nie stanowi przesłanki do skazania danej osoby poprzez przypisanie jej występku lub przestępstwa określonego w art. 173 k.k., ponieważ z linii orzecznictwa można wyciągnąć następujący wniosek: „pojęcie katastrofy posiada dwuskładnikową konstrukcję, która zawiera faktyczny skutek (wywołany przyczyną) niosący zagrożenie dla dobra prawnie chronionego, jakim jest na przykład ludzkie życie”². Faktyczność skutku wskazuje, że nie może być to tylko zagrożenie potencjalne.

Czym cechuje się katastrofa w ruchu drogowym?

Wszystkie sytuacje w przeanalizowanych wyrokach cechowały się występowaniem ciągłości – zderzenia pojazdów oraz obrażenia odnoszone przez uczestników ruchu drogowego nie miały charakteru odrębnych i niepowiązanych ze sobą zdarzeń. W sprawach o sprowadzenie katastrofy w ruchu istotne jest więc przede wszystkim kryterium czasu i obszaru (rozumianego jako miejsce zdarzenia). Jak kryterium obszaru nie budzi wątpliwości, tak już czasu może przysparzać problemów. Ciężko ranna ofiara może ponieść śmierć wskutek odniesionych obrażeń na miejscu lub też w szpitalu, nawet po wielu dniach, co stanowi przesłankę poszerzenia kręgu ofiar (uczynił to chociażby SA w Warszawie w wyroku z dnia 24 maja 2016 r. o sygnaturze akt II AKa 355/15). Prowadzi to do wyciągnięcia kolejnego wniosku stanowiącego odpowiedź na pytanie drugie: katastrofa w ruchu drogowym cechuje się charakterem kumulatywnym, dotyka większą liczbę osób lub mienia, przy czym użycie spójnika *lub* nie wyklucza zaistnienia dwóch okoliczności. Kumulatywność jest cechą, która odróżnia katastrofę od kolizji i wypadku, ale nie jest jej jedyną przesłanką.

Jakie cechy posiadają inne zdarzenia w ruchu drogowym, wśród których wyróżnić można kolizję oraz wypadek?

Odnosząc się do pytania trzeciego, odpowiedzialność za kolizję została sprecyzowana w kodeksie wykroczeń (dalej: k.w.):

„Art. 86 § 1. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlega karze grzywny.

² Podobny wniosek został przedstawiony przez SA w Lublinie w wyroku z dnia 12 września 2013 r. o sygnaturze II AKa 157/13, który stwierdził: „[...] W przypadku karalnej katastrofy mamy do czynienia z dwustopniową konstrukcją: realnym skutkiem i zagrożeniem dobra chronionego przez prawo [...]”.

§ 2. Kto dopuszcza się wykroczenia określonego w § 1, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny.

§ 3. W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 przez osobę prowadzącą pojazd można orzec zakaz prowadzenia pojazdów”.

Podobnie jak było w przypadku pojęcia katastrofy w k.k., próżno szukać definicji kolizji w k.w. Pomocne może okazać się zaczerpnięcie poglądu R. Rozenka, J. Przasnyskiego, M. Gemzy, którzy wyrazili stanowisko mówiące o kolizji jako zetknięciu, uszkodzeniu pojazdu lub pojazdów w wyniku niezachowania przez kierującego bądź kierujących należytej ostrożności (Rozenek, Przasnyski, Gemza, 2015: 7). Ten krąg może zostać również rozszerzony o: potrącenie pieszego, zwierzęcia, rowerzysty, innego uczestnika ruchu czy też o inne sytuacje drogowe, które wydarzyły się na publicznej drodze, strefie zamieszkania bądź strefie ruchu. Inny, zwięzły pogląd został zawarty w Zarządzeniu nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. Kolizja została zdefiniowana jako:

„§ 3 pkt 2 [...] zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą wyłącznie straty materialne.

Zgodnie z definicją zawartą w tym samym zarządzeniu, wypadek określany jest jako:

§ 3 pkt 1 [...] zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach, w tym także u sprawcy tego zdarzenia, bez względu na sposób zakończenia sprawy”.

Odpowiedzialność za wypadek nie została zawarta jak w poprzednim przypadku w k.w., ale w k.k.:

„Art. 177 § 1. Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 spowodowanie średniego i lekkiego uszczerbku na zdrowiu § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

§ 2. Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

§ 3. Jeżeli pokrzywdzonym jest wyłącznie osoba najbliższa, ściganie przestępstwa określonego w § 1 następuje na jej wniosek”.

Wspomniany w art. 177 § 1, art. 157 § 1 odnosi się do spowodowania naruszenia czynności narządów lub rozstroju zdrowia powyżej siedmiu dni.

W ocenie autora przytoczone definicje oraz dotychczasowy wywód w sposób wyczerpujący odnoszą się do pojęć pozwalających na odróżnienie tych zdarzeń drogowych od katastrofy.

Na jakich typach drogi może zdarzyć się katastrofa?

W linii orzecznictwa SP nie jest widoczne zawężenie możliwości wystąpienia katastrofy do wybranych typów drogi. Większa ich ilość wydarzyła się na drogach, na których administracyjnie dozwolona prędkość przewyższa 90 km/h, jednakże nie jest to regułą i o katastrofie można mówić również w terenie zabudowanym, gdzie prędkość ograniczona została do 50 km/h (wyrok SA we Wrocławiu z dnia 23 października 2013 r. o sygnaturze akt II AKa 318/13). Wywód ten rodzi kolejny wniosek stanowiący odpowiedź na czwarte pytanie: katastrofa w ruchu drogowym może zdarzyć się na każdym typie drogi, jednakże to okoliczności (powiązane z dwoma wcześniejszymi stwierdzeniami oraz wywodem poniżej) mogą dowieść jej wystąpienia.

Autor w akapicie pierwszym niniejszego podrozdziału umyślnie użył nieprecyzyjnych słów *większa ilość*. Uczynił to też ustawodawca, stosując określenia, takie jak: *wiele osób*, *wielki rozmiar*. Tak samo postąpił SN podczas tworzenia wspomnianej uchwały (która de iure utraciła moc zasady prawnej³), pisząc: *większa liczba ludzi*, *uszkodzenie mienia w znacznych rozmiarach*. W ocenie autora kierowano się dwiema istotnymi przyczynami:

- przekazaniem kompetencji na inne podmioty – które będą miały pewnego rodzaju dowolność wykładni, jednakże musi się ona pokrywać z ich intencjami (Nowacki, Tobor, 2016: 307),
- nadaniem im ponadczasowego brzmienia – słusznie przewidując i uwzględniając intensywność zmian zachodzących w otaczającym nas świecie, które wpływają na rozbudowanie zbiorów przyczyn poprzez orzeczenia SP.

Analiza dziewięciu wyroków była niezbędna w odpowiedzi na postawione we wstępie pytania oraz część hipotezy. Aby móc odpowiedzieć na pozostałe wątpliwości, niezbędne jest przywołanie kolejnych wyroków i uchwał. Dalszy wywód autor zdecydował się rozpocząć od rozstrzygnięcia znaczenia słów: *większa ilość osób*, *wiele osób*, *większa liczba ludzi*, przyjmując, że są one swoimi synonimami bez względu na widoczne stopniowanie przymiotników. Kwestia ta była wielokrotnie przedmiotem analizy glosariuszy, a została ostatecznie rozstrzygnięta chociażby w wyroku SA w Lublinie z dnia 18 lipca 2013 r. o sygnaturze akt II AKa 117/13. Sąd ten przyjął proste i niebudzące wątpliwości stanowisko poprzez powołanie się na tom piąty *Uniwersalnego słownika języka polskiego* pod redakcją S. Dubisza i wygłoszenie następującego stwierdzenia:

„[...] W tym słowniku «wiele» oznacza wielką liczbę osób, dużą liczbę osób (str. 98). W piśmiennictwie podkreśla się, że o dużej liczbie osób można mówić w wypadku co najmniej kilkunastu. [...] to zwrot «wiele» obejmuje co najmniej 10 osób [...]”.

Jak więc grupa dziesięciu osób ma się przykładowo do wyroku SA we Wrocławiu z dnia 23 października 2013 r. o sygnaturze II AKa 318/13, gdzie liczba uczestników

³ Zob. przypis dolny 10.

wyniosła 5 osób, a poszkodowane zostały 4 osoby? Odpowiedź na to pytanie można znaleźć w wyroku SA w Lublinie z dnia 12 września 2013 r. o sygnaturze 157/13, który stwierdził:

„[...] nie oznacza, że jeżeli obrażeń ciała doznała mniejsza liczba osób niż 10, to automatycznie wyklucza zaistnienie katastrofy w ruchu lądowym. Pamiętać należy o tym, że chociaż kilka osób doznało obrażenia, to pozostałe osoby w liczbie kilkunastu uczestniczące w katastrofie zagrożone zostały realnie na taki sam skutek. Konstytutywnym elementem przestępstwa katastrofy jest przecież stworzenie realnego zagrożenia dla życia lub zdrowia wielu osób, (co najmniej 10-ciu) i zaistnienie katastrofy w rozumieniu skutku w postaci obrażeń ciała przez kilka osób”.

W odniesieniu do wspomnianego już wyroku SA we Wrocławiu najwyraźniej przyjęte zostało stanowisko, że inne osoby, nawet postronne, mogły zostać narażone na takie same obrażenia, jakie odniosły poszkodowane osoby, tym bardziej jest to prawdopodobne, że do zdarzenia doszło w bliżej nieokreślonej lokalizacji znajdującej się na obszarze terenu zabudowanego.

Ostatnimi analizowanymi przez autora pojęciami są następujące pojęcia odnoszące się do uszkodzenia mienia: *wielkie rozmiary* i *znaczne rozmiary*. Autor przyjmuje stanowisko, że pomimo pozornej tożsamer znaczeniowości określenia te nie są synonimami, a uzasadnia to obecnością pojęcia *znaczne* w innym artykule k.k.: „Art. 115 § 5 k.k. Mieniem *znacznej* wartości jest mienie, którego wartość w czasie popełnienia czynu zabronionego przekracza 200 000 złotych”.

Ustawodawca, zakończając proces legislacji kodeksu karnego obowiązującego od 1998 roku, spowodował konflikt znaczeniowy pomiędzy tymi słowami. Prowadzi to do odpowiedzi na piąte pytanie (Czy teza 12 zawarta w Uchwale SN z dnia 28 lutego 1975 r. o sygnaturze akt V KZP 2/74 utraciła swoją aktualność w czasach współczesnych?): teza 12 Uchwały SN z dnia 28 lutego 1975 r. o sygnaturze akt V KZP 2/74 utraciła częściowo swoją aktualność w czasach współczesnych ze względu na konflikt znaczeniowy słów w niej zawartych.

Pewna wzmianka definiująca *wielkie rozmiary* znajduje się w Uchwale SN z dnia 19 lutego 2003 r. o sygnaturze akt I KZP 49/02, gdzie wyrażone zostało następujące stanowisko:

„Zawarte w dyspozycji art. 163 § 1 k.k. znamię «mienie w wielkich rozmiarach» odnosi się do cech przestrzennych substancji materialnej objętej zagrożeniem – nie wyraża natomiast warunku odpowiedzialności w postaci określonej wartości tego mienia.

Wartość mienia zagrożonego spowodowanym przez sprawcę zdarzeniem, określonym w tym przepisie – podobnie jak inne cechy indywidualizujące czyn – ma wpływ na ocenę stopnia jego społecznej szkodliwości”.

Uchwała ta odnosi się wprawdzie do art. 163 § 1 k.k., a nie do art. 173 § 1 k.k., jednakże ze względu na ich bliskość oraz występowanie w rozdziałach mówiących o bezpieczeństwie (odpowiednio: powszechnym i komunikacji) autor traktu-

je wykładnię znaczeniową słów poświęconą art. 163 § 1 k.k. na równi z zawartym w art. 173 § 1 k.k. pojęciem. Wszak legislator nie rozróżnił tych pojęć ani też nie zastosował innego.

Odnosząc się do postawionej hipotezy, iż w orzecznictwie sądów apelacyjnych wypracowane zostały kryteria pozwalające na stwierdzenie dopuszczenia się przez daną osobę występku lub przestępstwa określonego w art. 173 § 2, § 4 Kodeksu karnego (Dz.U. 1997, nr 88, poz. 553 z późn. zm.), z całą pewnością można stwierdzić, że sądy podejmowanymi przez siebie działaniami stworzyły jednolite i w miarę przejrzyste kryteria pozwalające na stwierdzenie dopuszczenia się przez daną osobę popełnienia występku lub przestępstwa określonego w art. 173 § 2, § 4 k.k.

Autor w niniejszym opracowaniu dążył do znalezienia odpowiedzi na dość ogólne pytania, które pomimo swojej pozornej prostoty mają istotny wpływ na zakwalifikowanie danego zdarzenia do wspomnianego wielokrotnie art. 173 k.k. Ma jednocześnie świadomość, że publikacja nie wyczerpuje tej kwestii.

Bibliografia

Literatura

- Nowacki J., Tobor Z. (2016), *Wstęp do prawoznawstwa*, Wolters Kluwer SA, Warszawa.
- Rozenek R., Przasnyski J., Gemza M. (2015), *Kwalifikacja zdarzeń drogowych oraz polecenia i sygnały wydawane przez policjanta na miejscu zdarzenia drogowego*, Centrum Szkolenia Policji, Legionowo.
- Zalewski W. (2009), *Populizm penalny – próba zdefiniowania zjawiska*, [w:] Z. Sienkiewicz, R. Kokot (red.), *Populizm penalny i jego przejawy w Polsce. Materiały z ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego w Szklarskiej Porębie w dniach 24–27 września 2008 r.*, Wrocław.

Ustawy

- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. – Kodeks karny, Dz.U. 1932, nr 60, poz. 571 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. Kodeks karny, Dz.U. 1969, nr 13, poz. 94 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń, Dz.U. 1971, nr 12, poz. 114 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny, Dz.U. 1997, nr 88, poz. 553 z późn. zm.

Uchwały Sądu Najwyższego

- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. akt V KZP 2/74.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 5 maja 1992 r., sygn. akt KwPr 5/92.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2003 r., sygn. akt I KZP 49/02.

Wyroki Sądów Apelacyjnych

- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Rzeszowie z dnia 6 września 2012 r., sygn. akt II AKa 86/12.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 18 lipca 2013 r., sygn. akt II AKa 117/13.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 12 września 2013 r., sygn. akt II AKa 157/13.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 21 sierpnia 2013 r., sygn. akt II AKa 231/13.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 23 października 2013 r., sygn. akt II AKa 318/13.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 19 lutego 2015 r., sygn. akt II AKa 489/14.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 27 lutego 2015 r., sygn. akt 33/15.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 24 maja 2016 r., sygn. akt II AKa 355/15.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 22 grudnia 2015 r., sygn. akt II AKa 477/15.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 12 kwietnia 2016 r., sygn. akt II AKa 48/16.

Zarządzenia

Zarządzenie Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r.

Summary

Definition of a road disaster in the jurisprudence of courts of appeal

This article addresses the issue of bringing about a road disaster. The author's goal is to verify the following hypothesis: "... in the case-law of the courts of appeal, criteria have been developed to allow a person to commit an offense or crime specified in art. 173 § 2, § 4 of the Penal Code (Official Gazette of 1997, No. 88, item 553, as amended) supported by five questions:

1. What are the causes of an event that disrupts traffic in a sudden and dangerous manner?
2. What are the characteristics of a road disaster?
3. What are the characteristics of other traffic events among which collision and accident can be distinguished?
4. On what types of roads can a disaster happen?
5. Has thesis 12, contained in the resolution of the Supreme Court of February 28, 1975, reference number V KZP 2/74, lost its validity in modern times?"

The exploration of these unclear issues was undertaken by an analysis of the acts and resolutions of the Supreme Court, and the rulings of the courts of appeal.

Keywords: Art. 173 of the Penal Code, road safety, road disaster