

Kazimierz J. Pawelec

adwokat, Izba Adwokacka w Warszawie, Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Humanistyczno-Przyrodniczego w Siedlcach

Umyślne spowodowanie katastrofy lub jej bezpośredniego niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Kontrowersje wokół kwalifikacji prawnej

Streszczenie

Spowodowanie katastrofy w ruchu drogowym bądź sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa jej nastąpienia z winy umyślnej zarówno w orzecznictwie sądowym, jak też w nauce wywoływało spory. Zasadniczo wykluczone zostało spowodowanie takiej katastrofy lub sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa z winy umyślnej, w zamiarze bezpośrednim, chyba że chodziło o popełnienie innego przestępstwa, na przykład o charakterze terrorystycznym, w tym dokonanie zabójstwa wielu osób, dywersji, sabotażu. Z kolei popełnienie wskazanych przestępstw z winy umyślnej, ale w zamiarze ewentualnym, polegającym zasadniczo na możliwości przewidzenia oraz godzeniu się na skutki w praktyce, występowało sporadycznie i nie zostało wykluczone przy spełnieniu kilku okoliczności faktycznych, które wymagały przeprowadzenia procesu dowodzenia. Tej tematyce został też poświęcony niniejszy artykuł. Porusza on problemy trudne i kontrowersyjne, występujące nie tylko na gruncie prawa polskiego. Przedstawia zagadnienia podstawowe w procesie rozpoznania ustawowych znamion przestępstw spowodowania katastrofy i sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa, problematykę strony przedmiotowej wskazanych przestępstw, ich stronę podmiotową oraz zbiegi przepisów. Sygnalizuje występowanie licznych trudności natury dowodowej w zakresie ustalenia winy sprawcy nie zawsze będącego uczestnikiem ruchu drogowego, chociaż z nim związanego w sposób pośredni. Przedłożone rozważania mogą być szczególnie przydatne dla praktyków zajmujących się zawodowo tego rodzaju przestępczością, w tym także prowadzeniem postępowań karnych w sprawach o wypadki drogowe.

Słowa kluczowe: katastrofa w ruchu drogowym, sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa, wypadek drogowy, zasady bezpieczeństwa, ogólne przypisanie, rozszerzona odpowiedzialność

Uwagi wprowadzające

Mimo licznych nowelizacji Kodeksu karnego przestępstwo spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 173 kk), podobnie jak sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa (art. 174 kk), pozostało, zasadniczo, w niezmienionej postaci od 1932 roku (art. 215 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. – Kodeks karny, Dz. U. Nr 60, poz. 571 z późn. zm.). Z kolei art. 177 Kodeksu karnego, który zastąpił przepis art. 145 kk z 1969 roku (Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. Kodeks karny, Dz. U. Nr 94 z późn. zm.), stanowił typowe przestępstwo kierowców. Tak więc tradycjonalizm, stanowiący pokłosie kodyfikacji karnej z 1932 roku, znalazł odzworowanie

w obowiązującym Kodeksie karnym. Funkcję międzywojennego art. 215 kk przejęły dwa przepisy, tj. art. 173 i 174 kk. Z kolei art. 177 kk spełnia niejako funkcję subsydialną adresowaną do konkretnych uczestników ruchu, a w niniejszej publikacji, drogowego.

Zwrócenie uwagi na tradycjonalizm ujęcia spowodowania katastrofy oraz sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa skłania do refleksji dotyczących problematyki winy umyślnej sprawców występków z art. 173 § 1 i 174 § 1 kk. Podkreślić należy, że wywołuje ona wiele kontrowersji także w zakresie zamiaru *dolus eventualis*. Temu też zagadnieniu poświęcony został niniejszy artykuł. Przedstawia on szereg trudności interpretacyjnych zdarzeń drogowych kwalifikowanych jako katastrofy bądź sprowadzających ich niebezpieczeństwo,

a spowodowanych przez uczestników ruchu, osoby bezpośrednio z nim związane lub takie, które w ogóle w nim nie uczestniczyły.

Przedłożone rozważania mogą być zatem przydatne przy prawno-karnej ocenie tego rodzaju zdarzeń, toteż ważne dla praktyki. Aby przedstawiona problematyka była pełna, niezbędne okazało się syntetyczne omówienie strony przedmiotowej przestępstw z art. 173 i 174 kk, ich strony podmiotowej, jak też zbiegu przepisów, co było istotne dla przyjmowanej kwalifikacji prawnej. Rozważania podsumowane zostały wnioskami końcowymi zawierającymi m.in. postulaty *de lege ferenda* oraz *de lege lata*.

Należy zauważyć, że katastrofy w ruchu drogowym nie należą do zdarzeń powszechnych. Zaliczyć należy je raczej do wyjątkowych. Tym niemniej stwierdzić trzeba, że masowy rozwój motoryzacji, który jest zjawiskiem społecznym kompletnie nie do opanowania, stwarza coraz to nowe zagrożenia, związane zarówno z zachowaniem człowieka, jak również koniecznością jego przystosowania do otoczenia, a umownie: pojazdu i drogi.

Katastrofa nie występuje jako zdarzenie grożące potencjalnie, lecz jako fakt obdarzony określonymi przez ustawodawcę skutkami. Przepis art. 173 kk nie posiada jednak monopolistycznego znaczenia, jaki miał art. 215 kk z 1932 roku (Stefański, 2000; K.J. Pawelec, 2016), gdyż zakłada, że kierujący pojazdem lub inny uczestnik ruchu drogowego, na skutek nieprzestrzegania obowiązujących zasad bezpieczeństwa, doprowadził do katastrofy.

Ustawodawcy zapewne nie chodziło o to, że katastrofa to suma licznych wypadków drogowych, nawet o bardzo tragicznych następstwach. Notowane były przypadki zderzeń dużej liczby pojazdów, w których wielu kierującym można było zarzucić nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa. Nie chodziło o ściganie każdego uczestnika ruchu pod zarzutem współsprawstwa spowodowania katastrofy. Byłaby to solidarna odpowiedzialność wszystkich uczestników za skutki tzw. karambolu na drodze, nazywanego też zderzeniem łańcuchowym. Z kolei indywidualizacja odpowiedzialności musiała być uwarunkowana wieloma czynnikami, toteż przeprowadzenie tego rodzaju procesu dowodzenia w praktyce mogłoby być po prostu niemożliwe.

Można zatem śmiało przyjąć, że art. 177 kk jest znacząco bardziej elastycznym instrumentem określającym odpowiedzialność niż art. 173 kk, a nawet art. 174 kk w razie wystąpienia skutku wyczerpującego dyspozycję wypadku drogowego. Dlatego też zasadnym może być rozważenie, czy w aktualnym stanie prawnym w odniesieniu do ruchu drogowego art. 173 kk powinien obowiązywać.

Za jego pominięciem przemawia przede wszystkim aspekt semantyczny, jak również

konstrukcja odpowiedzialności za wypadki drogowe, w których wina określona została jako nieumyślna, nawet w razie umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa (Bachrach, 1980). Ruch drogowy ze swej natury jest niebezpieczny, toteż kierujący pojazdem mechanicznym, który naruszył zasady bezpieczeństwa tego ruchu, naraził człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, nie odpowiada z art. 160 kk, zauważył Sąd Najwyższy w uchwale wpisanej do księgi zasad prawnych z 15 lutego 1977 roku, VII KZP 22/76, OSNKW 1977, nr 3, poz. 17 (Szwedek, 1978). Można wyrazić pogląd, że nie istnieją racjonalne przesłanki, aby art. 173 kk znalazł zastosowanie do kierujących pojazdami czy też innych uczestników ruchu. Jest to przepis właściwy, z uwagi na skutek, dla katastrof kolejowych, lotniczych czy też morskich (Hachulski, 1975). Jednak współczesny ruch drogowy dostarcza przykładów, że przytoczona teza Sądu Najwyższego mogła stracić na aktualności, a problem wymaga nieco innego spojrzenia.

Analizując konstytutywne znamiona katastrofy, należy uwzględnić, że skoro ustawodawca w art. 173 § 1 kk nie użył słowa „zdarzenie” (co uczynił w art. 163 § 1 kk z 1969 roku), mimo że dobra prawne określil w taki sam sposób, to znaczy, że dla bytu występku z art. 173 § 1 kk nie wystarczy wywołanie w ruchu zagrożenia dla życia, zdrowia wielu osób bądź mienia w wielkich rozmiarach, ale musi występować czynnik dodatkowy (Wąsek, 2000). Jest nim skutek o poważnych rozmiarach pod względem jakościowym oraz ilościowym. W orzecznictwie sądowym utrwalony został pogląd, że pojęcie „wielu osób” zawartych w dyspozycji art. 173 § 1 kk oznacza nie mniej niż dziesięć¹. Przepisem katastrofą w ruchu drogowym jest zatem zdarzenie, które zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Ma to być zdarzenie groźne, niosące ze sobą tak duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, że stanowi zagrożenie powszechne. Rzeczywisty skutek tego zdarzenia nie posiada istotnego znaczenia (Stefański, 2000). Musi to jednak być wielkie zagrożenie, łączące w sobie zarówno ogromną siłę niszczącą, jak też rozległość.

Rozległość zagrożenia należy wskazać jako pierwszy konstytutywny element pojęcia niebezpieczeństwa powszechnego. Drugim jest jednoznaczność owego zagrożenia dla nieokreślonej zbiorowości ludzkiej albo mienia. Tej powszechności nie stwarza wcale duża częstotliwość zagrożeń indywidualnych.

¹ Por. wyr. SA we Wrocławiu z 16 października 2013 r., II AKa 305/13, Lex nr 1392144; wyr. SA w Lublinie z 18 lipca 2013 r., II AKa 117/13, Lex nr 1369244; wyr. SA w Lublinie z 18 marca 2008 r., II AKa 56/08, Lex nr 399937, teza 1.

Jest wyłącznie sumą tych niebezpieczeństw, nawet pozbawionych jednoczesności. Według Aleksandra Bachracha (1980) trzecim elementem niebezpieczeństwa powszechnego jest bezpośrednio zagrożenia, a czwartym jego względna trwałość. Wskazane zagrożenie nie może być abstrakcyjne. Musi być realne i konkretne.

W powyższych czterech elementach zawarty został wymierny skutek katastrofy drogowej. Przepięstwo z art. 174 § 1 kk, czyli spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa wystąpienia katastrofy, w omawianej kwestii katastrofy drogowej, także zaliczamy do skutkowych (Wolter, 1933). Skutek ma miejsce wówczas, gdy powstaje sytuacja dająca się wydzielić jako odrębne ogniwo łańcucha przyczynowo-skutkowego (Bachrach, 1980).

Niebezpieczeństwo, powtarzając za Marianem Cieślakiem (1995), występuje jako znamię czynów z tzw. konkretnego zagrożenia. Tworzą one sytuację niebezpieczną. Takie ujęcie niebezpieczeństwa pozwala na traktowanie przestępstw konkretnego zagrożenia jako skutkowych. Sytuacja niebezpieczna, która ma charakter obiektywny, daje się oderwać od działania sprawcy i staje się skutkiem.

Sytuacja ta nie zalicza się jednak do stabilnych, chociaż trwa przez pewien czas. Wywołane przez nią niebezpieczeństwo jest czasowe, zależne od woli człowieka, który jest w stanie mu zapobiec, rezygnując z określonych działań (zaniechań) lub podejmując kroki zaradcze.

Wskazane niebezpieczeństwo musi być konkretne i realne, występujące w wielkiej skali, tworzące zagrożenie dla życia lub zdrowia wielu osób, a mogło zaistnieć bez dalszych, bezprawnych zachowań sprawcy i bez konieczności pojawienia się jakichkolwiek nowych czynników dynamizujących². Stan zagrożenia oznacza już skutek prawny znamionujący przestępstwo z art. 174 kk. Jest to swoiste uchwycenie penalizacyjne. Próg karania został cofnięty od skutku materialnego do fazy, która pod względem przedmiotowym zbliżona jest do przestępstwa znamionnego skutkiem materialnym, tj. spowodowaniem katastrofy (Bachrach, 1980).

Z zastosowanej w art. 174 kk konstrukcji prawnej wynikają ważne następstwa. Karalne jest „usiłowanie” nieumyślne, a więc *sui generis* „usiłowanie” może być usiłowanie. Ustawodawca nie był jednak konsekwentny. Art. 175 kk przewiduje bowiem karalność przestępstwa z art. 173 § 1 kk. Pomija jednak

przygotowanie do występku umyślnego spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy, stąd karaniu nie może podlegać faza bardziej oddalona od dokonania, a zatem bliższa z faz czynu.

Źródła bezpośredniego niebezpieczeństwa z reguły tkwią w zachowaniu człowieka, który wywołał niebezpieczeństwo w sensie naturalnym, poprzedzającym skutek materialny w postaci nastąpienia katastrofy. Niebezpieczeństwo (Szwedek, 1975; K.J. Pawelec 2016) to nie zawsze jednak zmierzało do wywołania owego skutku finalnego. Musiało być groźbą realną z zachowaniem ogromnego prawdopodobieństwa. Rzecz w tym, że powstanie niebezpieczeństwa przestępnego skutku ma się łączyć z zachowaniem człowieka (Hanausek, 1959). Z niebezpieczeństwem mamy zatem do czynienia wtedy, gdy istnieje możliwość, a nie konieczność nastąpienia ujemnego skutku, co należy wiązać z dynamicznością zjawiska³.

Przepięstwo z art. 174 § 1 kk różni się zatem od występku z art. 173 § 1 kk bliskością zagrożenia⁴. Bezpośrednie niebezpieczeństwo wystąpienia katastrofy jest zatem, przytaczając za Ryszardem A. Stefańskim (2000), skutkiem tego przestępstwa.

Ocena strony przedmiotowej

Praktyka wskazuje, że od strony przedmiotowej możliwość pociągnięcia do odpowiedzialności karnej uczestnika ruchu drogowego za umyślne spowodowanie katastrofy lub spowodowania jej bezpośredniego niebezpieczeństwa połączone jest z umyślnym oraz rażącym naruszeniem obowiązujących zasad bezpieczeństwa bądź szczegółowych przepisów regulujących ruch drogowy (K.J. Pawelec, 2017).

Akcent położony został na prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających, naruszenie szeregu zasad i przepisów o podstawowym dla bezpieczeństwa znaczeniu, kierowanie pojazdem niesprawnym technicznie czy też prowadzenie takiego pojazdu w stanie skrajnego zmęczenia lub ze świadomością złego stanu zdrowia⁵.

Stanowisko zajmowane przez judykaturę było niewątpliwie trafne, chociaż występowały sytuacje wyjątkowe, usprawiedliwiające niekiedy zupełnie nieracjonalne zachowania uczestników ruchu. Wskazane

² Por. post. SN z 16 kwietnia 2014 r., II KK 314/13, Lex nr 1491259; post. SN 6 listopada 2013 r., V KK 326/13, Lex nr 1396448; K.J. Pawelec (2014). Zagadnienia podstawowe w procesie rozpoznania znamion przestępstwa spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu drogowym. PD, 9, s. 24–31.

³ Por. wyr. SN z 14 października 1958 r., III K 264/58, niepublikowane; uch. SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

⁴ Por. wyr. SN z 10 października 1972 r., V KRN 3311/72, OSNKW 1973, nr 2–3, poz. 3.

⁵ Por. wyr. SN z 27 lutego 2017 r., III KK 367/16, Lex/el; wyr. SA w Szczecinie z 13 października 2016 r., II AKa 97/16, Lex/el; post. SN z 8 marca 2017 r., III KK 345/16, Lex/el; wyr. SA w Warszawie z 24 maja 2016 r., II AKa 335/15, Lex/el oraz podana literatura i orzecznictwo.

umyślne i rażące naruszenia podstawowych zasad bezpieczeństwa czy szczegółowych przepisów w okresie ostatnich kilku lat łączyło się z zupełnie nieprzewidywalnymi zachowaniami kierujących, polegającymi na: jeździe autostradą pod prąd; ucieczkach przed policyjnymi pościgami, czasami połączonymi z czynnymi napaściami na funkcjonariuszy, w których narzędziami były pojazdy mechaniczne; czy też, wręcz niewytłumaczalne, działania niejakiego Froga, który łamał wszelkie możliwe reguły, dokumentował je filmami, następnie umieszczanymi w internecie. Nie są to zresztą jedyne przykłady.

Przedmiotem ochrony przy zastosowaniu art. 173, 174, 177 i następnych z rozdziału XXI Kodeksu karnego jest m.in. zdrowie i życie ludzkie, zaś przedmiotem naruszenia są zasady bezpieczeństwa obowiązujące w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym albo też reguły postępowania, których przestrzegania wymaga zachowanie bezpieczeństwa w sferze stosunków międzyludzkich wywiązujących się w ruchu drogowym. Przepisy art. 173, 174 kk penalizują takie zdarzenia w ruchu drogowym. Pojęcie to obejmuje zarówno ruch pojazdów, jak też innych podmiotów. Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.) określa, przykładowo, sposoby zachowania się kierujących i pieszych na jezdniach, poboczach oraz chodnikach. Z przepisów tych nie wynika jednak, że naruszenie reguł bezpieczeństwa pieszego względem innego pieszego może skutkować odpowiedzialnością karną tego pieszego za spowodowanie wypadku drogowego, ale już nie wyklucza jego odpowiedzialności z art. 173 lub 174 kk.

Wypadek drogowy, podobnie jak katastrofa czy spowodowanie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa, to wynik wielu zmiennych, tj. człowieka, pojazdu, 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 szkody. Dlatego też 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 panujące, z reguły, w określonych dziedzinach działalności ludzkiej. Podkreślić przy tym należy, że ruch drogowy ze swej natury jest niebezpieczny. Dlatego też pojęcie zasad bezpieczeństwa obejmuje nie tylko swoiste reguły ostrożności, ale także nieskodyfikowane zwyczaje, jak również reguły taktyczne. Jest to niejednorodny zbiór zasad, w których skład wchodzi różne elementy, między którymi istnieją wzajemne uwarunkowania. Stanowią one klasyczny zbiór autonomiczny, zawierający reguły praktyczne oraz

regulacje prawne. Zasady bezpieczeństwa nie utożsamiają się z jednymi ani drugimi. Tworzą ich syntezę.

Ocena strony podmiotowej

Podmiotem przestępstwa zarówno spowodowania katastrofy w ruchu drogowym, jak też spowodowania jej bezpośredniego niebezpieczeństwa może być dosłownie każdy, gdyż występki te należą do czynów o generalnie określonym przedmiocie czynów. Nie można zatem obojętnie przejść obok tzw. koncepcji sprawstwa rozszerzonego określonego przez Sąd Apelacyjny we Wrocławiu⁶. Z kolei ten sam Sąd⁷ zauważył, że w razie spowodowania katastrofy w komunikacji w wyniku zaniechania, krąg podmiotów tego przestępstwa został ograniczony tylko do osób, na których ciążył prawny, szczególny obowiązek zapobiegnięcia skutkowi, na przykład na kierujących ruchem, dopuszczających do ruchu kierujących, pojazdy. W odniesieniu do ruchu drogowego taki obowiązek ciążył, zgodnie z art. 3 prd, na uczestnikach ruchu drogowego i innych osobach znajdujących się na drodze lub w jej pobliżu, a także tych dbających o to, aby do ruchu dopuszczane były bezpieczne pojazdy, kierujący, a drogi i organizacja ruchu nie wywoływały niebezpieczeństwa.

Ustawodawca przewidział dwa rodzaje winy przestępstw określonych w art. 173 i 174 kk, tj. postać umyślną (art. 173 § 1 kk i art. 174 § 1 kk) oraz nieumyślną – wskazaną w § 2 powołanych przepisów. Skoro są to przestępstwa skutkowe, to ich sprawca musi obejmować zamiarem nie tylko skutek, ale również bezpośrednie następstwa zdarzeń. Oba te skutki muszą być objęte zamiarem bezpośrednim lub ewentualnym. Podstawowe znaczenie ma zakreślenie ram dla przyjęcia odpowiedzialności uczestnika ruchu. W orzecznictwie, jak też doktrynie (wyr. SN z 23 lipca 1970 r., IV KR 120/70 – Stefański, 1995), podkreślano, że umyślne spowodowanie katastrofy drogowej lub spowodowanie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa z winy umyślnej w zamiarze bezpośrednim należy wiązać z innymi przestępstwami, na przykład sabotażem, dywersją czy też działaniem sprawcy odbiegającym od normy psychicznej⁸.

Wypadki działania z zamiarem bezpośrednim uczestnika ruchu, na co wskazują m.in. Cieślak

⁶ Por. wyr. SA we Wrocławiu z 24 sierpnia 2016 r., II AKa 201/16, Lex/el.

⁷ Wyr. SA we Wrocławiu z 21 sierpnia 2013 r., II AKa 231/13, Lex nr 1369275.

⁸ Por. wyr. SN z 23 lipca 1970 r., IV KR 120/70, W: Stefański, 1995, s. 86; wyr. SN z 10 października 1972 r., V KRN 331/72, OSNKW 1973, nr 2–3, poz. 34; wyr. SN z 28 sierpnia 1973 r., II KR 58/73, OSNKW 1974, nr 1, poz. 11; wyr. SN z 9 sierpnia 1984 r., II KR 150/84, OSNKW 1984, nr 4, poz. 53.

i Buchała (Cieślak, 1959), jak również Buchała i Zoll (1998) w komentarzu do Kodeksu karnego, na ogół nie były spotykane w praktyce⁹. Judykatura oraz doktryna dopuszczają możliwość umyślnego spowodowania czynu z art. 173 § 1 kk i z art. 174 § 1 kk w zamiarze ewentualnym, zaznaczając, że godzenie się na spowodowanie katastrofy lub sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa w ruchu drogowym mogło mieć miejsce sporadycznie. Nie był przy tym wymagany od strony podmiotowej szczególny kierunek nastawienia sprawcy. Warunkiem koniecznym do podjęcia rozważań na temat winy umyślnej sprawcy katastrofy w ruchu drogowym lub występku z art. 174 § 1 kk było umyślne naruszenie przez niego obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Wszelkie skutki nieumyślnego ich naruszenia mogły być objęte wyłącznie winą nieumyślną.

Sąd Apelacyjny w Warszawie, w wyroku z 24 maja 2016 roku (II AKa 355/15, Lex/el), sformułował następującą tezę: „Umyślne sprowadzenie 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 on bowiem godzić się na nastąpienie katastrofy, której skutki dotknęłyby go w pierwszej kolejności”¹⁰.

Możliwość uznania, że sprawca działał z zamiarem ewentualnym może zachodzić wyłącznie w sytuacjach wyjątkowych, które zostały już wcześniej przytoczone. Zachował aktualność wyrok Sądu Najwyższego z 4 kwietnia 1973 roku (Stefański, 2000, s. 131), w którym stwierdzono: „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 [...], lecz jazdę kontynuował i nie reagował na próby użytkowników drogi zmierzające do jego zatrzymania, to słusznie sąd [...] uznał, że oskarżony w takiej sytuacji działał co najmniej z zamiarem ewentualnym”¹¹.

W praktyce od dawna ugruntowany jest pogląd, że sprawcą występku z art. 173, 174 i 177 kk może być nie tylko kierujący, ale także osoba, która zmanifestowała wolę, aby kierujący prowadził pojazd z naruszeniem zasad bezpieczeństwa ruchu. Art. 178 kk natomiast zawiera szerokie wyłączenie podmiotowe. Podmiotem tego przestępstwa,

zaostrzającego odpowiedzialność karną za czynu z art. 173, 174 i 177 kk ze względu na nietrzeźwość sprawcy lub pozostawanie pod wpływem środków odurzających bądź oddalenie się z miejsca zdarzenia, może być wyłącznie prowadzący pojazd mechaniczny. Prowadzącym pojazd może być nie tylko osoba, która włada mocą silnika, nadaje mu ruch oraz kierunek, ale także członkowie załogi w przypadkach kierowania zespołowego. Praktyka dostarcza jednak przykładów, że miały miejsce ingerencje bądź wpływ na sposób prowadzenia pojazdów mechanicznych przez osoby inne niż kierujący. Były one traktowane jako sprawcy pośredni.

Na umyślne spowodowanie czynu z art. 174 § 1 kk z zamiarem ewentualnym, spowodowane przez osoby nieuczestniczące w ruchu drogowym, zwrócił uwagę Sąd Apelacyjny w Katowicach w wyroku z 23 grudnia 2015 roku (II AKa 386/15, Lex nr 20231114), w którym sformułowano następującą tezę: „W każdym przypadku naruszenia struktury kabli i przewodów oraz aparatury sygnalizacyjnej, telekomunikacyjnej i sterowniczej, niezależnie od tego, że powoduje to bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym w myśl art. 174 § 1 kk, to dodatkowo stwarza jednocześnie zagrożenie dla życia i zdrowia ludzkiego oraz mienia. Konsekwencją tych działań był m.in. zanik napięcia w sieci trakcyjnej i brak możliwości reakcji motorniczego elektrowozu, nieprawidłowości w działaniu urządzeń sterowania ruchem, co miało zasadniczy wpływ i stanowiło 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 poruszać się 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 porażeniem osób trzecich, czyli zagrożenie dla życia i zdrowia ludzkiego”.

Z kolei nieumyślne spowodowanie katastrofy w komunikacji lub sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa wprost powiązane zostało z dyspozycją art. 9 § 2 kk¹². Godzenie się na skutki katastrofy lub sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa nie można domniemywać, ale należy wykazać, że stanowią one jeden z elementów procesów zachodzących w psychice sprawcy¹³.

W tym miejscu należy wspomnieć za Stefańskim, w komentarzu do Kodeksu karnego (Stefański, 2016), o obowiązującym od 1 czerwca 2017 roku nowym przepisie – art. 178b kk, który określa

⁹ Por. uch. SN z 22 czerwca 1963 r., VI KO 54/61, OSNKW 1963, nr 10, poz. 179.

¹⁰ Por. wyr. SN z 23 lipca 1970 r., IV KR 120/70, OSP 1971, nr 1, poz. 12; wyr. SN z 21 maja 1974 r., III KR 487/73, KZS 1973, nr 10, poz. 7; uch. SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

¹¹ Por. wyr. SN z 17 stycznia 1984 r.

¹² Por. wyr. SN z 21 lipca 1970 r., IV KR 120/70, OSNPG 1970, nr 11–12, poz. 51.

¹³ Por. wyr. SN z 26 czerwca 1980 r., II KR 189/80.

karalność tzw. ucieczki przed kontrolą policyjną lub innych uprawnionych służb (ustawodawca użył sformułowania: „polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego”) i kontynuowania jazdy.

Jest to zatem przestępstwo o charakterze indywidualnie właściwym. Może być popełnione wyłącznie z winy umyślnej, zarówno w zamiarze bezpośrednim, jak też ewentualnym. Istotne przy tym jest, że zamiarem sprawcy jest wyłącznie uniknięcie „zatrzymania” przez uprawniony organ. Ucieczka przed taką kontrolą wyczerpuje już znamiona art. 178b kk, ale nie odnosi się do sposobu jej wykonania. Jeśli realizowana jest w sposób szczególnie ryzykanci, połączony ze skutkami wyczerpującymi dyspozycję art. 173 lub 174 kk, nie można wyeliminować z rozważań nieumyślnego spowodowania przez sprawcę wymienionych przestępstw. Tego rodzaju następstwa wyprzedzone zostały przez czyn z art. 178b kk, toteż stanowią dwa odrębne występki.

Zbiegi przepisów

Sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy jest pochłonięte przez przepis art. 173 kk z chwilą, kiedy nastąpiło zdarzenie. Działanie sprawcy w momencie nastąpienia katastrofy może być oceniane wyłącznie w oparciu o treść art. 173 kk, przy rozważeniu, a to będzie zależało od zgromadzonego materiału dowodowego, czy spowodował on 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 uzasadniającego przyjęcie winy nieumyślnej. Tego rodzaju rozumowanie prowadziłoby do kumulatywnej kwalifikacji z art. 173 § 1 kk, 174 § 1 kk oraz art. 173 § 2 kk. Jednak redakcja art. 173 i 174 kk takiej sytuacji nie przewiduje. Gdyby w omawianej kwestii miał mieć zastosowanie art. 11 kk, to redakcja art. 174 kk zostałaby ujęta jak art. 157, 158 i inne kk¹⁴ (M. Pawelec, 2016).

Każde sprowadzenie katastrofy musi być, chociażby przez ułamek sekundy, poprzedzone sprowadzeniem jej bezpośredniego niebezpieczeństwa¹⁵. Jednak, gdy czyn sprawcy ma znamiona zarówno przestępstwa nieumyślnego stypizowanego w art. 173 § 2 kk, jak też nieumyślnego zgodnie z art. 174 § 2 kk, to zachodzi kumulatywny zbieg przepisów ustawy¹⁶. U podstaw kumulatywnej kwalifikacji czynu

leży bowiem krzyżowanie się przepisów karnych (ich zakresu). Dopiero wszystkie przepisy razem dają pełny obraz czynu określany jako odzwierciedlenie jego zawartości kryminalnej. Decydujące znaczenie dla przyjęcia tego rodzaju kwalifikacji prawnej ma podmiotowa strona czynu¹⁷.

Kumulatywna kwalifikacja nie wchodzi w rachubę w razie tzw. pozornego zbiegu przepisów, który ma miejsce, gdy umyślne spowodowanie katastrofy poprzedzone było nieumyślnym sprowadzeniem jej bezpośredniego niebezpieczeństwa. W tego rodzaju sytuacji art. 173 § 1 lub § 2 kk pochłaniają odpowiednie postacie występku z art. 174 kk (Stefański, 2016)¹⁸.

Odnotować w tym miejscu należy, że odmienne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 14 października 1970 roku (I KR 130/70, OSNKW 1971, nr 3, poz. 36). Odrzucił możliwość kumulatywnego zbiegu przepisów, argumentując, że w tego rodzaju sytuacji nie można rozbijać oceny prawnej na dwa etapy, czyli ocenę w ramach sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy oraz ocenę w ramach samej katastrofy.

Pogląd ten spotkał się z uzasadnioną krytyką. Przedłożone rozważania znajdują również zastosowanie w stosunku do sprawcy wypadku drogowego, jeśli ustalenia faktyczne pozwalały na przyjęcie, że zawiniona przez kierującego sytuacja drogowa wyczerpywała dyspozycję umyślnego sprowadzenia niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy (K.J. Pawelec, 2015).

Sytuacja jednak poważnie się komplikuje przy ocenie prawnej, kiedy współodpowiedzialnymi za spowodowanie katastrofy, sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa czy wypadku drogowego okazały się osoby niebędące uczestnikami ruchu lub jego bezpośrednimi uczestnikami bądź nieprowadzące pojazdów mechanicznych. Jest to jednak zagadnienie wykraczające poza ramy tej publikacji, toteż wymaga odrębnych analiz.

W tym miejscu warto rozważyć możliwość zbiegu na przykład art. 179 czy 231 kk z art. 173, 174 lub 177 kk. W tej materii interesujące stanowisko zaprezentował Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w wyroku z 24 sierpnia 2016 roku (II AKa 201/16, Lex nr 2115443): „Sprawcą wypadku może być nie tylko kierujący, ale każda osoba, która w jakikolwiek sposób zmanifestowała wolę, aby kierujący prowadził pojazd, naruszając zasady bezpieczeństwa ruchu i w efekcie powodując skutek opisany w art.

OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

¹⁷ Zob. wyr. SA w Warszawie z 25 stycznia 2007 r., II AKa 407/06, KZS 2007, nr 7–8, poz. 81.

¹⁸ Por. uch. SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33; wyr. SN z 20 maja 1971 r., I KR 63/71, OSNPG 1971, nr 12, poz. 273 z glosą (Wolter, 1972); wyr. SN z 27 stycznia 1975 r., II KR 248/74, OSNPG 1975, nr 6, poz. 66.

¹⁴ Por. wyr. SN z 14 października 1970 r., I KR 130/70, OSNKW 1971, nr 3, poz. 36 oraz podane orzecznictwo i literatura.

¹⁵ Por. wyr. SN z 2 sierpnia 1972 r., II KR 83/72, SMO 1973, nr 3, s. 460.

¹⁶ Por. wyr. SN z 17 stycznia 1975 r., V KR 248/74, OSNPG 1975, nr 6, poz. 6; uch. SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74,

177 § 2 kk. Odpowiedzialność takiej osoby opiera się na konstrukcji tzw. sprawstwa rozszerzonego” (K.J. Pawelec, 2017).

Zdaniem Sądu Apelacyjnego, skoro oskarżony dopuścił do ruchu niesprawny technicznie pojazd, to naruszył zasady bezpieczeństwa oraz reguły ostrożności, których przestrzeganie mogłoby zapobiec skutkowi. W orzecznictwie od dawna ugruntowany jest pogląd, że sprawcą wypadku, katastrofy czy sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa w ruchu drogowym może być nie tylko kierujący, ale także i inne osoby (K.J. Pawelec, 2016).

Zaprezentowany przez Sąd Apelacyjny pogląd, przeniesiony wprost z nauki niemieckiej, nasuwa wiele zastrzeżeń. Bezsprzeczne było, że kierujący znał zły stan techniczny pojazdu, jego gabaryty oraz wielki ciężar przewożonego ładunku. Samodzielnie wybrał jednak trasę, jak też w taki sam sposób obrał technikę jazdy, na co dopuszczający pojazd do ruchu nie miał najmniejszego wpływu. Odpowiedzialność dopuszczającego z art. 179 kk nie budziła najmniejszych wątpliwości.

W jaki jednak sposób ustalić istnienie związku przyczynowego między wskazanym dopuszczeniem do ruchu a skutkiem, z uwzględnieniem świadomości i zamiaru dopuszczającego. Na postawione pytania Sąd Apelacyjny, niestety, nie udzielił odpowiedzi. Przyjmując konstrukcję sprawstwa rozszerzonego, zastosował koncepcję bliższą naukom przyrodniczym czy socjologicznym. Nauk tych żadna fikcja nie krępuje i nie ogranicza, w przeciwieństwie do nauk prawnych. Nauki prawne nieostrożność kierowcy wyraźnie oddzielają od kompetencji jego nauczycieli, egzaminatorów, autorów programów nauczania, organizujących ruch pojazdów itp.

Wnioski końcowe

Nie może być sporne twierdzenie, że popełnienie dosłownie każdego przestępstwa poprzedza wywołane przez sprawcę lub sprawców niebezpieczeństwo, co jest szczególnie widoczne w ruchu drogowym. Owo niebezpieczeństwo poprzedza katastrofę bądź wypadek, a jest skutkiem czynu z art. 174 kk. Zachodzi zatem potrzeba podjęcia rozważań na temat jego wyeliminowania lub poważnego ograniczenia, co jest szczególnie ważne dla praktyki.

Dotychczas podejmowane akcje propagandowo-kontrolne nie przynosiły pożądanych efektów. Mogłoby się wydawać, że zaprezentowane wnioski są oderwane od treści przedłożonych rozważań prawnych. Jednak są one istotne z punktu widzenia kryminologicznego i nie może ich pomijać racjonalny ustawodawca. Dlatego potrzebne są gruntowne zmiany legislacyjne, umożliwiające eliminację zachowań i sytuacji wywołujących niebezpieczeństwo,

w tym „niebezpiecznych” kierujących pojazdami mechanicznymi. Zaostrzenie przepisów karnych nie przyniosło bowiem pożądanych efektów.

De lege ferenda autor jest zwolennikiem znacznego zaostrzenia kryteriów związanych ze stanem zdrowia osób ubiegających się o uzyskanie prawa jazdy. Można postulować, aby osoby takie obowiązkowo były poddawane badaniom psychologicznym oraz psychiatrycznym. W obowiązującym stanie prawnym, a wskazuje na to praktyka, nie jest wielkim problemem, aby prawo jazdy uzyskała osoba cierpiąca na chorobę alkoholową, uzależniona od środków odurzających, psychoaktywnych, chora psychicznie czy cierpiąca na inne schorzenia uniemożliwiające kierowanie pojazdami mechanicznymi. Z kolei badania psychologiczne są niezbędne dla określenia poziomu intelektualnego, poznania osobowości, ze szczególnym uwzględnieniem zachowań w sytuacjach trudnych, stresujących, oraz poziomu dojrzałości społecznej.

Eliminacji zagrożeń, chociaż po ujawnieniu czynów z art. 173, 174 i 177 kk zapobiegał przepis art. 122 prd, który został uchylony. Warto postulować powrót do obowiązującej wcześniej regulacji, zwłaszcza rozwiązań, które nakazywały przeprowadzanie specjalistycznych badań osób, co do których zachodziło uzasadnione podejrzenie, że ich stan zdrowia może stwarzać zagrożenie bądź posiadane kwalifikacje nasuwają poważne wątpliwości, czy mogą one bezpiecznie kierować pojazdami mechanicznymi. Tego rodzaju rozwiązania legislacyjne niewątpliwie zwiększyłyby możliwości działań prewencyjnych wymienionych kazuistycznie w art. 135 prd.

Odrębnym problemem jest kwestia tego, że szereg zachowań ujawnionych w ruchu drogowym, a stwarzających niebezpieczeństwo nie wyczerpuje dyspozycji art. 174 kk, ale ładunek społecznego niebezpieczeństwa absolutnie nie przystaje do wykroczenia z art. 86 kw. Brakuje przepisu penalizującego wskazaną lukę. Można *de lege ferenda* zaproponować zmianę art. 174 § 1 kk przez jego uzupełnienie i dodanie występku z art. 177 kk.

Z kolei *de lege lata* należy postulować, aby organy ścigania oraz sądy rozważały możliwości pociągania do odpowiedzialności karnej z art. 231 § 1 lub § 2 kk osoby związane bezpośrednio lub nawet pośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w drastycznych przypadkach nawet przy zastosowaniu konstrukcji sprawstwa rozszerzonego, o ile zgromadzony materiał dowodowy na to wskazywał.

Bibliografia

1. Bachrach, A. (1980). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
2. Buchała, K. (1959). *Usiłowanie dolo eventuali*. W: M. Cieślak, (red.), *Zagadnienia prawa karnego i teorii prawa. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Władysława Woltera*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.
3. Buchała, K., Zoll, A. (1998). *Kodeks karny. Część ogólna. Tom 1. Komentarz do art. 1-116 kodeksu karnego*. Kraków: Zakamycze.
4. Cieślak, M. (1952). Indywidualne zagrożenie życia. *Nowe Prawo*, 4.
5. Cieślak, M. (1995). Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego*, 1.
6. Hanausek, T. (1959). *Uwagi o naturze niebezpieczeństwa jako zjawiska obiektywnego i dynamicznego*, W: M. Cieślak, (red.), *Zagadnienia prawa karnego i teorii prawa. Księga pamiątkowa ku czci profesora Władysława Woltera*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.
7. Hachulski, P. (1975). *Kryminalistyczna problematyka katastrof kolejowych*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.
8. Lernell, L. (1962). *Zagadnienia związku przyczynowego w prawie karnym*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.
9. Pawelec, K.J. (2016). Obiektywne przypisanie, czy uniwersalna koncepcja w sprawach o wypadki drogowe?. *Paragraf na Drodze*, 6.
10. Pawelec, K.J. (2015). Omówienie post. SN z 16 kwietnia 2014r., II KK 314/13, w sprawie możliwości przypisania sprawcy wypadku drogowego przestępstwa spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym. *Paragraf na Drodze*, 2.
11. Pawelec, K.J. (2017). Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. *Przestępstwa i wykroczenia*. Warszawa: Difin.
12. Pawelec, K.J. (2016). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Warszawa: Wolters Kluwer.
13. Pawelec, M. (2016). O zbiegu przepisów określających przestępstwa skierowane przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym. *Paragraf na Drodze*, 8.
14. Stefański, R.A. (2016). W: M. Filar, (red.), *Kodeks karny. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
15. Stefański, R.A. (1995). *Orzecznictwo Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa i wykroczenia drogowe*. Warszawa: C.H. Beck.
16. Stefański, R.A. (2000). *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI kodeksu karnego. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
17. Szwedek, E. (1978). Glosa. *Orzecznictwo Sądów Polskich*, 1, poz. 7.
18. Szwedek, E. (1975). Sprowadzenie niebezpieczeństwa zdarzenia określonego w art. 136 kk. *Nowe Prawo*, 3.
19. Wąsek, A. *Kodeks karny. Komentarz*. Legalis /el, s. 2, teza 6, www.legalis.pl.
20. Wolter, W. (1933). *Zarys systemu prawa karnego. Część ogólna*. Kraków: Biblioteka Wydziału Prawa i Administracji UAM.