



EWA PLEBANEK

<https://orcid.org/0000-0002-1266-2584>

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Katedra Prawa Karnego

## Prawo karne wobec „szybkich i wściekłych” Przestępstwa popełniane przez kierowców umyślnie naruszających elementarne zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym

### Criminal law against “fast and furious” Crimes committed by drivers intentionally violating basic safety rules in land traffic

**ABSTRAKT:** Artykuł opisuje podstawy odpowiedzialności karnej kierowców dopuszczających się umyślnych naruszeń podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Analiza odbywa się pod kątem możliwości przypisania odpowiedzialności za katastrofę w ruchu lądowym (art. 173 k.k.), spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (174 k.k.) – w przypadku „bezwypadkowej” jazdy z naruszeniem zasad bezpieczeństwa; pod kątem przypisania odpowiedzialności karnej za zabójstwo (art. 148 k.k.) w przypadku spowodowania śmierci innego uczestnika ruchu. Tekst odnosi się także do kwestii rozszerzenia odpowiedzialności za przestępny skutek na kilku uczestników ruchu (np. uczestników nielegalnego wyścigu) oraz prawnego znaczenia przy czynienia się pokrzywdzonego lub innego uczestnika ruchu do spowodowania przestępnego skutku. Tekst zawiera postulaty *de lege ferenda*.

**SŁOWA KLUCZOWE:** wypadek drogowy, katastrofa komunikacyjna, zabójstwo, prewencja ogólna, prewencja szczególna, zamiar wynikowy, obiektywne przypisanie skutku

**ABSTRACT:** The article describes the basis for criminal liability of drivers who commit intentional violations of basic safety rules. The analysis is carried out in terms of the possibility of assigning responsibility for a disaster in land traffic, and bringing a direct risk of disaster in land traffic (article 173 and 174 of the Penal Code respectively) – in the case of “accident-free” driving in violation of safety rules; in terms of assigning criminal liability for murder (article 148 of the Penal Code) in the event of causing the death of another road participant. This paper also discusses the issue of

extending liability for a criminal consequence to several road participants (e.g. participants in an illegal race) and the legal significance of the injured party or another road participant contributing to causing a criminal act. The text contains *de lege ferenda* postulates.

KEYWORDS: road accident, communication disaster, murder, prevention, specific prevention, resultant intention, objective attribution of effect

## 1. Uwagi wprowadzające

Ciężkie wypadki i katastrofy komunikacyjne powodowane przez kierowców prowadzących pojazdy mechaniczne z rażącym i umyślnym naruszeniem elementarnych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym od zawsze poruszają społeczne emocje, za którymi podążają kolejne nowelizacje kodeksu karnego. Zmiany legislacyjne następujące jedna po drugiej, poczynając od wejścia w życie obowiązującego kodeksu karnego z 1997 r.<sup>1</sup>, niemal zawsze zmierzały w kierunku zwiększenia punitowności już istniejących typizacji lub poszerzenia zakresu kryminalizacji o nowe przestępstwa drogowe. Kolejne nowelizacje dotyczyły m.in. większego uwzględnienia przy wymiarze kary, a także przy kwalifikacji prawnej czynu, okoliczności związanych ze stanem nietrzeźwości lub odurzenia sprawcy (niekoniecznie kierowcy pojazdu mechanicznego), specyficznej formy powrotu do przestępstwa w związku z tym stanem kierowcy lub ucieczką z miejsca zdarzenia (art. 178, 178a k.k.); typizowania umyślnych i rażących naruszeń zasad obowiązujących w ruchu – jak prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających (art. 178a), ucieczka przed kontrolą drogową (178b k.k.), prowadzenie pojazdu pomimo decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami (art. 180a); podwyższania dolnych i górnych granic ustawowego zagrożenia karą, zwiększania wymiaru środków karnych, potęgowania dolegliwości dla wybranych kategorii sprawców obligatoryjnie orzekanym przepadkiem pojazdu mechanicznego (art. 44b k.k.)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 1997 r., nr 88, poz. 553).

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2022 r., poz. 2600 z późn. zm.); ustawa z dnia 23 marca 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2017 r., poz. 966); ustawa z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2015 r., poz. 541 z późn. zm.); ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny (Dz.U. z 2000 r., nr 48, poz. 548). Szerzej na temat kolejnych nowelizacji, nie zawsze będących przejawem faktycznej potrzeby, ale populizmu penalnego, i z pewnością będących przejawem staranności legislacyjnej: W. Wróbel, *Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne*, PiP 2001, nr 7, s. 62; R.A. Stefański, *Przestępstwo z art. 178a § 4 k.k.*, PiP 2010, nr 9, s. 60–69; Idem, *Ustawowe zaostrzenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, Prok.i Pr. 2010, nr 7–8, s. 7–28; K. Łucarz, A. Muszyńska, *Pojęcie*

Od pewnego czasu szczególne zainteresowanie społeczeństwa budzą nagłaśniane medialnie przypadki zdarzeń drogowych zdecydowanie wychodzących „poza skalę” reprezentatywną dla stopnia społecznej szkodliwości (art. 115 § 2 k.k.) i stopnia winy (art. 53 § 1 k.k.) „typowych” wypadków (art. 177 k.k.) lub katastrof w ruchu lądowym (art. 173 k.k.)<sup>3</sup>. Uważni obserwatorzy debaty publicznej z łatwością zauważą, że najdrastyczniejsze w skutkach zdarzenia drogowe generują niepokój, niezrozumienie, kontrowersje i wzburzenie w dwóch momentach czasowych. Po raz pierwszy – na etapie ujawniania i analizy szczegółów stanu faktycznego. Po raz drugi – na etapie orzekania w postępowaniu karnym. **Niniejszy tekst w swym założeniu stanowi przystępne wyjaśnienie elementarnych wątpliwości, kontrowersji oraz nieporozumień natury prawnej, które w sposób powszechny oraz powtarzalny występują w niemal wszystkich przekazach medialnych, reportażach, a nawet w literaturze oraz wypowiedziach medialnych niektórych przedstawicieli wymiaru sprawiedliwości<sup>4</sup>.**

*środku odurzającego w prawie karnym*, PiP 2008, nr 6, s. 91–102; P. Girdwoyń, *Stan nietrzeźwości i po użyciu alkoholu oraz innych środków psychoaktywnych – dopuszczalne analogie? Uwagi na tle art. 178a § 1 i art. 87 § 1 kw*, WPP 2012, nr 4, s. 190–198; J. Kanarek, *Ocena prawnokarna czynu w razie spowodowania wypadku w komunikacji przez sprawcę prowadzącego pojazd, będącego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego*, PS 2015, nr 6, s. 100–107; A. Zaczek, *Przesłpstwa prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 i 4 k.k.)*, „Civitas et Lex” 2015, nr 1 (5), s. 46; K.J. Pawelec, *Z problematyki karania sprawców przesłpstw drogowych*, PS 2017, nr 10, s. 79–92; A. Muller, S. Soja, *Nowy środek karny polegający na zakazie prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych (art. 42 § 1a k.k.)*, WPP 2018, nr 1, s. 75–81; R. Kokot, *Z problematyki prawnokarnej oceny zbiegnięcia sprawy z miejsca przesłpstwa drogowego*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2019, nr 53, s. 13–32; A. Błachnio, *Przesłpstwo niezatrzymania się do kontroli w świetle art. 178b k.k.*, WPP 2020, nr 2, s. 98–110; P. Dutka, *Spowodowanie wypadku w komunikacji przez kierowcę pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości*, Prok.i Pr. 2023, nr 4, s. 67–86; J. Stępień, *Quasi-przepadek pojazdu mechanicznego w znowelizowanym Kodeksie karnym*, Cz.PKiNP 2023, nr 2, s. 87–106.

<sup>3</sup> Na temat możliwych implikacji praktycznych sytuacji, w których granice ustawowego zagrożenia karą nie są adekwatne do stopnia społecznej szkodliwości czynu oraz winy, zob. D. Zajac, *Stopień społecznej szkodliwości czynu jako okoliczność rzutująca na wymiar kary*, PiP 2017, nr 11, s. 56–69. Patrz też: W. Wróbel, *Komentarz do zasad wymiaru kary i środków karnych*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 2: *Komentarz do art. 53–116*, red. A. Zoll, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el, art. 53 k.k. Na temat kłopotliwej roli „społecznego poczucia sprawiedliwości” w wymiarze kary np. A. Kania, *Dyrektywa pozytywnej prewencji ogólnej – wybrane problemy. Uwagi na tle kodeksu karnego*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2016, nr 39, s. 55–72 oraz J. Kulesza, *Negatywna prewencja generalna*, PiP 2011, nr 1, s. 34–44.

<sup>4</sup> Publikacja powstała jako artykuł pokonferencyjny (OKN „IV Śląskie Forum Polityki Kryminalnej. Współczesne zagrożenia w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym w perspektywie prawnej, kryminologicznej, kryminalistycznej, securitologicznej, psychologicznej i medialnej”, zorganizowana przez Uniwersytet Śląski w dniu 16 maja 2024 r.). **Referat, a następnie opracowany na jego kanwie artykuł stanowią próbę przystępnego wyjaśnienia wątpliwości odnośnie do praktyki orzeczniczej sądów karnych, sygnalizowanych w książce i referacie wygłoszonym przez otwierającego**

Przypadki ciężkich wypadków oraz katastrof w ruchu lądowym niejednokrotnie poprzedzają charakterystyczne zachowania „z przedpola” naruszenia dobra prawnego<sup>5</sup>. Można je zidentyfikować jako „bicie rekordów prędkości” lub nielegalne wyścigi samochodowe prowadzone w ruchu lądowym pomiędzy zwykłymi użytkownikami dróg i chodników. W tych wydarzeniach biorą udział kierowcy dysponujący pojazdami mechanicznymi o parametrach technicznych zbliżonych do profesjonalnych pojazdów wyścigowych, o osiągnięciach pozwalających wielokrotnie przekraczać wszelkie ograniczenia prędkości nakładane na kierowców w „cywilnym” ruchu lądowym, ale niekoniecznie dysponujący równie profesjonalnymi umiejętnościami. Głównym problemem jest jednak to, że pewna grupa sprawców podejmuje swoje skrajnie ryzykowne zachowania wśród zwykłych uczestników ruchu, a nie na wyizolowanym torze. Obecnie niemal wszystkie dostępne na rynku samochody pozwalają kierowcom na jazdę z rażącym naruszeniem zasad prędkości bezpiecznej. Pojazdy umożliwiające rozwijanie wysokich prędkości<sup>6</sup> trafiają nie tyl-

**konferencję gościa honorowego: Bartosza Józefiaka** (por. Idem, *Wszyscy tak jeżdżą*, Wydawnictwo Czarne, Warszawa 2023), a także **próbę przedstawienia przystępnych odpowiedzi na wątpliwości natury prawnej powtarzające się w licznych publikacjach innych dziennikarzy specjalizujących się w zagadnieniach bezpieczeństwa w ruchu drogowym**. Żeby wymienić tylko przykładowo niektóre publikacje z pierwszego półrocza 2024 r.: publikacje na portalu [www.brd24.pl](http://www.brd24.pl) redagowanym przez Ł. Zboralskiego; podcast M. Małeckiego *Łączy nas karne*, odcinek pt. *Zabójstwo drogowe* (<https://www.youtube.com/watch?v=BujXo8IUCZ8>); podcast prowadzony przez zespół biegłych z zakresu ruchu drogowego Crashlab.pl *Bitwy drogowe* (<https://www.youtube.com/@bitwydrogowe>); reportaż telewizyjny autorstwa J. Dreczki, A. Rek *Wypadek? Ja bym powiedział, że zabójstwo* (program *Uwaga* z dnia 12 lutego 2024 r., produkcja TVN, dostęp online: [player.pl](https://player.pl)); reportaż telewizyjny autorstwa D. Górki *To było jak morderstwo* (program *Uwaga* z dnia 24 czerwca 2024 r., odc. 7503, produkcja TVN, dostęp online: [player.pl](https://player.pl)); reportaż telewizyjny autorstwa D. Patory *Rodzina ofiar ma coraz większe obawy* (program *Uwaga* z dnia 3 lipca 2024 r., odc. 7512, produkcja TVN, dostęp online: [player.pl](https://player.pl)); reportaż telewizyjny autorstwa E. Młodziankowskiej *Zignorował wszystko. Działał umyślnie* (program *Interwencja* z dnia 28 czerwca 2024 r., produkcja Polsat, dostęp online: <https://interwencja.polsatnews.pl>). Data dostępu do wszystkich materiałów: 19.07.2024.

<sup>5</sup> W tym kontekście na temat art. 178a k.k. interesujące uwagi przedstawia M. Filipczak, *Przedpole zagrożenia dla dobra prawnego a opis czynu z art. 178a § 1 k.k.*, PiP 2015, nr 7, s. 97–110. Co do specyfiki „przedpola” ochrony dobra prawnego, tj. przestępstw abstrakcyjnego i konkretnego narażenia na niebezpieczeństwo: P. Kardas, *O osobliwościach przestępstw abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo*, PiP 2022, nr 11, s. 99–116; D. Gruszecka, *Ochrona dobra prawnego na przedpolu jego naruszenia. Analiza karnistyczna*, Wolters Kluwer, Warszawa 2012, s. 75–86, 244–281; A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, PWN, Warszawa 1990, s. 138–162; K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1973, s. 73; E. Hryniewicz, *Przestępstwa konkretnego i abstrakcyjnego zagrożenia dóbr prawnych*, C.H.Beck, Warszawa 2012, s. 79–85.

<sup>6</sup> Przykładowo, Sebastian M., aktualnie stojący pod zarzutem spowodowania wypadku komunikacyjnego ze skutkiem śmiertelnym z art. 177 § 2 k.k. na autostradzie A1 w pobliżu Sierosławia (w samochodzie KIA, w który uderzyło BMW kierowane przez Sebastiana M., spalili się rodzice i 3-letni chłopczyk), poruszał się z prędkością nie mniejszą niż 253 km/h w chwili uderzenia w samochód KIA. Przy

ko w ręce wąskiej garstki kierowców mogących sobie pozwolić na znaczący wydatek, ale także użytkowników, którzy mogą dowolny samochód wypożyczyć lub wynająć, oraz osób, które relatywnie niewielkim nakładem starań i środków finansowych mogą dokonać modyfikacji w swoim „zwykłym” pojeździe w kierunku „usportowienia” jego osiągow<sup>7</sup>. Wszystko to spowodowało, że w ostatnich kilkunastu latach analizowane zjawisko stało się bardziej powszechne i tym samym zaczęło stanowić przyczynek do rozważenia zmian w kodeksie karnym.

Co interesujące, w perspektywie postulatów *de lege ferenda* w zakresie poszerzenia pola kryminalizacji, z jednej strony wypadki i katastrofy wynikające z *reckless driving*<sup>8</sup> spotykają się z zainteresowaniem mediów, powszechnym społecznym oburzeniem i dezaprobatą. Z drugiej strony kierowcy dopuszczający się umyślnych i rażących naruszeń elementarnych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, w tym przede wszystkim zachowania prędkości bezpiecznej, nie tylko nie ukrywają się wstydliwie „w podziemiu”, starając się nie obnosić ze swoimi czynami celem uniknięcia stygmatyzacji społecznej oraz w obawie przed odpowiedzialnością za wykroczenie. Przeciwnie: stałym elementem zjawiska jest okoliczność, że znacząca grupa kierowców ochoczo dokumentuje swoje „dokonania” i upublicznia stosowne zdjęcia, wpisy, filmy w mediach społecznościowych, uznając je za element uatrakcyjnający ich publicznie prezentowany wizerunek.

Według mnie ta dychotomia ocen i postaw społecznych przypomina nieco stan rzeczy, jaki miał miejsce w Polsce u progu lat 90. XX w. w odniesieniu do prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości. Dla znaczącej części społeczeństwa było już wtedy oczywiste, że nie można akceptować osób nietrzeźwych za kierowcą i że czas skończyć z mitem, iż świadczy to o „ułańskiej fantazji”, tudzież wybitnym talencie motoryzacyjnym osoby, która pomimo spożycia znacznej ilości alkoholu jest jeszcze w stanie „znakomicie” prowadzić samochód. Ta ewolucja ocen społecznych i kulturowych, wspierana przez szeroko zakrojone kampanie społeczne i edukacyjne, spowodowała, że dopiero w 2000 r. do ustawy – Kodeks karny (1997)<sup>9</sup> wprowadzono nowy typ czynu zabronionego

---

czym z filmów, które udostępniano w mediach społecznościowych, zanim doszło do wypadku, wynika, że kierowca tego samochodu miał w zwyczaju przemieszczać się autostradą także z prędkościami typu 300–315 km/h. ([https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=4&v=6Ygh1KVAhq8&embeds\\_referring\\_euri=https%3A%2F%2Fpulseembed.eu%2F&source\\_ve\\_path=MjM4NTE&feature=emb\\_title](https://www.youtube.com/watch?time_continue=4&v=6Ygh1KVAhq8&embeds_referring_euri=https%3A%2F%2Fpulseembed.eu%2F&source_ve_path=MjM4NTE&feature=emb_title) [dostęp: 25.06.2024]).

<sup>7</sup> Patrz np. zbiór reportaży autorstwa B. Józefiaka, *Wszyscy tak jeżdżą...*

<sup>8</sup> Takiego obrazowego określenia na opisywane w niniejszym artykule zjawiska używa się w prawie stanowym USA. Przysłowiowe *reckless* oznacza ‘robić coś w sposób bardzo ryzykowny (niebezpieczny), nie licząc się z ryzykiem, z możliwymi skutkami i następstwami swoich zachowań’ ([https://en.wikipedia.org/wiki/Reckless\\_driving](https://en.wikipedia.org/wiki/Reckless_driving) [dostęp: 25.06.2024]).

<sup>9</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 17 z późn. zm.).

(art. 178a k.k.)<sup>10</sup>. Tym samym, zachowania polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego uczyniono samodzielnym typem czynu zabronionego, przenosząc je z kategorii wykroczeń do kategorii przestępstw. Zmiana miała oczywiste znaczenie nie tylko w perspektywie zagrożenia surowszą karą i innymi konsekwencjami związanymi z prawomocnym skazaniem za przestępstwo umyślne, ale także typowe dla norm prawa karnego znaczenie komunikacyjne i symboliczne.

W artykule odpowiadam na pytania: czy *de lege lata* kodeks karny daje możliwości adekwatnej kwalifikacji zidentyfikowanych powyżej zjawisk oraz wymierzenia kar w sprawiedliwych granicach? Czy też istnieje luka kryminalizacyjna niepozwalająca na kwalifikację prawną oddającą rzeczywisty charakter zdarzenia i sprawiedliwy wymiar kary? Czy jest możliwość kryminalizowania *reckless driving* za pomocą typów chroniących „przedpole”, jak np. spowodowanie katastrofy komunikacyjnej oraz spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy (art. 173, 174 k.k.)? Czy w przypadku śmiertelnych skutków dopuszcza się możliwość kwalifikowania niektórych czynów jako zabójstw (148 k.k.), a nie ciężkich wypadków komunikacyjnych (177 § 2 k.k.)? Jak kwalifikować sytuacje, w których do skutku przyczynili się także inni niż sprawca uczestnicy zdarzenia, np. współuczestnicy nielegalnego wyścigu, pokrzywdzony, inni użytkownicy drogi, którzy zainicjowali łańcuch zdarzeń prowadzący do określonych skutków przez swoje niewiele znaczące naruszanie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym? Czy optymalnym pomysłem *de lege ferenda* jest wprowadzenie nowego typu przestępstwa pod postacią „zabójstwa drogowego”? Czy też bardziej racjonalnym postulatem jest wprowadzenie nowych typów przestępstw abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo, związanych z organizacją i braniem udziału w nielegalnych wyścigach samochodowych oraz samodzielną jazdą z celowym i rażącym przekroczeniem limitu prędkości, połączone ze wzbogaceniem katalogu okoliczności modyfikujących granice ustawowego zagrożenia, jeżeli w takich warunkach dojdzie do katastrofy lub wypadku? Czy względy polityki kryminalnej, realizacja funkcji ochronnej, sprawiedliwościowej i „komunikacyjnej” prawa karnego, wskazują, że zasadne jest wprowadzenie nowego typu przestępstwa abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo (*reckless driving*) lub uzupełnienie katalogu zawartego w art. 178 k.k. o nowe elementy odnoszące się do „szczególnie zuchwałego” naruszenia reguł ostrożności? Jak powinna wyglądać zmiana normatywna, aby nie zaprzeczyć funkcji gwarancyjnej prawa karnego?

<sup>10</sup> Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny (Dz.U. z 2000 r., nr 48, poz. 548).



## 2. „Bezwyypadkowe” naruszenia podstawowych zasad bezpieczeñstwa a odpowiedzialnoř karna na przykłdzie „sprawy Froga”

Artykuł 173 k.k. typizuje umyślne (§ 1) oraz nieumyślne (§ 2) spowodowanie katastrofy komunikacyjnej. Artykuł 174 k.k. typizuje umyślne (§ 1) oraz nieumyślne (§ 2) spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy. Obydwa przepisy przewidują odpowiedzialność nie tylko za typy umyślne i nieumyślne, a do przypisania odpowiedzialności karnej nie ma potrzeby, aby doszło do „dalej idących” skutków, tj. uszczerbku na zdrowiu lub śmierci konkretnych pokrzywdzonych (art. 173 § 1 oraz § 2 k.k., art. 174 k.k.), tak jak przewiduje to art. 177 § 1 oraz § 2 k.k. typizujący średni i ciężki wypadek komunikacyjny<sup>11</sup>. Katastrofą jest zdarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy (wodny, powietrzny), spowodujące konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące wiele osób lub mienie w wielkich rozmiarach oraz niosące za sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego. Katastrofę (art. 173 k.k.) od wypadku w komunikacji (art. 177 k.k.) różni więc „skala zdarzenia”. W przypadku art. 173 § 1–2 k.k. i art. 174 k.k. nie jest wymagane naruszenie życia i zdrowia lub mienia – wystarczające jest wywołanie stanu niebezpieczeństwa naruszenia dobra prawnego<sup>12</sup>. Innymi słowy: **przepięstwa stypizowane w art. 173 § 1–2 k.k. i art. 174 k.k. mogą zostać przypisane kierowcy dopuszczającemu się jazdy „bezwyypadkowej”, tj. niewywołującej naruszeń zdrowia, życia, mienia innych uczestników ruchu**. Jednak z uwagi na znamiona strony przedmiotowej odnoszące się do „katastrofy” jako zdarzenia masowego (w przeciwieństwie do „wypadku”, stanowiącego znamię przestępstw stypizowanych w art. 177 § 1 oraz 2 k.k.) jest to możliwe jedynie wówczas, gdy materiał dowodowy pozwoli na przypisanie spowodowania zdarzenia mającego charakter powszechnego

<sup>11</sup> Szerzej: R.A. Stefański, *Rozdział V. Przestęstwa przeciwko bezpieczeñstwu w komunikacji*, w: *System prawa karnego*, t. 8: *Przestęstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, wyd. 2, C.H.Beck, Warszawa 2018, SIP Legalis; Idem, *Komentarz do przestęstw przeciwko bezpieczeñstwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el, art. 173, 174, 177; G. Bogdan, *Komentarz do przestęstw przeciwko bezpieczeñstwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 2, cz. 1: *Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2017, Lex/el, art. 173, 174, 177; T. Razowski, *Komentarz do przestęstw przeciwko bezpieczeñstwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, Lex/el, art. 173, 174, 177; M. Budyn-Kulik, w: *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, Lex/el, art. 173, 174, 177.

<sup>12</sup> Co do charakterystyki dobra prawnego patrz interesujące uwagi: S. Tarapata, *Kontrowersje wokół wyznaczania granic dobra prawnego – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z 23 września 2009 r. (sygn. akt I KZP 15/09)*, Cz.PKiNP 2012, nr 1, s. 91–152.

narażenia na niebezpieczeństwo<sup>13</sup>. Aby przypisać odpowiedzialność karną za przestępstwa z art. 173 k.k. oraz 174 k.k., **udowodniona sprawcy skala zagrożenia musi mieć charakter „masowy”**, zagrażać jednocześnie życiu lub zdrowiu „wielu osób” lub „mieniu w wielkich rozmiarach”<sup>14</sup>. W przypadku spowodowania zagrożenia dla „kilku osób” lub mienia innego niż mienie „w wielkich rozmiarach” przypisanie odpowiedzialności karnej jest wykluczone.

W przypadku art. 173 oraz 174 k.k. **zagrożenie życia i zdrowia wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach musi istnieć realnie**. Zagrożenie musi zostać odniesione do konkretnych osób „zagrożonych” przez konkretne zachowanie sprawcy lub odnosić się do konkretnego mienia mającego „wielkie rozmiary”<sup>15</sup>. O zaistnieniu niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (art. 174 k.k.) **nie decyduje suma popełnionych przez sprawcę wykroczeń ani suma osób narażonych na niebezpieczeństwo na różnych etapach „ryzykownego” prowadzenia pojazdu**. Decydujące znaczenie przypisać należy określonym jednostkowym manewrom na drodze, podjętym w danym miejscu i czasie, zagrażającym jednocześnie określonej grupie uczestników ruchu drogowego lub mieniu w wielkich rozmiarach. Do przyjęcia sprawstwa czynu z art. 174 k.k. konieczne jest podjęcie przez kierowcę (sprawcę) manewru czy manewrów na drodze w stosunku do określonej grupy innych uczestników ruchu drogowego lub mienia, które wypełnią znamiona tego czynu, a nie sumowanie odrębnie jednostkowych naruszeń reguł ostrożności popełnionych na trasie przejazdu samochodem, ale w różnych miejscach i w różnym czasie.

Pojęcie „**wiele osób**”, do których jednorazowo musi odnosić się niebezpieczeństwo o charakterze powszechnym, nie jest rozumiane w doktrynie i orzecznictwie jednolicie (konkretna liczba osób), jednak zgodnie z podstawowymi zasadami gwarancyjnymi prawa karnego wyklucza się zastosowanie wykładni rozszerzającej na niekorzyść sprawcy i uznanie sytuacji, w której zagrożonych osób jest „kilka”, a nie „wiele”, za sprowadzającą niebezpieczeństwo o charakterze powszechnym (art. 173, 174 k.k.). Dominujący pogląd przyjmuje, że wiele osób zagrożonych to nie mniej niż 10 (z wyłączeniem sprawcy zagrożenia)<sup>16</sup>. Formułowane są też poglądy pozwa-

<sup>13</sup> Szerzej np.: A. Michalska-Warias, *Glosa do postanowienia SN z dnia 28 marca 2002 r., I KZP 4/02*, Prok.i Pr. 2003, nr 4, s. 139–143; W. Kotowski, *Swobodna ocena dowodów a nieznaną procedurze dowolna ocena dowodów. Glosa do wyroku s. apel. z dnia 10 grudnia 2014 r., sygn. II AKa 383/14*, Lex/el 2015.

<sup>14</sup> Szerzej na temat pojęcia „mienie w wielkich rozmiarach” zob. J. Kulesza, *Glosa do postanowienia SN z dnia 20 stycznia 1999 r., I KZP 23/98*, PS 2000, nr 5, s. 110.

<sup>15</sup> Szerzej np. R.A. Stefański, *Rozdział V. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji...*

<sup>16</sup> Tak np.: R.A. Stefański, *Komentarz do przestępstw...*, art. 173 k.k.; T. Razowski, *Komentarz do przestępstw...*, art. 173. Odmienne np.: K. Buchała, *Przestępstwa...*, s. 66; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 1970 r., IV KR 32/70, OSNPG 1970, nr 9–10, poz. 125; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2017 r., III KK 196/16, LEX nr 2186581.



lające na „kontekstową” interpretację znaczenia określenia „wiele” w kierunku liczby mniejszej niż 10 osób<sup>17</sup>, jednak również i ta linia wykładnicza **nie dopuszcza, aby za „wiele” osób uznać osób „kilka”, tj. mniej niż 6**<sup>18</sup>. Na taki wynik wykładni wskazują nie tylko wyniki wykładni językowej, ale także wykładnia systemowa. Ustawodawca nie bez powodu odrębnie stypizował katastrofy i wypadki komunikacyjne (oraz odpowiednio przepęstwa przeciwko „życiu i zdrowiu” w rozdziale XIX k.k. i przepęstwa przeciwko „bezpieczeństwu powszechnemu” w rozdziale XX k.k.), a kryterium podziału wzięło się właśnie z powszechnego lub indywidualnego charakteru zagrożenia dla tych samych dóbr prawnych (przede wszystkim życie i zdrowie, w dalszej perspektywie inne).

Jako przykład praktycznej aplikacji przedstawionych tez doktryny można wskazać wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 18 stycznia 2022 r., uniewinniający oskarżonego znanego opinii publicznej pod pseudonimem „Frog” od zarzutu spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (art. 174 § 1 k.k.)<sup>19</sup>. Dokonano trafnej wykładni znamienia „katastrofa” w odniesieniu do art. 173 k.k. i w konsekwencji odpowiednio do zarzucanego oskarżonemu art. 174 k.k. Przypisanie przepęstwa z art. 174 k.k. wymaga ustalenia, że doszło do niebezpieczeństwa o charakterze powszechnym, sytuacji „na przedpolu” katastrofy (art. 173 k.k.), a więc na przedpolu zdarzenia zagrażającego jednocześnie życiu lub zdrowiu wielu ludzi albo mieniu w wielkich rozmiarach, a nie „na przedpolu” wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.). Innymi słowy: **katastrofa (art. 173 k.k.), tudzież niebezpieczeństwo katastrofy (174 k.k.), nie może mieć charakteru hipotetycznego, abstrakcyjnego**, przyjmowanego na zasadzie cytatu z filmu *Miś* w reżyserii Stanisława Barei: „A gdyby tu stało przedszkole w przyszłości i wasz synek mały tędy przechodził w przyszłości, którego jeszcze nie macie [...]”. Tymczasem, jak ustalono na podstawie materiału dowodowego, zachowanie oskarżonego o pseudonimie „Frog” polegało na bezkolizyjnym przejeździe samochodem, z wielokrotnym naruszeniem podstawowych zasad ostrożności w ruchu drogowym i wielokrotnym powodowaniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku niebezpieczeństw powodowanych przez „Frogę” było ich kilka, w niewielkich odstępach czasowych, ale oceniane samodzielnie nie sprowadzały zagrożenia dla wielu osób lub mienia w wielkich rozmiarach. Nie odnaleziono w badanym stanie faktycznym zachowania kierowcy, z którym udałoby się powiązać spowodowanie „jednoczesnego” niebezpieczeństwa dla wielu osób lub mienia w wielkich rozmiarach. Znalezione wiele zachowań powodujących wiele zagrożeń o charakterze indywidualnym – a to nie

<sup>17</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2017 r., III KK 196/16, OSNKW 2017, nr 5, poz. 25.

<sup>18</sup> K. Buchała, *Przepęstwa...*, s. 66.

<sup>19</sup> Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 18 stycznia 2022 r., X Ka 482/21, LEX nr 3308066.

to samo. To właśnie spowodowało, że pomimo jednoznacznie negatywnej oceny zachowań „Froga” Sąd Okręgowy w Warszawie uniewinnił go od stawianych zarzutów, a Sąd Najwyższy utrzymał wyrok w mocy<sup>20</sup>.

Przypadek „Froga” pozwala zidentyfikować rzeczywistą „lukę prawną”. **Zachowania polegające na bezwypadkowej jeździe samochodem z umyślnym i rażącym naruszeniem elementarnych zasad bezpieczeństwa pozostają *de lege lata* poza zakresem kryminalizacji, o ile sprawca powoduje swoim zachowaniem „jedynie” zagrożenia o charakterze indywidualnym (jednostkowym).** W tym przypadku ustawodawca może rozważyć możliwość wprowadzenia stosownych zmian legislacyjnych. Rolą sądu nie jest bowiem wychodząca naprzeciw „społecznemu poczuciu sprawiedliwości” wykładnia prawotwórcza na niekorzyść sprawcy i „zastępowanie ustawodawcy”. „Kreatywna” wykładnia znamion art. 173 k.k. lub 174 k.k., która pozwoliłaby skazać „Froga” za czyny inne niż wykroczenia drogowe, stanowiłaby zaprzeczenie konstytucyjnych zasad praworządności, trójpodziału władzy oraz fundamentalnych gwarancyjnych zasad prawa karnego, z zasadą *nullum crimen sine lege* włącznie (art. 42 Konstytucji RP<sup>21</sup>, art. 1 k.k.)<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 2024 r., II KK 251/22, LEX nr 3716892. Celem podania odmiennego przykładu, w którym na podstawie zgromadzonych dowodów prawomocnie przypisano kierowcy zarówno przestępstwo z art. 174 § 1 k.k., jak i art. 173 § 2 w zw. z § 4 k.k. w zw. z 11 § 2 k.k., można przywołać Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 25 stycznia 2007 r., II AKa 407/06, Apel.-W-wa 2007, nr 3, poz. 10. Wyrok skazujący odnosi się do zdarzenia, które miało miejsce w dniu 20 stycznia 2006 r., ok. godz. 6<sup>43</sup>, w Warszawie, na ruchliwym wiadukcie drogowym przy ul. Toruńskiej, na wysokości przystanków komunikacji miejskiej. Kierujący samochodem marki Ford Focus, pomimo ograniczenia prędkości do 40 km/h, porannych godzin szczytu, niekorzystnych warunków atmosferycznych (temperatura poniżej –15°C, zalegający na jezdni śnieg, dziurawa nawierzchnia), podjął manewr wyprzedzania samochodu marki Mercedes, jadącego z prawidłową prędkością na lewym pasie ruchu. Kierowca fordą wyprzedził mercedesa z prawej strony z prędkością ok. 100 km/h, a następnie gwałtownie powrócił na lewy pas, tuż przed mercedesem, i nagle zahamował (chcąc, jak się wydaje, „dać nauczkę” kierowcy mercedesa „blokującemu lewy pas”). Gwałtowne hamowanie spowodowało, że ford wpadł w poślizg, uderzył w wiatę przystanku i potracił dwie znajdujące się tam osoby, po czym wyłamał płatek metalowy, a następnie spadł z wiaduktu na ul. Toruńskiej na teren gruntowy przy ul. Jagiellońskiej, w wyniku czego doszło do zgonu trójga pieszych na miejscu zdarzenia, zgonu dwóch osób w szpitalu oraz ciężkich obrażeń ciała dwojga pieszych. Sąd trafnie ustalił, że kierowcy fordą należy przypisać umyślne (z zamiarem wynikowym) spowodowanie zagrożenia katastrofą (art. 174 § 1 k.k.) oraz nieumyślne (świadoma nieumyślność) spowodowanie katastrofy kwalifikowanej przez następstwo w postaci śmierci oraz ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (art. 173 § 2 w zw. z § 4 k.k.).

<sup>21</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. z 1997 r., nr 78, poz. 483 z późn. zm.).

<sup>22</sup> Szerzej na temat konstytucyjnych gwarancji prawa karnego w opisywanych aspektach: J. Kulesza, *Społeczne niebezpieczeństwo czynu jako warunek kryminalizacji*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2017, nr 43, s. 327–348; A. Rychlewska, *O gwarancyjnym modelu wykładni prokonstytucyjnej przepisów typizujących czyny zabronione pod groźbą kary*, Cz.PKiNP 2016, nr 3, s. 131–150;

W dyskursie publicznym niekiedy przedstawia się informację, że wzorcową regulacją dla postulatów *de lege ferenda* powinny zostać przepisy włoskiego kodeksu karnego<sup>23</sup>. Tymczasem włoski kodeks karny przed wprowadzeniem w 2016 r. przepisów przedstawianych polskiej opinii publicznej jako wzorcowe nie odnosił się w sposób kompleksowy do grupy przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji<sup>24</sup>. Bliższa analiza rozwiązań przyjętych we Włoszech w 2016 r. pokazuje, że poza niezwykle atrakcyjną medialnie nazwą „zabójstwo drogowe” wprowadzenie analogicznego rozwiązania w Polsce wręcz zmniejszałoby zakres kryminalizacji oraz znacząco ograniczałoby wysokość granic ustawowego zagrożenia w porównaniu z przepisami obowiązującymi aktualnie – w szczególności w odniesieniu do sprawców kierujących pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości lub odurzenia, doprowadzających w tym stanie do katastrofy lub wypadku, oraz sprawców zbiegających z miejsca zdarzenia<sup>25</sup>. Włoski kodeks karny nie przewiduje odpowiednika polskich typów abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo (art. 178a, 178b, 180a k.k.), umożliwiających przypisanie odpowiedzialności karnej sprawcom umyślnie naruszającym kluczowe zasady ruchu lądowego, ale niepowodującym przy tym „naruszeń” czy „zagrożeń” dla życia i zdrowia innych uczestników ruchu. Tak więc twierdzenie, że jest to regulacja punitywna i bardziej adekwatna do współczesnej rzeczywistości społecznej w porównaniu z polskim kodeksem karnym, nie opiera się na faktach, tak co do zakresu kryminalizacji, jak i grozących sankcji.

Jedyną „przewagą” włoskiego prawa karnego jest wyodrębnienie jako typy kwalifikowane kategorii wypadków komunikacyjnych, które wynikły z enumeratywnie wyliczonych w kodeksie karnym rażących naruszeń zasad bezpieczeństwa w ruchu. Do włoskiego kodeksu karnego wprowadzono typy kwalifikowane polegające na spowodowaniu śmiertelnego wypadku w ruchu lądowym: po spożyciu znacznej ilości alkoholu (co najmniej 1,5‰ alkoholu dla „cywilnego” kierowcy, a w przypadku

A. Barczak-Oplustil, *Obowiązywanie zasady nullum crimen sine lege. Wybrane problemy*, Cz.PKiNP 2013, nr 3, s. 5–28.

<sup>23</sup> Regulacja prawna tzw. zabójstwa drogowego (*omicidio stradale*) została wprowadzona do prawa włoskiego na mocy ustawy z 2016 r. (LEGGE 23 marzo 2016, n. 41 (GU n.70 del 24-03-2016)). Szerzej tłumaczenie: A. Kosieradzka-Federczyk, *Zabójstwo drogowe w prawie włoskim (rozwiązania podstawowe)*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2021. Tekst ustawy: Codice penale, Regio Decreto 19.10.1930, (GU n.251 del 26-10-1930), <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1930-10-19;1398> [dostęp: 25.06.2024].

<sup>24</sup> Jest to kodyfikacja obowiązująca o 66 lat dłużej niż polski kodeks karny i prawdopodobnie w 1930 r. nie było we Włoszech polityczno-kryminalnej potrzeby, aby ujmować przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w odrębny rozdział czy chociażby rozbudowane typy.

<sup>25</sup> Szerzej na temat sankcji po wejściu w życie nowelizacji ustawy – Kodeks karny z dnia 7 lipca 2022 r. zob.: M. Budyn-Kulik, w: *Kodeks karny...*, art. 178; P. Zakrzewski, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, Lex/el, art. 178. Patrz też: M. Budyn-Kulik, w: *Kodeks karny...*, art. 42.

kierowców zawodowych 0,8‰)<sup>26</sup>; pod wpływem substancji odurzających oraz, co istotne z polskiej perspektywy, w wyniku naruszeń elementarnych reguł bezpieczeństwa w ruchu, enumeratywnie wyliczonych w kodeksie karnym<sup>27</sup>. Wysokość ustawowego zagrożenia uzależniono od skutku w postaci spowodowania śmierci więcej niż jednej osoby. Jednak co do uzależnienia kwalifikacji prawnej od „skali” spowodowanego przez sprawcę skutku to warto jednak dodać, że włoski kodeks karny w przeciwieństwie do polskiego nie wyróżnia odrębnych typów związanych ze spowodowaniem niebezpieczeństw o charakterze powszechnym, tj. katastrofy (art. 173 k.k.) oraz niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174 k.k.) w odróżnieniu od średnich i ciężkich wypadków komunikacyjnych (art. 177 k.k.). Włoski kodeks karny dla typów kwalifikowanych przewiduje różne kary pozbawienia wolności, jednak ich wymiar od lat 2 do maksymalnie lat 18 (gdy skutkiem prowadzenia pojazdu w wyliczonych w kodeksie karnym okolicznościach jest śmierć więcej niż jednej osoby) wypada niezwykle skromnie w porównaniu z zagrożeniami przewidzianymi w polskim kodeksie karnym<sup>28</sup>. Można stwierdzić, że to właśnie polski ustawodawca reaguje z nadzwyczajną surowością na zdarzenia w komunikacji, w tym w szczególności spowodowane przez osoby nietrzeźwe lub odurzone albo zbiegające z miejsca zdarzenia. W porównaniu z prawem włoskim polski kodeks karny ma ustanowiony na relatywnie niskim poziomie próg nietrzeźwości; przewiduje samodzielny typ abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo (art. 178a k.k.); narzuca sądom bardzo wysoki wymiar kary (art. 178 k.k.), zdecydowanie bliższy zabójstwom niż innym znanym nawet z rodzimego kodeksu karnego typom nieumyślnym, a nawet

<sup>26</sup> Tymczasem polski kodeks karny w art. 115 § 16 stanowi: „Stan nietrzeźwości w rozumieniu tego kodeksu zachodzi, gdy: 1) zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość lub 2) zawartość alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza przekracza 0,25 mg albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość”.

<sup>27</sup> Zagrożenie karą od 5 do 10 lat przewidziano dla sprawcy, który w terenie zabudowanym przekracza dwukrotnie dopuszczalną prędkość (nie mniej niż 70 km/h) albo poza terenem zabudowanym porusza się z prędkością większą niż 50 km/h w porównaniu z dopuszczalną; jeśli sprawca przejeżdża przez skrzyżowanie na czerwonym świetle albo porusza się „pod prąd”; jeśli sprawca wyprzedza w pobliżu skrzyżowań, zakrętów, wyprzedza niebezpiecznie, na przejściu dla pieszych lub linii ciągłej. Podwyższono granice ustawowego zagrożenia także w przypadkach sprawców, którzy uciekli z miejsca wypadku (kara powiększana jest od 1/3 do 2/3, nie może być mniejsza niż 5 lat); dla sprawców, którzy kierowali bez prawa jazdy (nie posiadali go, zostało odebrane lub zawieszono) albo bez obowiązkowego ubezpieczenia (tylko w wypadku, gdy sprawca jest jednocześnie właścicielem pojazdu). Wówczas możliwe jest podwyższenie kary o 1/3. Dla sprawców, jeśli spowodują śmierć więcej niż jednej osoby albo jednej osoby (lub więcej) i jednocześnie spowodują obrażenia jednej lub więcej osób, kara powinna być odnoszona do czynu zagrożonego karą najwyższą i zwiększona trzykrotnie – nie może jednak przekraczać 18 lat (za tłumaczeniem A. Kosieradzkiej-Federczyk).

<sup>28</sup> Dla porównania, spowodowanie katastrofy kwalifikowanej przez następstwo w postaci chociażby tylko pojedynczej śmierci (art. 173 k.k.) w okolicznościach opisanych w art. 178 k.k. może prowadzić do wymierzenia kary nawet 30 lat pozbawienia wolności.

umyślno-nieumyślным, kwalifikowanym przez skutek lub następstwo w postaci śmierci człowieka albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu<sup>29</sup>. Z tych wszystkich względów wariant włoski, pomimo że cieszy się zainteresowaniem niektórych polityków oraz opinii publicznej, raczej nie nadaje się do aplikacji w polskich warunkach.

Pomimo uwag krytycznych co do punitwności polskiego kodeksu karnego za zasadny uznaję postulat *de lege ferenda*, aby wielokrotne i celowe naruszanie rudymentarnych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym jako przyczyna wypadku lub katastrofy znalazło swój wyraz w nowej, „specjalnej” kwalifikacji prawnej. Zdecydowanie **nie podzielam jednak przekonania, iż modelowym rozwiązaniem jest „model włoski”, tj. enumeratywne wyliczenie konkretnych naruszeń zasad bezpieczeństwa, determinujące kwalifikowany wymiar kary pod warunkiem, że dojdzie do dalej idących skutków.**

Poszerzenie zakresu kryminalizacji o omawiane w niniejszym artykule patologiczne zachowania z „przedpola” spowodowania wypadku lub katastrofy jest możliwe i zasadne, gdyby odpowiednio aplikować rozwiązanie wzorowane na niemieckim kodeksie karnym (Das Strafgesetzbuch, StGB). W 2017 r. do niemieckiego kodeksu karnego wprowadzono nowe typy wykroczeń i przestępstw mających związek z nielegalnymi „wyścigami ulicznymi”<sup>30</sup>. W § 315d (1) StGB kryminalizuje jako **samodzielny typ podstawowy z abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo** organizację lub przeprowadzanie niedozwolonych wyścigów pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym i uczestniczenie w nich jako kierowca. Kryminalizuje także zachowanie „pojedynczego” kierowcy pojazdu mechanicznego (nieścigającego się bezpośrednio z innymi), które polega na umyślnym poruszaniu się z niedozwoloną prędkością, w sposób rażąco naruszający zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, w celu osiągnięcia jak najwyższej prędkości<sup>31</sup>. Tego rodzaju

<sup>29</sup> Przykładowo, za spowodowanie śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka w wyniku bójki lub pobicia (art. 158 § 2, 3 k.k.) zagrożenie ustawowe wynosi od roku do 10 lat kary pozbawienia wolności; za ciężki uszczerbek na zdrowiu od 2 lat do 15 w przypadku śmierci; za doprowadzenie do śmierci kobiety w wyniku nieprawidłowo przeprowadzonej aborcji zagrożenie ustawowe wynosi od roku do 10 lat pozbawienia wolności (dobrowolna aborcja) oraz od 2 do 15 lat, gdy aborcja została dokonana przemocą, podstępem, przymusem (art. 154 k.k.). Natomiast za doprowadzenie do śmiertelnego wypadku komunikacyjnego lub katastrofy w stanie nietrzeźwości albo pod wpływem środków odurzających kara wynosi „nie mniej niż 5 lat, jeżeli następstwem czynu jest śmierć człowieka, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia w przypadku katastrofy, a 20 lat pozbawienia wolności w przypadku wypadku” (art. 178 § 1 pkt 2 k.k.). Do tego dochodzi jeszcze odrębna kara za przestępstwo z art. 178a k.k. (do lat 3, a w przypadku powrotności do lat 5) i możliwość wymierzenia kary łącznej na zasadzie kumulacji (art. 86 k.k. i nast.).

<sup>30</sup> Sechshundfünfzigstes Strafrechtsänderungsgesetz – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr vom 30. September 2017 (BGBl. 2017 I S. 3532).

<sup>31</sup> § 315d: „(1) Wer im Straßenverkehr 1. ein nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen ausrichtet oder durchführt, 2. als Kraftfahrzeugführer an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen teilnimmt

zachowania zagrożone są karą pozbawienia wolności do lat 2 lub grzywną. Jest to zatem typ **zbliżony charakterystyką do dobrze przepracowanego już w polskiej doktrynie i orzecznictwie art. 178a § 1 k.k.**, a także typów z art. 178b k.k. oraz 180a k.k. – gdzie ustawodawca zdecydował, że w odniesieniu do umyślnego naruszenia rudymenarnej reguły bezpiecznego prowadzenia pojazdów mechanicznych kryminalizowane jest już samo zachowanie, bez względu na „dalsze” skutki i następstwa.

Nowy typ przestępstwa z abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo (bezskutkowy) dawałby nie tylko możliwość karania kierowcy dopuszczającego się *reckless driving* za zachowania z „przedpola” spowodowania wypadku lub katastrofy w ruchu lądowym. Umożliwiłoby także pociągnięcie do odpowiedzialności karnej na zasadach ogólnych organizatorów nielegalnych wyścigów i osób, które nie siedzą za kierownicą ścigających się pojazdów, ale pełnią funkcje podźegaczy i pomocników (art. 18 § 2 i 3 k.k.), np. wysyłających „zaproszenia”, udzielających szczegółowych informacji co do czasu i miejsca, w którym ma się odbyć nielegalny wyścig, stojących „na czatach” celem ostrzeżenia przed przybyciem Policji, nakłaniających lub dopingujących kierowcę do tego rodzaju zachowań, umyślnie udzielających swoich pojazdów innym kierowcom, aby mogli brać udział w nielegalnych wyścigach, umyślnie przerabiających samochody dla potrzeb udziału w nielegalnych wyścigach.

Jeżeli w ocenie ustawodawcy kryminalizacja zachowań „na przedpolu” niebezpieczeństwa jako samodzielnego przestępstwa byłaby niewystarczająca, **można równolegle uzupełnić katalog okoliczności modyfikujących granice ustawowego zagrożenia** (art. 178 k.k.) o doprowadzenie do wypadku komunikacyjnego lub katastrofy w warunkach opisanych w nowo powstałym typie. Chodzi zatem o uzupełnienie katalogu okoliczności narzucających modyfikację granic ustawowego zagrożenia za spowodowanie wypadku komunikacyjnego lub katastrofy o zachowania związane z rażącym i celowym naruszeniem podstawowych zasad

---

oder 3. sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft. (2) Wer in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 oder 3 Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft. (3) Der Versuch ist in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 strafbar. (4) Wer in den Fällen des Absatzes 2 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft. (5) Verursacht der Täter in den Fällen des Absatzes 2 durch die Tat den Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen, so ist die Strafe Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, in minder schweren Fällen Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren” – Das Strafgesetzbuch (StGB), <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/index.html> [dostęp: 25.06.2024].



bezpieczeństwa, w tym w szczególności ze znaczącym przekroczeniem obowiązujących w miejscu zdarzenia ograniczeń co do prędkości. Przywoływany wcześniej niemiecki kodeks karny nie korzysta w tej sytuacji z odpowiednika art. 178 k.k., jednak rozwiązuje te kwestie w zbliżony sposób. Artykuł § 315d StGB przewiduje kwalifikowane przez następstwo kategorie sytuacji opisanych w typie podstawowym. Przepis § 315d (2) StGB przewiduje, że jeżeli sprawca opisanych w typie podstawowym zachowań umyślnie naraża na niebezpieczeństwo życie lub zdrowie innej osoby albo mienie o znacznej wartości, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5 albo karze grzywny. Karalne jest także nieumyślne spowodowanie niebezpieczeństwa – zgodnie z § 315d (4) StGB sprawca podlega karze grzywny albo karze pozbawienia wolności do lat 3. Przepis § 315d (5) StGB przewiduje także typ kwalifikowany przez następstwo, wskazując, że jeżeli następstwem czynu określonego w ust. 2 jest śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby albo uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od roku do 10 lat. Przepis § 315d (5) przewiduje również wypadek mniejszej wagi, z karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 5 lat.

Z uwagi na te podobieństwa odpowiednio zmodyfikowany „**model niemiecki**” wydaje się lepiej pasować do systematyki polskiego kodeksu karnego niż „**model włoski**”. Co więcej, prezentowane w nim rozwiązanie legislacyjne jest bardziej uniwersalne i nowoczesne, daje szerszą możliwość wykładni dynamicznej, nadążającej za rzeczywistością społeczną, w porównaniu z kazuistycznym katalogiem, na którym opiera się „model włoski”<sup>32</sup>.

### 3. Rozszerzenie odpowiedzialności karnej za przestępny skutek na kilku uczestników ruchu

Rozwiązania części ogólnej kodeksu karnego (art. 18 § 1 k.k.) pozwalają na przypisanie odpowiedzialności karnej za skutek w postaci średniego lub ciężkiego wypadku komunikacyjnego, katastrofy, spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy, więcej niż jednej osobie, o ile można dowodowo potwierdzić, że wszystkie osoby równie znacząco przyczyniły się do powstania przestępnego skutku oraz działały „wspólnie i w porozumieniu” (art. 18 § 1 k.k.). W przypadku przestępstw nieumyśl-

<sup>32</sup> W styczniu 2025 r., tj. w chwili autoryzowania niniejszego artykułu, zgodnie z informacją przedstawioną przez Ministerstwo Sprawiedliwości, trwają zaawansowane prace legislacyjne zmierzające do opracowania rządowego projektu zmian w ustawie – Kodeks karny, które częściowo uwzględnią zaprezentowane w tekście postulaty *de lege ferenda* i uwagi krytyczne (<https://www.gov.pl/web/sprawiedliwosc/stop-bandytom-drogowym--projekt-ministerstwa-sprawiedliwosci-juz-gotowy> [dostęp: 16.01.2025]).

nych (art. 177, 173 § 2, art. 174 § 2 k.k.) „porozumienie” należy oczywiście odnosić do kwestii wspólnego naruszania zasad ostrożności, a nie porozumienia co do spowodowania określonego skutku<sup>33</sup>.

Przykładowo, można sobie wyobrazić zastosowanie w praktyce takiej konstrukcji teoretycznej chociażby w stanie faktycznym, który miał miejsce na Słowacji w dniu 30 września 2018 r., kiedy to polscy kierowcy prowadzący odpowiednio pojazdy marki: Porsche Cayenne Turbo, Mercedes-AMG C 43 Coupe oraz Ferrari 458 Italia, na jednopasmowej, typowo „górskiej” drodze prowadzącej do Dolnego Kubina, pomimo dużego natężenia ruchu jechali brawurowo, wyprzedzając w miejscu niedozwolonym kolumnę prawidłowo jadących pojazdów, jeden za drugim, „siedząc sobie na ogonie”. Kierowca mercedesa, który jechał jako pierwszy, widząc zbliżającą się z przeciwka skodę fabię, zdążył odbić w prawo i wrócić na „swoj” pas ruchu, natomiast jadący tuż za nim kierowca ferrari gwałtownie hamował, także podjął próbę „ucieczki” na „swoj” pas, nie uniknął jednak bocznego uderzenia w prawidłowo jadący prawym pasem pojazd, zaś kierowca porsche, ostatni z wyprzedzających kolumnę, ominął z lewej strony gwałtownie hamujące i „uciekające na prawo” ferrari, a następnie uderzył czołowo ze znaczną prędkością w prawidłowo jadącą skodę fabię, powodując śmierć 57-letniego kierowcy i ciężki uszczerbek na zdrowiu jego żony. Poszkodowani pasażerowie skody to rodzice odwożący tego dnia swojego syna na studia, które miał rozpocząć 1 października 2018 r. Słowacka prokuratura postawiła zarzuty wszystkim trzem kierowcom, przy czym kierowców ferrari i mercedesa uznała za współsprawców zdarzenia, w wyniku którego doszło do śmierci kierowcy skody. Wydaje się, że gdyby sprawa trafiła przed oblicze polskiego wymiaru sprawiedliwości, sytuacja kierowców ferrari i mercedesa wyglądałaby analogicznie jak na Słowacji. Nie byłoby przeszkód, aby uznać ich za współsprawców śmiertelnego wypadku komunikacyjnego (art. 18 § 1 w zw. z art. 177 § 2 k.k.), pomimo że bezpośrednio w samochód, którym podróżowali pokrzywdzeni, uderzył tylko jeden z dwóch kierujących. Natomiast w przypadku potwierdzenia w materiale dowodowym, iż zachowanie trzech kierowców, urządzających sobie rozrywkę w postaci wyścigów przez „tor przeszkód”

<sup>33</sup> Szersze uzasadnienie tych tez, będących dość oczywistymi w doktrynie i orzecznictwie, można znaleźć w dowolnym komentarzu do kodeksu karnego oraz w cytowanych w nim opracowaniach, np. P. Kardas, *Komentarz do art. 18 KK*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1: *Komentarz do art. 1–52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el, art. 18; J. Giezek, K. Lipiński, w: D. Gruszecka i in., *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, Lex/el, art. 18; R.C. Dębski, *O teoretycznych podstawach regulacji współdziałania przestępnego w kodeksie karnym z 1997 r.*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 1998, nr 58, s. 115; M. Kaszubowicz, *Obiektywne przypisanie skutku w wypadkach drogowych w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Prok.i Pr. 2016, nr 2, s. 90–103; M. Małecki, *Z problematyki obiektywnego przypisania skutku (przypadek płonącego anioła)*, Cz.PKiNP 2013, nr 2, s. 43–76.

składający się z innych użytkownikóv ruchu, wywołało bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach, nie byłoby przeszkód, aby uznać, że każdy z trzech kierowców odpowiada za doprowadzenie wspólnie i w porozumieniu do spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (art. 18 § 1 w zw. z art. 174 § 1 lub 2 k.k.).

**Istnieje możliwość przypisania odpowiedzialności za spowodowanie tego samego skutku więcej niż jednej osobie także wtedy, gdy pomiędzy sprawcami nie ma elementu porozumienia co do wspólnego naruszenia reguł ostrożności.** Warunkiem obiektywnego przypisania skutku jest stwierdzenie w odniesieniu do każdego ze sprawców analizowanych z osobna, iż w zarzuczalny sposób naruszył on, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu, jak również, że pomiędzy jego zachowaniem a zaistniałym skutkiem (katastrofą, wypadkiem) istnieje powiązanie przyczynowe (w przypadku działania) oraz że zachodzi takie powiązanie normatywne pomiędzy zachowaniem uczestnika ruchu a skutkiem, które zasługuje z kryminalnopolitycznego punktu widzenia na ukaranie<sup>34</sup>.

Przykładowo, w wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 26 stycznia 2018 r. zauważono, że współodpowiedzialnymi za przestępstwo z art. 173 § 2 i 4 k.k. mogą być dwaj współuczestnicy ruchu, a czasem nawet większa ich liczba<sup>35</sup>. Wyrok dotyczył przypisania odpowiedzialności karnej za nieumyślne spowodowanie w dniu 3 marca 2012 r. pod Szczekocinami katastrofy kolejowej, w wyniku której zginęło 16 osób, a przeszło 50 odniosło ciężkie obrażenia. Jak ustalono, do skutku w sposób niezależny od siebie, ale równie istotny, przyczyniło się dwoje kontrolerów ruchu. Każdy z nich, w sposób samodzielny i niezależny, naruszył „swoją” zasadę bezpieczeństwa w ruchu. Wskazano, że w mniejszym stopniu do skutku przyczynił się także błąd maszynistów, którzy jednak ponieśli śmierć na miejscu, więc ich zachowania nie były prawnokarnie wartościowane.

<sup>34</sup> Szerzej: M. Bielski, *Obiektywne przypisanie skutku przestępnego w przypadku kolizji odpowiedzialności za skutek*, PiP 2005, nr 10, s. 75–89; Idem, *Kryteria obiektywnego przypisania skutku na tle współczesnej polskiej dogmatyki prawa karnego*, w: *Państwo prawa i prawo karne. Księga jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla*, t. 2, red. P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2012, s. 503; J. Giezek, *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1994, s. 41 i nast.; M. Lipski, *Kolizja odpowiedzialności za przestępny skutek w przypadku współdziałania wielu osób w procesie leczenia*, Cz.PKINP 2016, nr 2, s. 107–128.

<sup>35</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 26 stycznia 2018 r., II AKa 194/17, <https://www.saos.org.pl/judgments/339801> [dostęp: 25.06.2024].

#### 4. „Przyczynienie się” pokrzywdzonego lub innego uczestnika ruchu a przypisanie odpowiedzialności karnej za skutek Zasada prędkości bezpiecznej: czym drogi publiczne różnią się od torów wyścigowych?

W doktrynie i orzecznictwie za truizm uważa się stwierdzenie, że **nie wystarczy jakiegokolwiek przyczynienie się do powstania skutku, aby odpowiedzialność karna została przypisana**. Dotyczy to w szczególności przypadków, gdy skutek jest następstwem działań dwóch albo więcej osób, z których każda narusza regułę ostrożności. Skutek obiektywnie można przypisać danej osobie tylko wtedy, gdy jej zachowanie stwarzało lub istotnie zwiększyło prawnie nieakceptowane niebezpieczeństwo (ryzyko) dla dobra prawnego stanowiącego przedmiot zamachu i niebezpieczeństwo (ryzyko) to realizowało się w postaci nastąpienia danego skutku. W przypadku większej liczby osób naruszających regułę ostrożności konieczne jest ustalenie: **czy charakter naruszenia reguł ostrożności był porównywalny, jeżeli chodzi o istotność tych naruszeń w perspektywie bezpieczeństwa dla dóbr prawnych – co uzasadnia przypisanie skutku wszystkim podmiotom, które przyczyniły się do jego powstania, czy też naruszenie jednej z reguł miało dominujący wpływ na wystąpienie nieakceptowalnego ryzyka zaistnienia skutku – co uzasadnia normatywne przypisanie skutku osobie, która dopuściła się takiego naruszenia**<sup>36</sup>. Innymi słowy, obiektywne przypisanie określonego w ustawie skutku następuje wtedy, gdy zostanie ustalone, że sprawca w zarzucalny sposób naruszył reguły postępowania z chronionym dobrem prawnym, między zachowaniem sprawcy a skutkiem istnieje związek przyczynowy i istnieje normatywna podstawa do przyjęcia, że zachowanie uczestnika ruchu drogowego, jako zwiększające ryzyko nastąpienia przestępnego skutku, zasługuje z kryminalno-społecznego punktu widzenia na ukaranie.

**Administracyjne ograniczenia prędkości to reguły ostrożności, które nie są prostą pochodną warunków technicznych danej drogi.** Powody, dla których nawet na „dobrej drodze” pojawiają się znaczące ograniczenia co do maksymalnej prędkości administracyjnie dopuszczalnej, wynikają z okoliczności, iż miej-

<sup>36</sup> Szerzej np.: J. Giezek, *Teorie związku przyczynowego oraz koncepcje obiektywnego przypisania*, w: *System prawa karnego*, t. 3: *Nauka o przestępstwie. Zasady odpowiedzialności*, red. R. Dębski, C.H.Beck, Warszawa 2013, SIP Legalis; M. Bielski, *Obiektywne przypisanie skutku przestępnego...*, s. 75–89; Idem, *Kryteria obiektywnego przypisania skutku...*, s. 503; Idem, *Naruszenie reguł ostrożności czy nadmierna ryzykowność zachowania jako właściwe kryterium prawnokarnego przypisania skutku*, Cz.PKiNP 2004, nr 1, s. 34 i nast.; J. Jurewicz, *Kwestie przypisania odpowiedzialności karnej uczestnikom wypadku komunikacyjnego*, „Palestra” 2015, nr 3–4, s. 80–87.

sca, w których odbywa się ruch lądowy, tym różnią się od torów wyścigowych, że uczestnicy ruchu są zobowiązani zachowywać się w taki sposób, aby móc podejmować w sposób kontrolowany i relatywnie bezpieczny „manewry obronne” w reakcji na sytuacje pojawiające się typowo w danym miejscu i w danym czasie. W terenie zabudowanym o dużym natężeniu ruchu pieszych i innych pojazdów, w miejscach narażonych na nietypowe warunki atmosferyczne, pojawienie się dzieci, zwierząt itp. wprowadza się ograniczenia prędkości, które mogą wydawać się „nieadekwatne”, gdyby odnosić je do warunków technicznych danej drogi jako „wyizolowanego” od innych istotnych uwarunkowań toru jazdy. Nie wydają się jednak nieadekwatne, jeżeli zrozumiemy, że **zasady ostrożności mają dawać uczestnikom ruchu szansę na bezpieczne uwzględnienie typowych okoliczności zewnętrznych, w tym błędów innych użytkowników drogi.**

Przedstawione tezy znajdują odzwierciedlenie przykładowo w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2019 r.<sup>37</sup>. W przedmiotowym stanie faktycznym oskarżony przemieszczał się z prędkością znacznie wyższą niż administracyjnie dopuszczalna, w centrum miasta, w godzinach szczytu. W wyniku zbyt późnego włączenia kierunkowskazu przez innego kierowcę, zmieniającego pas ruchu, oskarżony został zmuszony do gwałtownego hamowania. Bardzo wysoka prędkość, z jaką się poruszał, spowodowała, że w wyniku hamowania jego pojazd stracił przyczepność i uderzył w osoby znajdujące się na chodniku, powodując śmierć jednej z nich. Wedle opinii biegłego, gdyby oskarżony przemieszczał się z prędkością nieprzekraczającą maksymalnej prędkości administracyjnie dopuszczalnej, to byłby w stanie bezpiecznie zareagować na analogiczną zmianę pasa ruchu przez innego kierowcę. Gdyby przemieszczał się z maksymalną prędkością administracyjnie dopuszczalną w miejscu, w którym doszło do zdarzenia, byłby w stanie po prostu zwolnić w sposób kontrolowany. Sąd trafnie zauważył, że nawet obiektywnie nieprawidłowe zachowanie się innego uczestnika ruchu (zbyt późno włączony kierunkowskaz) nie zwalnia z odpowiedzialności kierowcy, który nie był w stanie zwolnić w sposób kontrolowany z powodu rażąco zbyt wysokiej prędkości. Słusznie wskazano, że wyznaczenie prędkości administracyjnie dozwolonej jest rezultatem przyjętego przez ustawodawcę, niepodważalnego w danym momencie założenia, że tylko jazda z co najwyżej taką prędkością warunkuje zapewnienie należytego panowania, nawet w optymalnych warunkach, nad prowadzonym pojazdem. Wskazano, że w każdym przypadku istotnego przekroczenia prędkości administracyjnie dopuszczalnej jedyną **okolicznością wyłączającą odpowiedzialność za skutek jest ustalenie, że niemożliwe byłoby uniknięcie kolizji i jej skutków także wtedy,**

<sup>37</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2019 r., II KK 67/19, LEX nr 2650311.

**gdyby prowadzony przez sprawcę pojazd poruszał się z prędkością administracyjnie dopuszczalną<sup>38</sup>.**

Podobnych konstatacji co do kolizji odpowiedzialności za skutek dokonał Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 22 maja 2019 r., analizując przypisanie odpowiedzialności karnej za wypadek ze skutkiem śmiertelnym kierowcy motocykla, który jadąc z prędkością 160 km/h, uderzył w bok samochodu<sup>39</sup>. W wypadku zginęli kierowca i pasażerka samochodu osobowego, a – co zaskakujące – przeżył kierowca motocykla. Ustalono, że kierowca samochodu wykonywał manewr skrętu z głównej drogi w boczną drogę polną, obserwował przy tym jezdnię, jednak przed podjęciem manewru skrętu nie dostrzegł na czas zbliżającego się z zawrotną prędkością motocykla. Podstawą odpowiedzialności karnej za przestępstwa skutkowe jest ustalenie, że danej osobie można zarzucić naruszenie reguł ostrożności w postępowaniu z dobrem prawnym<sup>40</sup>. Praktycznie zaaplikowano tezę, że **w sytuacji, gdzie do powstania skutku przyczyniają się zachowania więcej niż jednej osoby, z których każde może naruszać reguły bezpieczeństwa, rolą sądu jest analiza stopnia naruszenia reguł bezpieczeństwa przez poszczególne osoby współprzyczyniające się do powstania skutku oraz ocena charakteru tych reguł.** Ocena prawidłowości zachowania pokrzywdzonego ma znaczenie w perspektywie odpowiedzialności karnej oskarżonego, gdyż współprzyczynienie się innej osoby (w tym pokrzywdzonego) do wypadku komunikacyjnego może mieć tak istotne znaczenie, że może pro-

<sup>38</sup> Na tym samym założeniu co do kryteriów obiektywnego przypisania skutku oparł się Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 1 grudnia 2003 r., odnosząc się do potrącenia rowerzysty przez kierowcę samochodu osobowego: „Przepisy prawa o ruchu drogowym nakazują zachowanie przez kierującego pojazdem prędkości administracyjnie dozwolonej właśnie po to, by mógł on dokonać manewrów obronnych przed ewentualną zaistniałą na drodze przeszkodą”. Pomimo potwierdzenia obiektywnie nieprawidłowego zachowania pokrzywdzonego rowerzysty skutek w postaci wypadku komunikacyjnego przypisano kierowcy samochodu, wskazując, że na podstawie opinii biegłego jednoznacznie ustalono, iż gdyby kierujący pojazdem jechał z prędkością dozwoloną (maksymalnie 60 km/h), to miałby możliwość zatrzymania samochodu przed torem ruchu roweru, co pozwoliłoby uniknąć zderzenia (Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2003 r., III KK 339/03, LEX nr 83784).

<sup>39</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 maja 2019 r., V KK 227/18, LEX nr 2681255.

<sup>40</sup> Szerzej np.: M. Bielski, *Naruszenie reguł ostrożności...*, s. 34 i nast.; Idem, *Prawnokarne przypisanie skutku w postaci konkretnego narażenia na niebezpieczeństwo – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 3 czerwca 2004 r., V KK 37/04*, PS 2005, nr 4, s. 119 i nast.; Idem, *Kryteria obiektywnego przypisania skutku...*, s. 503 i nast.; J. Kanarek, *Rozważania o obiektywnym przypisaniu skutku i nauce o zwiększeniu ryzyka w kontekście ich aplikacji do przestępstw stypizowanych w art. 177 kodeksu karnego*, PS 2015, nr 9, s. 49–59; S. Tarapata, 4.1.2. *Znamiona normy sankcjonowanej w skutkowych typach czynów zabronionych*, w: Idem, *Dobro prawne w strukturze przestępstwa. Analiza teoretyczna i dogmatyczna*, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, SIP LEX.



wadzić do zmniejszenia zakresu odpowiedzialności innej osoby, a czasami wręcz do wyłączenia tej odpowiedzialności<sup>41</sup>.

W tym miejscu wypada odnieść się do padających niekiedy w przestrzeni publicznej uwag odnośnie do przyczynienia się pokrzywdzonych do „głośnych medialnie” wypadków i katastrof w ruchu lądowym. **Nie stanowi przyczynienia się pokrzywdzonego zachowanie, w którym nie można dopatrzeć się nieprawidłowości, tj. naruszenia reguł postępowania z dobrem**<sup>42</sup>. Przykładowo, nie można dopatrzeć się przyczynienia pokrzywdzonego, nawet jeżeli mógłby on uniknąć śmierci, gdyby tylko poruszał się „droższym” i „bardziej bezpiecznym” samochodem, a nie – jak to określił jeden z podejrzanych o spowodowanie ciężkiego wypadku komunikacyjnego – „trumną na kółkach”, która w konfrontacji z „bezpiecznym mercedesem” musiała ustąpić<sup>43</sup>. Jeżeli pojazd pokrzywdzonego spełniał konieczne warunki techniczne i był dopuszczony do ruchu, tego rodzaju dywagacje są nieuprawnione. Bez znaczenia są też dywagacje na temat wpływu stanu zdrowia czy nietrzeźwości pokrzywdzonego, o ile tylko zachowywał się prawidłowo, np. podróżując autem jako pasażer lub przechodząc w sposób prawidłowy przez przejście dla pieszych.

**Znaczenie w kontekście wymiaru kary ma jednak obiektywnie nieprawidłowe, tj. sprzeczne z zasadami panującymi w ruchu lądowym, zachowanie pokrzywdzonego lub innych uczestników zdarzenia, które w pewnym stopniu przyczyniło się do powstania skutku.** Sąd ma obowiązek odnieść się do tego rodzaju okoliczności, co jednak nie jest równoznaczne z ekskulpowaniem osoby, której ostatecznie przypisano skutek.

<sup>41</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 marca 2019 r., V KK 110/18, [www.sn.pl](http://www.sn.pl) [dostęp: 25.06.2024]. Na kanwie innych niż przestępstwa komunikacyjne stanów faktycznych np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2000 r., IV KKN 509/98, OSNKW 2001, nr 5–6, poz. 45; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 2012 r., II KK 193/11, OSNKW 2012, nr 9, poz. 89, LEX nr 1212351; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 grudnia 2013 r., V KK 133/13, LEX nr 1415515; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 lipca 2013 r., III KK 33/13, LEX nr 1391441; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 2013 r., V KK 342/12, LEX nr 1388235; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2009 r., II KK 306/09, LEX nr 843160; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2000 r., III KKN 231/98, LEX nr 40428; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 maja 2015 r., V KK 85/15, LEX nr 1746427.

<sup>42</sup> J. Kanarek, *Rozważania...*, s. 49–59; S. Tarapata, *Głos w sprawie „niebezprawnego naruszenia reguł postępowania z dobrem prawnym” (o przypadku tzw. „płonącego anioła”)*, Cz.PKiNP 2013, nr 2, s. 25–42.

<sup>43</sup> Np. T. Ciechoński, *Adwokat od „trumny na kółkach” ponownie zawieszony*, DGP – Gazeta Prawna, 16.05.2024, <https://serwisy.gazetaprawna.pl/orzeczenia/artykuly/9508402,adwokat-od-trumny-na-kolkach-ponownie-zawieszony.html> [dostęp: 25.06.2024]; *Adwokat mówił o „trumnie na kółkach”. Biegły: nie dał szans na uniknięcie tragedii*, Rzeczpospolita, 24.04.2024, <https://www.rp.pl/prawo-karne/art40234011-adwokat-mowil-o-trumnie-na-kolkach-biegly-nie-dal-szans-na-unikniecie-tragedii> [dostęp: 25.06.2024].

Przykładowo, nie przypiszemy odpowiedzialności karnej pieszem, nawet gdyby to on swoim nagłym wtargnięciem na jezdnię w miejscu niedozwolonym otworzył „łańcuch zdarzeń” prowadzący do wypadku śmiertelnego i tym samym „przestraszył” kierowcę jadącego w stanie nietrzeźwości z prędkością ok. 160 km/h w ścisłym centrum dużej aglomeracji, w terenie, w którym obowiązuje ograniczenie prędkości do 40 km/h, autem niespełniającym norm technicznych<sup>44</sup>. Nawet potwierdzenie faktu, że to obiektywnie nieprawidłowe zachowanie pieszego wywołało gwałtowną reakcję kierowcy, prowadzącą do utraty kontroli nad pojazdem i w konsekwencji do dachowania oraz śmierci czterech osób znajdujących się w samochodzie, nie powoduje, iż za sprawcę wypadku należy uznać pieszego. Chociaż niewątpliwie jego przyczynienie się mogłoby być uwzględniane przy wymiarze kary. Dla ustalenia sprawstwa kluczowe znaczenie mają charakter i stopień naruszonych przez uczestników zdarzenia reguł ostrożności oraz odpowiedź na pytanie: czy gdyby sprawca jechał w ścisłym centrum dużej aglomeracji miejskiej trzeźwy, samochodem spełniającym normy techniczne, z prędkością nie wyższą niż 40 km/h, to zdarzenie także miało by taki przebieg, jaki ostatecznie przybrało<sup>45</sup>? **Ustalenie, że zachowanie prędkości bezpiecznej pozwoliłoby kierowcy podjąć bezpieczne, kontrolowane i skuteczne manewry obronne w reakcji na obiektywnie nieprawidłowe zachowania innych uczestników ruchu, przesądza o odpowiedzialności za skutek kierowcy, a nie innego uczestnika ruchu**<sup>46</sup>.

Przykładowo, przyczynienie się pokrzywdzonego pieszego, które nie może ekskulpować kierowcy, ale wpływa na wymiar kary, zidentyfikował Sąd Apelaacyjny w Warszawie, badając w II instancji wypadek śmiertelny przy ul. Sokratesa z dnia 19 października 2019 r. Na podstawie argumentu „przyczynienia się” pokrzywdzonego pieszego sąd II instancji zdecydował, aby obniżyć wymiar kary pozbawienia wolności w porównaniu z wyrokiem, który zapadł w I instancji

<sup>44</sup> Patrz np. K. Hołowczyc na temat zdarzenia, w którym w dniu 15 lipca 2023 r. na Bulwarach Nadwiślańskich w centrum Krakowa (most Dębnicki) zginęło czterech młodych mężczyzn podróżujących samochodem marki Renault Megane: K. Borawski, *Krzysztof Hołowczyc zabrał głos w sprawie wypadku w Krakowie. „Przestraszył się pieszego”*, Przegląd Sportowy Onet, 19.07.2023, <https://przegladsporto.wy.onet.pl/ofsjd/krzysztof-holowczyc-zabral-glos-w-sprawie-wypadku-w-krakowie-przestraszyl-sie/g54zw2m> [dostęp: 25.06.2024].

<sup>45</sup> W przedmiotowym stanie faktycznym biegli ostatecznie nie potwierdzili, aby obiektywnie nieprawidłowe zachowanie się pieszego miało wpływ na gwałtowny manewr hamowania i utratę kontroli nad pojazdem oraz dalszy ciąg zdarzeń. Jak ustalono, przyczyną hamowania było dostrzeżenie przez kierowcę zamkniętego z powodu remontu pasa ruchu, zaś w momencie, w którym na jezdni pojawił się pieszy, renault było już w niekontrolowanym poślizgu. Patrz np. <https://www.youtube.com/watch?v=8F5tNp4hmFg> [dostęp: 25.06.2024].

<sup>46</sup> Szerzej na temat wykluczenia możliwości przypisania skutku na płaszczyźnie normatywnej: M. Małecki, *Zbiegi i kolizje przypisania skutku*, w: *Obiektywne oraz subiektywne przypisanie odpowiedzialności karnej*, red. J. Giezek, P. Kardas, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, s. 317–347.

(z kary 7 lat pozbawienia wolności na karę 6 lat i 6 miesięcy)<sup>47</sup>. Należy stwierdzić, że jeżeli do takiego „przyczynienia się” w istocie doszło, to decyzja sądu co do adekwatnego zredukowania wymiaru kary nie może być oceniona jako błędna, gdyż jest to okoliczność, która zgodnie z zasadami sądowego wymiaru kary powinna być brana pod uwagę zarówno przy ocenie stopnia społecznej szkodliwości czynu, jak i stopnia zawinienia (art. 57 § 2b pkt 7 k.k., art. 115 § 2 k.k.).

## 5. Śmiertelny wypadek komunikacyjny (art. 177 § 2 k.k.) a zabójstwo z zamiarem wynikowym (art. 148 § 1 k.k.) Na pograniczu zamiaru wynikowego i świadomej nieumyślności

Polskiemu wymiarowi sprawiedliwości nie są obce wyroki skazujące za zabójstwo (art. 148 § 1 k.k.) w sytuacji, w której ustalenia dowodowe pozwoliły potwierdzić konieczne elementy: ze sfery intelektualnej i wolicjonalnej zamiaru wynikowego (art. 9 § 1 k.k.) zamiast świadomej nieumyślności (art. 9 § 2 k.k.) charakteryzującej stronę podmiotową wypadku komunikacyjnego (art. 177 § 2 k.k.)<sup>48</sup>. Są to jednak sytuacje w praktyce wyjątkowe, ale nie jak to się czasami przedstawia, z powodu „deficytów dowodowych”, tudzież braku przyswojenia sobie przez sądy możliwych sposobów wykładni art. 9 § 1 k.k., definiującego umyślność w obu postaciach zamiaru. Wyjątkowość tego rodzaju kwalifikacji prawnych wynika z wyjątkowości sytuacji, w których świadomość i wola zabicia człowieka towarzyszą kierowcy, i to nawet takiemu, który świadomie narusza elementarne zasady bezpieczeństwa w ruchu.

Truizmem jest twierdzenie, że zamiar jako świadomość rzeczywistości i powiązana z nią wola określonego zachowania jest elementem stanu faktycznego (rzeczywistości), podlega dowodzeniu według wszystkich reguł postępowania dowodowego i dokonywania ustaleń faktycznych. Konieczne jest jednoznaczne i indywidualne udowodnienie w każdej konkretnej sprawie nie tylko znamion strony przedmiotowej, ale i podmiotowej zarzucanego czynu. **Zamiar (np. zabójstwa) nie może być domniemywany. Wszelkie niedające się usunąć wątpliwości muszą być rozstrzygane na zasadzie *in dubio pro reo*.** Realizacja zarzucanych znamion konkretnego

<sup>47</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 13 marca 2023 r., II AKA 114/22, LEX nr 3520822. Przyczynienia się nie zidentyfikowano w I instancji (wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 22 listopada 2021 r., XII K 1/21, LEX nr 3318298).

<sup>48</sup> Patrz też: E. Dzielińska, K. Proć, *Wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym czy zabójstwo w zamiarze ewentualnym – kwalifikacja prawna najpoważniejszych zdarzeń drogowych*, Prok.i Pr. 2022, nr 4, s. 123–156.

typu czynu zabronionego musi mieć swoją podstawę w unikalnym w konkretnej sprawie materiale dowodowym<sup>49</sup>. W tego rodzaju przypadkach niewdzięczną, ale konieczną rolę sądu jest zabezpieczenie elementarnych zasad gwarancyjnych prawa karnego, wytrzymanie presji „społecznego poczucia sprawiedliwości” oraz oczekiwań opinii publicznej i w konsekwencji nieprzypisywanie zbrodni zabójstwa sprawcy wypadku lub katastrofy popełnionej ze świadomą nieumyślnością.

Zgodnie z poglądem powszechnie akceptowanym we współczesnych doktrynie i orzecznictwie wyznaczenie granicy między zamiarem wynikowym (charakteryzującym zabójstwo z art. 148 k.k.) a świadomą nieumyślnością (charakteryzującą obok nieświadomej nieumyślności wypadek komunikacyjny ze skutkiem śmiertelnym z art. 177 § 2 k.k.) zależy od konkretnych ustaleń co do strony podmiotowej, tak na płaszczyźnie intelektualnej, jak i wolicjonalnej<sup>50</sup>. **Ustalenie zamiaru wynikowego jest możliwe wtedy, gdy wykaże się, że sprawca, mając świadomość nastąpienia skutku przestępczego (zabicia człowieka), godzi się na to, tzn. wprawdzie nie chce, aby skutek taki nastąpił, ale zarazem nie chce, żeby nie nastąpił, a więc gdy wykazuje obojętność wobec uświadomionej sobie możliwości nastąpienia skutku przestępczego. Sama powinność i możliwość przewidzenia skutku (np. śmierci innego uczestnika ruchu) nie wystarczają do przypisania zamiaru ewentualnego.** Przyjęcie zamiaru musi opierać się na pewnym ustaleniu, że określony skutek (np. śmierć) był rzeczywiście wyobrażony przez sprawcę i akceptowany, a nie jedynie możliwy do wyobrażenia (np. dla osoby, która świadomie zdecydowała się na „piracką” jazdę w ruchu lądowym, ale już nie na zabijanie ludzi w tych warunkach)<sup>51</sup>. Ważne jest ustalenie, jak przedstawia się dostrzegany

<sup>49</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 3 października 2018 r., II AKa 295/18, LEX nr 2605261; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 lutego 2024 r., V KK 327/23, LEX nr 3670380; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 20 października 2023 r., II AKa 137/21, LEX nr 3630871; wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 13 października 2016 r., II AKa 97/16, LEX nr 2256963; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 24 maja 2016 r., II AKa 355/15, LEX nr 2166502.

<sup>50</sup> Szerzej: W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Znak, Kraków 2012, s. 215; K. Buchała, *Prawo karne materialne*, PWN, Warszawa 1980, s. 343; M. Małecki, *Kryteria przypisania zamiaru wynikowego. Uwagi na marginesie wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 29 kwietnia 2013 r. (II AKa 62/13)*, Cz.PKiNP 2013, nr 3, s. 29–50. Patrz też: W. Wolter, *W sprawie tzw. zamiaru ewentualnego*, „Nowe Prawo” 1957, nr 5, s. 55; Idem, *Nauka o przestępstwie*, PWN, Warszawa 1973, s. 127; Idem, *Z problematyki zamiarów przestępnych*, PiP 1981, nr 4, s. 41–42; J. Giezek, *Przewidywanie czynu zabronionego i zamiar jego uniknięcia jako podmiotowe elementy świadomej nieumyślności*, w: *Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara*, t. 1, red. A. Adamski i in., Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2012, s. 130–155.

<sup>51</sup> Szerzej: A. Zoll, *Komentarz do art. 9 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1..., art. 9, tezy 20–28; J. Giezek, K. Lipiński, w: D. Gruszecka i in., *Kodeks karny...*, art. 9, tezy 17–27; J. Giezek, *Przewidywanie czynu zabronionego...*, s. 155; W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne...*, s. 215.

przez sprawcę stopień prawdopodobieństwa negatywnego skutku (płaszczyzna intelektualna zamiaru)<sup>52</sup>. Jeżeli jest on wysoki, to dla odrzucenia zamiaru ewentualnego na rzecz świadomej nieumyślności należy potwierdzić podjęcie działań mogących zapobiec jego występieniu (np. hamowanie, sygnały dźwiękowe, próba ominięcia pokrzywdzonego). **Obojętność sprawcy, przejawiająca się brakiem aktywności w kierunku uniknięcia spowodowania śmierci człowieka** (np. kontynuowanie brawurowej jazdy z niezmnieszoną prędkością pomimo dostrzeżenia, że doprowadzi do zabicia człowieka), **pozwoli przyjąć umyślność w formie zamiaru ewentualnego**. Teza ta wynika z aplikacji uznanych za najbardziej przydatne w praktyce stanowisk doktryny dotyczących ustalania płaszczyzny intelektualnej i wolicjonalnej dla znamion strony podmiotowej na pograniczu zamiaru wynikowego i świadomej nieumyślności.

Tytułem przykładu prawidłowego i dobrze uzasadnionego rozstrzygnięcia można przywołać wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 19 grudnia 2017 r. Sąd prawomocnie skazał 18-letniego Wojciecha P. za zabójstwo z zamiarem ewentualnym (art. 148 § 1 k.k.), a nie za wypadek komunikacyjny ze skutkiem śmiertelnym (art. 177 § 2 k.k.)<sup>53</sup>. Na podstawie materiału dowodowego potwierdzono, że oskarżony, uciekając przed policyjnym pościgiem w centrum dużego miasta (Jelenia Góra), jadąc lewym pasem z prędkością nie mniejszą niż 108,9 km/h, dostrzegł pokrzywdzonego przechodzącego na zielonym świetle przez przejście dla pieszych. Pomimo tego Wojciech P., przy włączonej czerwonej sygnalizacji świetlnej, kontynuował ucieczkę, nie podejmując nawet manewrów obronnych (np. hamowanie, odbicie kierownicą, próba ominięcia pieszego, redukcja prędkości, sygnał dźwiękowy), przez co z dużą prędkością uderzył wprost w pieszego. W wyniku uderzenia pokrzywdzony zginął na miejscu, natomiast Wojciech P. kontynuował brawurę ucieczkę, dopuszczając się kolejnych naruszeń zasad bezpieczeństwa (przecinanie wysepki, jazda po pasach, przekroczenie prędkości). Zamiar wynikowy (ewentualny) potwierdzono w postępowaniu dowodowym, gdyż na podstawie analizy zachowania sprawcy ustalono, że Wojciech P., zbliżając się do skrzyżowania, musiał mieć świadomość, że z dużym prawdopodobieństwem doprowadzi do śmierci człowieka wkraczającego na zielonym świetle na przejście dla pieszych. Jednocześnie zachowanie Wojciecha P., zarówno w czasie czynu, jak i bezpośrednio po uderzeniu, pozwoliło potwierdzić, że los przechodnia i kwestia, co się z nim stanie w przypadku uderzenia z prędkością przeszło 100 km/h, musiały być Wojciechowi P. całkowicie obojętne. Miał on świadomość, że swym zachowaniem z bardzo dużym prawdopodobieństwem doprowadzi do śmierci człowieka (płaszczyzna intelektu-

<sup>52</sup> W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne...*, s. 215; K. Buchała, *Prawo karne materialne...*, s. 343.

<sup>53</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 19 grudnia 2017 r., II AKa 281/17, OSAW 2018, nr 1, poz. 372.

alna), i jednocześnie akceptował ten stan rzeczy, „godził się” na zabicie człowieka (płaszczyna wolicjonalna).

Innym przykładem zmiany kwalifikacji prawnej dla czynu, który tylko z pozoru wygląda jak wypadek komunikacyjny ze skutkiem śmiertelnym, a w istocie okazuje się zabójstwem z zamiarem wynikowym, jest wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 3 listopada 2022 r.<sup>54</sup>. Zawodowy kierowca L.G., uciekając samochodem przed Policją z prędkością ok. 120 km/h, podjął nieudaną próbę targnięcia się na własne życie, celowo uderzając swoim rozpędzonym samochodem w jadący z przeciwnika pojazd. Na podstawie okoliczności zdarzenia ustalono, że L.G., podejmując manewr, przewidywał, iż uderzając w przednią boczną część samochodu, w pobliżu jego kierowcy, z dużym prawdopodobieństwem może doprowadzić do śmierci każdej z osób jadących tym samochodem (płaszczyna intelektualna zamiaru). Jednocześnie los osób znajdujących się w samochodzie musiał być mu całkowicie obojętny, co ustalono na podstawie analizy całokształtu zachowania sprawcy. L.G. nie tylko nie próbował uniknąć zderzenia pojazdów poprzez np. manewr hamowania czy zmianę toru na niekolizyjny. Przeciwnie: jadąc z dużą prędkością, zjechał na przeciwny pas ruchu niemal w ostatnim momencie, tuż przed zbliżającym się z przeciwnika samochodem, w taki sposób, który uniemożliwił pokrzywdzonemu reakcję na zagrożenie.

Z uwagi na zgromadzony materiał dowodowy większych wątpliwości nie wzbudziło zakwalifikowanie jako zabójstwa z zamiarem wynikowym zachowania kierowcy autobusu miejskiego, który nad ranem w dniu 31 lipca 2021 r. obok przystanku na ul. Mickiewicza w Katowicach śmiertelnie potrafił 19-letnią Barbarę Sz. oraz usiłował przejechać trzy inne osoby. Jak ustalił Sąd Okręgowy w Katowicach w nieprawomocnym wyroku z dnia 27 września 2023 r., kierowca autobusu dostrzegł rozgrywającą się na środku jezdni bójkę angażującą dużą grupę młodych osób. Pomimo tego ruszył z przystanku wprost w ich kierunku, potem przejechał po pokrzywdzonej (która, jak ustalono, stała tyłem do autobusu, próbując uspokoić uczestników bójki), a następnie kontynuował jazdę, ciągnąc jej ciało pod podwoziem<sup>55</sup>.

Trafne konstatacje poczynił także Sąd Okręgowy w Warszawie, badając śmiertelny wypadek przy ul. Sokratesa w Warszawie<sup>56</sup>. Nie przyjęto kwalifikacji z art. 148 § 1 k.k. z zamiarem wynikowym przedstawionej w akcie oskarżenia,

---

<sup>54</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 3 listopada 2022 r., II AKa 102/22, LEX nr 3441060.

<sup>55</sup> Wyrok nie jest prawomocny. Aktualnie sprawa oczekuje na rozpoznanie w II instancji w Sądzie Apelacyjnym w Katowicach.

<sup>56</sup> Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 22 listopada 2021 r., XII K 1/21, LEX nr 3318298.



a nastpnie w apelacji od wyroku sdu I instancji. Jak ustalono, sprawca przemieszczał si w niedzielne południe przez dzielnic miieszkaniow Warszaw z prędkością 134 km/h, przy ograniczeniu do 40 km/h. Jednak bezpośrednio po dostrzeżeniu przejścia dla pieszych, na ok. 70 metrów przed nim, natychmiast rozpoczął gwałtowne hamowanie, a nastpnie próbował jeszcze odbić kierownic i ominąć rodzinę, która przechodziła w tym czasie przez przejście. Kobieta i dziecko w wózku nie odnieśli obrażeń, jednak na miejscu zginął idący przed nimi mężczyzna. Rozstrzygnięcie sdu i jego uzasadnienie wynikały z praktycznego zaaplikowania teorii prawdopodobieństwa oraz teorii manifestacji co do wyznaczania granicy pomiędzy świadomą nieumyślnością a zamiarem wynikowym.

## 6. Podsumowanie

Polski kodeks karny jest relatywnie punitivny na tle przepisów karnych innych państw europejskich, jeżeli chodzi o zakres kryminalizacji, w szczególności przestępstw abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo, wysokość kar, inne dolegliwości grożące sprawcom skazywanym za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Także „wewnętrzne” porównanie zagrożeń ustawowych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji związanych z doprowadzeniem do śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka z przestępstwami stypizowanymi w innych rozdziałach części szczególnej kodeksu karnego, typizującymi analogiczne skutki, wskazuje, że akurat ten wycinek rzeczywistości społecznej traktowany jest przez polskiego prawodawcę z nadzwyczajną surowością.

Kwestie zasadnych postulatów *de lege ferenda* co do przywrócenia racjonalnej polityki karnej, również w obszarze przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, leżą poza zakresem niniejszego artykułu. Wypada jednak zauważyć, że w toku planowanej reformy prawa karnego, mającej co do zasady zmierzać w kierunku przywrócenia prawu karnemu jego ultymatywnej roli w demokratycznym państwie prawa i redukcji sankcji karnych, należy rozważyć wprowadzenie nowych typów przestępstw, którym w aktualnych uwarunkowaniach społecznych przyjdzie odegrać podobną rolę, jak w nieodległej przeszłości art. 178a i 178 k.k. Wspomniane przepisy nie wyeliminowały zjawiska nietrzeźwych lub odurzonych kierowców pojazdów mechanicznych, jednak ich istnienie wpłynęło na ewolucję społecznych postaw, na zmniejszenie zakresu społecznej tolerancji na traktowanie takich zachowań „z przymrużeniem oka”, o ile tylko kierowca „nie doprowadził do tragedii”. Upowszechnienie jednoznacznie negatywnych ocen danego zjawiska stanowi najskuteczniejszy mechanizm społecznej kontroli i tym samym może być uznane za realny krok w celu ich faktycznej eliminacji.

Kodeks karny pozwala za wypadki i katastrofy w ruchu lądowym wymierzać na zasadach ogólnych relatywnie bardzo wysokie kary pozbawienia wolności, potęgowane przez inne dolegliwości w postaci środków karnych i obligatoryjnego przepadku. Jednak jednocześnie *de lege lata* kodeks karny nie odnosi się w sposób szczególny do tych kategorii wypadków i katastrof komunikacyjnych, u których przyczyn stoją nie tyle „zwykłe” wykroczenia, ale celowe, wielokrotne, rażące naruszenia podstawowych zasad bezpieczeństwa, w tym w szczególności radykalne przekroczenie prędkości bezpiecznej. Prowadzona analiza pokazała, że kodeks karny nie identyfikuje jako przestępstw sytuacji, w których osoby prowadzące pojazdy mechaniczne w ruchu lądowym celowo i wielokrotnie dopuszczają się radykalnych naruszeń elementarnych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, w tym zwłaszcza zasady zachowania prędkości bezpiecznej. *De lege lata*, o ile kierujący nie doprowadzi swym zachowaniem do skutków stypizowanych w art. 173, 174, 177 k.k., czyn pozostaje wykroczeniem. Wydaje się, że funkcje komunikacyjna oraz symboliczna norm prawa karnego wymagają potraktowania tego rodzaju zdarzeń w sposób szczególny, poprzez „nazwanie ich po imieniu” jeszcze na etapie kwalifikacji prawnej czynu zabronionego. Z tego powodu za zasadny należy uznać zabieg legislacyjny polegający na wprowadzeniu nowego typu abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo w odniesieniu do radykalnych i umyślnych naruszeń wybranych zasad bezpieczeństwa (przede wszystkim prędkości bezpiecznej) oraz prowadzenia nielegalnych wyścigów pojazdów mechanicznych<sup>57</sup> w ruchu lądowym. Przy czym istnieje możliwość jednoczesnego potraktowania tych okoliczności za uzasadniające modyfikację granic ustawowego zagrożenia w przypadku spowodowania dalej idących skutków lub następstw przez sprawcę dopuszczającego się prowadzenia pojazdu mechanicznego w wymienionych w nowym typie okolicznościach (odpowiednik art. 178 k.k.).

Istnieje więc możliwość realizacji funkcji ochronnej, sprawiedliwościowej i prewencyjnej prawa karnego także na polu „chuligaństwa za kierownicą”. Potencjalne zmiany, zmierzające w kierunku poszerzenia pola kryminalizacji o nowe przestępstwo abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo oraz utworzenia nowych typów kwalifikowanych, powinny być połączone ze zmianami przywracającymi granice ustawowych zagrożeń karą do wysokości choćby zbliżonych do współczesnych kodeksów karnych naszego kręgu kultury prawnej.

Jednocześnie należy podkreślić, że istnieje konieczność konsekwentnego identyfikowania przez wymiar sprawiedliwości subtelnej granicy pomiędzy umyślnym doprowadzeniem do śmierci człowieka a spowodowaniem analogicznego skutku ze

<sup>57</sup> Za zasadne należy także uznać ograniczenie typu do pojazdów o odpowiednio wysokich parametrach jednostki napędowej, aby nie kryminalizować np. nielegalnych wyścigów skuterów lub rowerów czy hulajnóg elektrycznych.

świadomą nieumyślnością. Jakikolwiek zmiany i uproszczenia schlebujące oczekiwaniom opinii publicznej, zmierzające na rozszerzającej wykładni znamion strony podmiotowej zbrodni zabójstwa, należy uznać za bezzasadne i wręcz niebezpieczne w perspektywie realizacji gwarancyjnej funkcji prawa karnego. Podobnie negatywnie należy się odnieść do postulatów związanych z niedopuszczalną w prawie karnym prawotwórczą i rozszerzającą wykładnią pojęcia „katastrofy” (art. 173 k.k.) oraz „niebezpieczeństwa katastrofy” (art. 174 k.k.) na sytuacje, które *de lege lata* noszą znamiona spowodowania niebezpieczeństwa o charakterze indywidualnym, a nie powszechnym.

## Bibliografia

- Barczak-Oplustil A., *Obowiązywanie zasady nullum crimen sine lege. Wybrane problemy*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2013, nr 3, s. 5–28.
- Bielski M., *Kryteria obiektywnego przypisania skutku na tle współczesnej polskiej dogmatyki prawa karnego*, w: *Państwo prawa i prawo karne. Księga jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla*, t. 2, red. P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2012, s. 503–528.
- Bielski M., *Naruszenie reguł ostrożności czy nadmierna ryzykowność zachowania jako właściwe kryterium prawnokarnego przypisania skutku*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2004, nr 1, s. 25–46.
- Bielski M., *Obiektywne przypisanie skutku przestępnego w przypadku kolizji odpowiedzialności za skutek*, „Państwo i Prawo” 2005, nr 10, s. 75–89.
- Bielski M., *Prawnokarne przypisanie skutku w postaci konkretnego narażenia na niebezpieczeństwo – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 3 czerwca 2004 r., V KK 37/04*, „Przegląd Sądowy” 2005, nr 4, s. 119–133.
- Błachnio A., *Przestępstwo niezatrzymania się do kontroli w świetle art. 178b k.k.*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2020, nr 2, s. 98–110.
- Bogdan G., *Komentarz do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 2, cz. 1: *Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2017, Lex/el.
- Buchała K., *Prawo karne materialne*, PWN, Warszawa 1980.
- Buchała K., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1973.
- Budyn-Kulik M., w: *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, Lex/el.
- Dębski R.C., *O teoretycznych podstawach regulacji współdziałania przestępnego w kodeksie karnym z 1997 r.*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 1998, nr 58, s. 105–127.

- Dutka P., *Spowodowanie wypadku w komunikacji przez kierowcę pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości*, „Prokuratura i Prawo” 2023, nr 4, s. 67–86.
- Dzielińska E., Proć K., *Wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym czy zabójstwo w zamiarze ewentualnym – kwalifikacja prawna najpoważniejszych zdarzeń drogowych*, „Prokuratura i Prawo” 2022, nr 4, s. 123–156.
- Filipczak M., *Przedpole zagrożenia dla dobra prawnego a opis czynu z art. 178a § 1 k.k.*, „Państwo i Prawo” 2015, nr 7, s. 84–110.
- Giezek J., *Przewidywanie czynu zabronionego i zamiar jego uniknięcia jako podmiotowe elementy świadomej nieumyślności*, w: *Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara*, t. 1, red. A. Adamski i in., Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2012, s. 130–155.
- Giezek J., *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1994.
- Giezek J., *Teorie związku przyczynowego oraz koncepcje obiektywnego przypisania*, w: *System prawa karnego*, t. 3: *Nauka o przestępstwie. Zasady odpowiedzialności*, red. R. Dębski, C.H.Beck, Warszawa 2013, SIP Legalis.
- Giezek J., Lipiński K., w: D. Gruszecka i in., *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, Lex/el.
- Girdwoyń P., *Stan nietrzeźwości i po użyciu alkoholu oraz innych środków psychoaktywnych – dopuszczalne analogie? Uwagi na tle art. 178a § 1 i art. 87 § 1 kw*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2012, nr 4, s. 190–198.
- Gruszecka D., *Ochrona dobra prawnego na przedpolu jego naruszenia. Analiza karnistyczna*, Wolters Kluwer, Warszawa 2012.
- Hryniewicz E., *Przestępstwa konkretnego i abstrakcyjnego zagrożenia dóbr prawnych*, C.H.Beck, Warszawa 2012.
- Józefiak B., *Wszyscy tak jeżdżą*, Wydawnictwo Czarne, Warszawa 2023.
- Jurewicz J., *Kwestie przypisania odpowiedzialności karnej uczestnikom wypadku komunikacyjnego*, „Palestra” 2015, nr 3–4, s. 80–87.
- Kanarek J., *Ocena prawnokarne czynu w razie spowodowania wypadku w komunikacji przez sprawcę prowadzącego pojazd, będącego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego*, „Przegląd Sądowy” 2015, nr 6, s. 100–107.
- Kanarek J., *Rozważania o obiektywnym przypisaniu skutku i nauce o zwiększeniu ryzyka w kontekście ich aplikacji do przestępstw stypizowanych w art. 177 kodeksu karnego*, „Przegląd Sądowy” 2015, nr 9, s. 49–59.
- Kania A., *Dyrektywa pozytywnej prewencji ogólnej – wybrane problemy. Uwagi na tle kodeksu karnego*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2016, nr 39, s. 55–72.
- Kardas P., *Komentarz do art. 18 KK*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1: *Komentarz do art. 1–52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el.

- Kardas P., *O osobliwościach przestępstw abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo*, „Państwo i Prawo” 2022, nr 11, s. 99–116.
- Kaszubowicz M., *Obiektywne przypisanie skutku w wypadkach drogowych w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, „Prokuratura i Prawo” 2016, nr 2, s. 90–103.
- Kokot R., *Z problematyki prawnokarnej oceny zbiegnięcia sprawcy z miejsca przestęstwa drogowego*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2019, nr 53, s. 13–32.
- Kosieradzka-Federczyk A., *Zabójstwo drogowe w prawie włoskim (rozwiązania podstawowe)*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2021.
- Kotowski W., *Swobodna ocena dowodów a nieznaną procedurze dowolna ocena dowodów. Glosa do wyroku s. apel. z dnia 10 grudnia 2014 r., sygn. II AKa 383/14*, Lex/el 2015.
- Kulesza J., *Glosa do postanowienia SN z dnia 20 stycznia 1999 r., I KZP 23/98*, „Przegląd Sądowy” 2000, nr 5, s. 110–119.
- Kulesza J., *Negatywna prewencja generalna*, „Państwo i Prawo” 2011, nr 1, s. 34–44.
- Kulesza J., *Spółeczne niebezpieczeństwo czynu jako warunek kryminalizacji*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2017, nr 43, s. 327–348.
- Lipski M., *Kolizja odpowiedzialności za przestępny skutek w przypadku współdziałania wielu osób w procesie leczenia*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2016, nr 2, s. 107–128.
- Łuczars K., Muszyńska A., *Pojęcie środka odurzającego w prawie karnym*, „Państwo i Prawo” 2008, nr 6, s. 91–102.
- Małecki M., *Kryteria przypisania zamiaru wynikowego. Uwagi na marginesie wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 29 kwietnia 2013 r. (II AKa 62/13)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2013, nr 3, s. 29–50.
- Małecki M., *Z problematyki obiektywnego przypisania skutku (przypadek płonącego anioła)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2013, nr 2, s. 43–76.
- Małecki M., *Zbiegi i kolizje przypisania skutku*, w: *Obiektywne oraz subiektywne przypisanie odpowiedzialności karnej*, red. J. Giezek, P. Kardas, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, s. 317–347.
- Michalska-Warias A., *Glosa do postanowienia SN z dnia 28 marca 2002 r., I KZP 4/02*, „Prokuratura i Prawo” 2003, nr 4, s. 139–143.
- Muller A., Soja S., *Nowy środek karny polegający na zakazie prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych (art. 42 § 1a k.k.)*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2018, nr 1, s. 75–81.
- Pawelec K.J., *Z problematyki karania sprawców przestępstw drogowych*, „Przegląd Sądowy” 2017, nr 10, s. 79–92.
- Razowski T., *Komentarz do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, Lex/el.

- Rychlewska A., *O gwarancyjnym modelu wykładni prokonstytucyjnej przepisów typizujących czyny zabronione pod groźbą kary*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2016, nr 3, s. 131–150.
- Spotowski A., *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, PWN, Warszawa 1990.
- Stefański R.A., *Komentarz do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el.
- Stefański R.A., *Przestępstwo z art. 178a § 4 k.k.*, „Państwo i Prawo” 2010, nr 9, s. 60–69.
- Stefański R.A., *Rozdział V. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *System prawa karnego*, t. 8: *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, wyd. 2, C.H.Beck, Warszawa 2018, SIP Legalis.
- Stefański R.A., *Ustawowe zaostrożenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, „Prokuratura i Prawo” 2010, nr 7–8, s. 7–28.
- Stępień J., *Quasi-przypadek pojazdu mechanicznego w znowelizowanym Kodeksie karnym*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2023, nr 2, s. 87–106.
- Tarapata S., *Dobro prawne w strukturze przestępstwa. Analiza teoretyczna i dogmatyczna*, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, SIP Lex.
- Tarapata S., *Głos w sprawie „niebezprawnego naruszenia reguł postępowania z dobrem prawnym” (o przypadku tzw. „płonącego anioła”)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2013, nr 2, s. 25–42.
- Tarapata S., *Kontrowersje wokół wyznaczania granic dobra prawnego – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z 23 września 2009 r. (sygn. akt I KZP 15/09)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2012, nr 1, s. 91–152.
- Wolter W., *Nauka o przestępstwie*, PWN, Warszawa 1973.
- Wolter W., *W sprawie tzw. zamiaru ewentualnego*, „Nowe Prawo” 1957, nr 5, s. 53–60.
- Wolter W., *Z problematyki zamiarów przestępnych*, „Państwo i Prawo” 1981, nr 4, s. 38–44.
- Wróbel W., *Komentarz do zasad wymiaru kary i środków karnych*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 2: *Komentarz do art. 53–116*, red. A. Zoll, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el.
- Wróbel W., *Krytycznie o zaostrożeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne*, „Państwo i Prawo” 2001, nr 7, s. 51–62.
- Wróbel W., Zoll A., *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Znak, Kraków 2012.
- Zaczek A., *Przestępstwa prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 i 4 k.k.)*, „Civitas et Lex” 2015, nr 1 (5), s. 41–53.
- Zając D., *Stopień społecznej szkodliwości czynu jako okoliczność rzutująca na wymiar kary*, „Państwo i Prawo” 2017, nr 11, s. 56–69.
- Zakrzewski P., w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, Lex/el.



Zoll A., *Komentarz do art. 9 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1: *Komentarz do art. 1–52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el.

dr EWA PLEBANEK

e-mail: plebanee@uek.krakow.pl

Adiunkt w Katedrze Prawa Karnego w Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie.  
Adwokat.

Assistant professor at the Department of Criminal Law at the University of Economics  
in Krakow. A lawyer.