



JAN KLUZA
Uniwersytet Jagielloński w Krakowie
Sąd Rejonowy w Kielcach

 <https://orcid.org/0000-0002-0929-6093>

Koncepcja tzw. sprawstwa rozszerzonego przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji Stanowisko krytyczne

Abstract: The subject of the article is to discuss the issues related to the crime against security in communication, and above all, specified in Art. 177 of the Criminal Code for the offense of causing a road accident. Despite the fact that, in its basic elements, the features of this prohibited act do not raise any doubts, and the crime functioned in all penal codifications, it is still problematic to determine who can actually be the subject of it. Expression of this problem are the recent judgements, which ought to be subject to criticism. This is related to the possibility of responsibility for the so-called extended perpetration, which should be denial.

Keywords: crimes against safety in transport, road accident, extended perpetration, objective attribution of the result

Wstęp

Zgodnie z art. 18 § 1 k.k. odpowiada za sprawstwo nie tylko ten, kto wykonuje czyn zabroniony sam albo wspólnie i w porozumieniu z inną osobą, ale także ten, kto kieruje wykonaniem czynu zabronionego przez inną osobę lub wykorzystując uzależnienie innej osoby od siebie, poleca jej wykonanie takiego czynu. Przepis ten stanowi zatem podstawę odpowiedzialności za sprawcze współdziałanie w popełnieniu przestępstwa w postaci współsprawstwa, sprawstwa kierowniczego i sprawstwa polecającego. Z kolei art. 18 § 2 i 3 k.k. regulują niesprawcze formy popełnienia przestępstwa w postaci podżegania i pomocnictwa. Na gruncie

jednak przepisów rozdz. XXI k.k. penalizujących przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w części doktryny i orzecznictwa wyrażano stanowisko, że za sprawstwo odpowiadać może również osoba, która zrealizowała znamiona czynu nie bezpośrednio, lecz pośrednio i na etapie poprzedzającym dokonanie czynu zabronionego przez bezpośredniego sprawcę. Koncepcja sprawstwa rozszerzonego jest odnoszona szczególnie do odpowiedzialności za spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 § 1 k.k.). Z poglądami tymi nie można się zgodzić, zaś odpowiedzialność takich osób rozpatrywać należy co najwyżej w kategoriach pomocnictwa, podżegania lub nieumyślnego spowodowania skutku.

1. Podmiot czynu zabronionego z art. 177 § 1 k.k.

Przestępstwo z art. 177 § 1 k.k. stanowi typ powszechny, a więc jego sprawcą może być każdy człowiek¹. Jak wskazuje Grzegorz Bogdan: „Przedmiotem ochrony art. 177 są najbardziej fundamentalne wartości, za jakie należy uznać życie i zdrowie człowieka. Nie jest natomiast przedmiotem ochrony bezpieczeństwo w komunikacji, które stanowi jedynie pewien specyficzny stan, charakteryzujący się brakiem zagrożeń dla wspomnianych dóbr”². Inaczej wskazuje Jerzy Lachowski, który stwierdza: „[...] głównym przedmiotem ochrony na gruncie art. 177 § 1 i 2 k.k. jest bezpieczeństwo w komunikacji, a więc stan wolny od zakłóceń w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, które zagrażają zdrowiu człowieka. Przedmiotem ochrony jest również zdrowie człowieka, ponieważ komentowany przepis kryminalizuje spowodowanie co najmniej średniego uszczerbku na zdrowiu w szczególnych warunkach”³. Pośrednie stanowisko, na tle wyroku Trybunału Konstytucyjnego dotyczącego obowiązkowego zatrzymania prawa jazdy za przekroczenie prędkości na terenie zabudowanym o ponad 50 km/h, zajmuje Jan Kulesza, wskazując: „Dobrem ratowanym jest życie i zdrowie, zaś poświęcanym bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wyprowadzając wywód, należy zauważyć, że to abstrakcyjne dobro prawne ulega dekonstrukcji na (w rzeczywistości przez nie obejmowane) dobra w postaci życia, zdrowia i mienia. Zachodzi zatem kolizja dóbr równowartościowych, przy czym dobra poświęcane ukryte są w ogólniejszym dobru prawnym w postaci bezpieczeństwa ruchu drogowego”⁴.

¹ G. BOGDAN, w: *Kodeks karny. Część szczególna*. T. 2. Cz. 1: *Komentarz do art. 117–211a*. Red. W. WRÓBEL, A. ZOLL. Warszawa 2016, s. 490.

² *Ibidem*.

³ J. LACHOWSKI, w: *V Kodeks karny. Komentarz*. Red. KONARSKA-WRZOSEK. Warszawa 2020, s. 905.

⁴ J. KULESZA: *Realizacja wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 11 października 2016 r. w sprawie obligatoryjnego zatrzymania prawa jazdy w razie przekroczenia w stanie wyższej*

Opowiedzieć należy się za drugim z poglądów, a to z tego względu, że co do zasady dobro prawne chronione przez dany typ czynu zabronionego dekoduje się z nazwy rozdziału, w którym dany czyn zabroniony zostały określony⁵. Ponadto, w przeciwieństwie do chociażby takiego czynu jak rozbój, spowodowanie uszczerbku na zdrowiu, które jest immanentną cechą przestępstwa z art. 177 § 1 k.k., nie podlega kumulatywnemu kwalifikowaniu z właściwym czynem zabronionym penalizującym uszczerbek na zdrowiu, a zbieg ten ma charakter pozorny i pomijalny⁶. Jak literalnie stanowi art. 177 § 1 k.k., warunkiem odpowiedzialności za spowodowanie skutku jest naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, a więc przede wszystkim reguł określających sposób włączania się do ruchu, wyprzedzania, omijania, ustąpienia pierwszeństwa, reguły ostrożności, zaufania i prędkości bezpiecznej⁷. W orzecznictwie wskazuje się, że: „Ustawodawca w opisie znamion przestępstwa z art. 177 k.k. odwołał się generalnie do zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym, nie ograniczając przy tym wcale ich zakresu do norm skodyfikowanych np. w prawie o ruchu drogowym, kodeksie morskim czy też prawie lotniczym. Poza regulacjami ustawowymi mogą pozostawać zasady bardziej ogólne, których naruszenie także rodzi odpowiedzialność karną”⁸. Innymi słowy: „Zachowanie przez kierowcę ostrożności lub stwierdzenie nieostrożności kierowcy nie zawsze jest zbieżne z przestrzeganiem lub nieprzestrzeganiem określonego przepisu administracyjno-drogowego. W pewnych sytuacjach zachowanie ostrożności może dyktować potrzebę naruszenia określonego przepisu regulującego ruch drogowy (np. użycie sygnału dźwiękowego lub świetlnego wbrew zakazowi, przekroczenie dozwolonej szybkości jazdy celem uniknięcia zderzenia z nieoczekiwaną przeszkodą, wyprzedzanie lub wymijanie z nieprawidłowej strony pojazdu zajmującego nieprawidłowe miejsce na jezdni itd.). Pojęcie ostrożności w prowadzeniu pojazdu określa całokształt konkretnych warunków, w jakich znajduje się pojazd, a więc np. rodzaj pojazdu i jego obciążenie, rodzaj i stan drogi, warunki klimatyczne i widoczność, rodzaj i charakter możliwej przeszkody znajdującej się na drodze itd.”⁹.

konieczności dopuszczalnej prędkości o ponad 50 km/h na obszarze zabudowanym. „Przegląd Sejmowy” 2020, nr 4, s. 130.

⁵ W. WRÓBEL, A. ZOLL: *Polskie prawo karne. Część ogólna*. Kraków 2013, s. 183.

⁶ G. BOGDAN, w: *Kodeks karny. Część szczególna*. T. 2. Cz. 1: *Komentarz do art. 117–211a...*, s. 503.

⁷ R. HAŁAS, w: *Kodeks karny. Komentarz*. Red. A. GRZEŚKOWIAK, K. WIAK. Warszawa 2019, s. 970.

⁸ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 października 2014 r. V KK 77/14, LEX nr 1532787.

⁹ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 sierpnia 1961 r. I K 559/60, OSNKW 1962/4/55, LEX nr 135448.

Z literalnego zatem brzmienia przepisu art. 177 § 1 k.k., jak również z przywołanych orzeczeń, wynika jednoznacznie, że warunkiem odpowiedzialności za spowodowanie wypadku komunikacyjnego jest naruszenie reguł ostrożności obowiązujących w ruchu lądowym, acz które nie muszą mieć charakteru skodyfikowanego. Już zresztą art. 3 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy Prawo o ruchu drogowym¹⁰ odwołuje się do nieostrej klauzuli ostrożności, stanowiąc, że uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Jak wskazał Ryszard Stefański „Reguły wynikające z istoty bezpieczeństwa w ruchu muszą być [...] respektowane mimo braku przepisu. Tak jak nie jest możliwe objęcie regulacją szczegółową wszystkich sytuacji, jakie mogą powstać w ruchu, to i nie mogą one być sformalizowane w formie przepisu”¹¹. Przepisy Prawa o ruchu drogowym posługują się również nakazem zachowania szczególnej ostrożności, definiowanej jako ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie, dotyczącym nie tylko kierującego pojazdem (art. 17 ust. 2 p.r.d.), lecz także m.in. pieszego (art. 13 ust. 1 p.r.d.). Nie zmienia to jednak tego, że adresatem tych norm pozostaje uczestnik ruchu drogowego.

Logicznym zatem wnioskiem z tego płynącym jest to, że przede wszystkim sprawcą przestępstwa może być uczestnik ruchu drogowego¹². Tego zaś Prawo o ruchu drogowym w art. 2 pkt 17 definiuje jako „pieszego, osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierującego, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze”. Zdefiniowanie zaś określonego pojęcia w ustawie powoduje, że nie można go wyklądać w sposób rozszerzający. I choć nie jest to wprost definicja znamienia czynu zabronionego, tak jak w przypadku art. 115 k.k., to nie sposób ją pominąć przy dekodowaniu zakresu stosowania art. 177 § 1 k.k. Inaczej jednak wskazuje Stefański, twierdząc: „Podmiotem tych występków może być każdy, kto dopuszcza się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu jako reguł określających wa-

¹⁰ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. T.j. Dz.U. 2021, poz. 450.

¹¹ R. STEFAŃSKI: *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie*. Cz. 1. „Ius Novum” 2008, nr 2, s. 51.

¹² M. BUDYN-KULIK, w: *Kodeks karny. Komentarz*. Red. M. MOZGAWA. Warszawa 2015, s. 468; J. LACHOWSKI: *Kodeks karny. Komentarz*. Red. V. KONARSKA-WRZOSEK..., s. 905.

runki bezpieczeństwa ruchu, a nie tylko osoba uczestnicząca w ruchu”¹³. Szerzej zostanie to omówione w dalszej części artykułu.

2. Koncepcja sprawstwa rozszerzonego

Wątpliwości jednak pojawią się na tle specyficznych stanów faktycznych związanych z jakąś formą uczestnictwa osób trzecich w spowodowaniu wypadku drogowego czy, szerzej, w zdarzeniu, które doprowadziło do spowodowania wypadku. Istotne znaczenie w tym miejscu mają funkcjonujące na tle art. 18 k.k. postaci zjawiskowe przestępstwa określające zasady odpowiedzialności karnej za przestępne współdziałanie, tj. współsprawstwo, odmiany sprawstwa (kierownicze, polecające), podżeganie i pomocnictwo. W teorii prawa karnego wyróżnianych jest kilka teorii dotyczących odpowiedzialności osób współdziałających¹⁴, a obecne uregulowanie tej kwestii nawiązuje do koncepcji Juliusza Makarewicza, na podstawie której postaci zjawiskowe traktowane są jako niezależne i równorzędne formy popełnienia przestępstwa¹⁵. W związku z tym podżeganie i pomocnictwo zrywało z akcesoryjnością odpowiedzialności, a osoby te odpowiadały za działanie swoje, a nie sprawcy¹⁶.

Na tle podżegania w odniesieniu do przestępstw drogowych Bogdan wskazuje: „W odniesieniu do konstrukcji tzw. niewłaściwego podżegania i pomocnictwa konsekwencje wynikające z ograniczenia katalogu chronionych dóbr prawnych uwidaczniają się w całej rozciągłości. Najczęściej mamy tu do czynienia z zachowaniami o dwojakim charakterze. »Podżegaczem« jest w takich przypadkach osoba nakłaniająca prowadzącego pojazd do naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu, w szczególności nadmiernie szybkiej jazdy, niestosowania się do znaków i sygnałów drogowych itp. Zgodnie z regułami logiki związanymi z nauką o tzw. metajęzyku, wypowiedź wzywająca do naruszenia pewnego systemu norm nie może być traktowana jednocześnie jako element tego systemu. W konsekwencji nakłaniający do naruszenia reguł bezpieczeństwa w komunikacji swym zachowaniem sam reguł bezpieczeństwa w komunikacji nie narusza. Oznacza to, że osoba odpowiadająca na zasadach tzw. sprawstwa

¹³ R. STEFAŃSKI, w: *Kodeks karny. Komentarz*. Red. R. STEFAŃSKI. Warszawa 2020, s. 1136; tak też: J. BAFIA: *Polskie prawo karne*. Warszawa 1989, s. 386.

¹⁴ Zob. więcej: K. PATORA: *Współsprawstwo*. „Prokuratura i Prawo” 2020, nr 3, s. 66–88.

¹⁵ W. WRÓBEL, A. ZOLL: *Polskie prawo karne...*, s. 255.

¹⁶ M. KULIK: *Odpowiedzialność karna za współdziałanie przestępne w koncepcji Juliusza Makarewicza w świetle dalszego rozwoju regulacji współdziałania przestępnego*. „Państwo i Prawo” 2020, nr 2, s. 53.

rozszerzonego za niewłaściwe podżeganie do realizacji znamion art. 177 sama na podstawie tego przepisu odpowiadać nie może. Będzie natomiast odpowiadać za nieumyślne spowodowanie skutku, o ile rzecz jasna zachowanie jej zrealizuje znamiona konkretnego typu, w szczególności zaś znamię czasownikowe¹⁷. Uzupełniająco dodać należy, że podżeganie stanowi odrębny czyn zabroniony¹⁸ cechujący się zamiarem bezpośrednim. Przepis z art. 177 § 1 k.k. ma zaś charakter nieumyślny, wobec czego podżegacz odpowiadać może jedynie za czyn umyślny, mimo że bezpośredni wykonawca odpowiadać będzie za czyn nieumyślny¹⁹. Stefański wskazuje zaś: „Nietrafny jest pogląd, że sprawcą tego przestępstwa może być tylko uczestnik ruchu”²⁰. W komentarzu do Kodeksu karnego Ryszard Stefański zawarł stwierdzenie, że „podmiotem tych występków mógł być każdy, kto dopuszczał się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu jako reguł określających warunki bezpieczeństwa ruchu”²¹. Podobnie Damian Szeleszczuk stwierdza: „Poza bezpośrednimi uczestnikami ruchu zasady jego bezpieczeństwa mogą być naruszone także przez inne osoby. Należą do nich pracownicy kolejowi odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu (np. dyżurni ruchu, osoby zatrudnione w nastawniach, dróżnicy przejazdowi), pracownicy drogowi, których funkcja polega na kontroli dróg i zabezpieczaniu miejsc zagrażających bezpieczeństwu przez usunięcie zagrożenia czy jego odpowiednie oznakowanie”²². Pośrednie, jak się wydaje, stanowisko, szczególnie zważywszy na komentarz Szeleszczuka, zajął Andrzej Marek, którego zdaniem: „Podmiotem występków spowodowania wypadku komunikacyjnego – ze względu na znamię naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu – może być jedynie uczestnik ruchu, którego dotyczy obowiązek przestrzegania tych zasad, a więc kierujący pojazdem mechanicznym, pieszy, woźnica, rowerzysta, osoba prowadząca kolumnę pieszych i in. Można do kręgu tych osób zaliczyć osoby bezpośrednio wpływające na ruch pojazdów (np. kontroler lotu wydający dyspozycje pilotowi samolotu, dyspozytor ruchu na kolei), ale z pewnością nie osoby, których zasady bezpieczeństwa w ruchu nie dotyczą (np. kontrolerzy szlaków i urządzeń komunikacyjnych albo pracownicy drogowi, którzy

¹⁷ G. BOGDAN, w: *Kodeks karny. Część szczególna*. T. 2. Cz. 1: *Komentarz do art. 117–211a...*, s. 498–499.

¹⁸ W. WRÓBEL, A. ZOLL: *Polskie prawo karne...*, s. 271.

¹⁹ *Ibidem*, s. 278–279.

²⁰ R. STEFAŃSKI, w: *Kodeks karny. Komentarz*. Red. R. STEFAŃSKI..., s. 1136.

²¹ R. STEFAŃSKI, w: *Kodeks karny. Komentarz*. Red. M. FILAR. Warszawa 2016, s. 1059; tak też: W. GUTEKUNST, w: *Prawo karne. Część szczególna*. Red. O. CHYBIŃSKI, W. GUTEKUNST, W. ŚWIDA. Wrocław–Warszawa 1980, s. 93.

²² D. SZELESZCZUK, w: *Kodeks karny. Część szczególna*. T. 1: *Komentarz. Art. 117–221*. Red. M. KRÓLIKOWSKI, R. ZAWŁOCKI. Warszawa 2017, s. 455.

wskutek nieostrożności przy wykonywaniu prac drogowych spowodują szkody w zakresie życia, zdrowia lub mienia)²³.

Źródło odmiennego poglądu stanowią wytyczne wymiaru sprawiedliwości z 1975 r.²⁴, wydane przez pełny skład Izby Karnej SN na podstawie art. 28 ust. 1 ustawy o Sądzie Najwyższym z 1962 r.²⁵, w których Sąd Najwyższy, na tle art. 145 § 1 kodeksu karnego z 1969 r.²⁶, stwierdził: „Podżeganie i pomocnictwo do nieumyślnych przestępstw drogowych nie jest możliwe. Nie wyłącza to odpowiedzialności danej osoby za sprawstwo przestępstwa nieumyślnego, jeżeli zostanie wykazane, że jej zawinione działanie łączył związek przyczynowy ze skutkiem przestępnym spowodowanym przez bezpośredniego sprawcę przestępstwa drogowego”. Wypada więc się zastanowić, o czym tak naprawdę wypowiedział się Sąd Najwyższy w pkt. 15 tych wytycznych. Rozwinięcie tej tezy zawarto w uzasadnieniu uchwały, w której wyraźnie wskazano: „Gdyby więc zostało wykazane, że istnieje związek przyczynowy pomiędzy działaniem rzekomego podżegacza czy pomocnika a spowodowaniem katastrofy w ruchu lądowym, spowodowaniem bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy, uszkodzeniem ciała, rozstrojem zdrowia czy śmiercią człowieka w wyniku naruszenia przez bezpośredniego sprawcę zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym oraz że takie skutki swego działania mogli oni i powinni byli przewidzieć, to należałoby przypisać im sprawstwo przestępstw nieumyślnych określonych w art. 136 § 2, art. 137 § 2, art. 156 § 3, art. 155 § 2 czy art. 152 k.k., zależnie od skutku²⁷. Tym samym sprawca nie odpowiadałby za przestępstwo spowodowania wypadku drogowego, lecz na zasadach ogólnych, za skutek, który nastąpił.

Stanowisko przeciwne zawarł Sąd Najwyższy we wcześniejszych wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych, z 1963 r.: „Podmiotem przestępstwa drogowego może być każdy uczestnik ruchu drogowego, a więc nie tylko kierowcy pojazdów. Nie dotyczy to: a) przestępstw z art. 28 § 1 i art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, których sprawcą może być tylko kierujący pojazdem mechanicznym, b) przestępstwa z art. 28 § 2 tejże ustawy, którego sprawcą może być tylko osoba kierująca innym pojazdem, i c) przestępstwa z art. 144 kkWP [Kodeksu karnego Wojska Polskiego²⁸

²³ A. MAREK: *Kodeks karny. Komentarz*. Warszawa 2004, s. 428.

²⁴ Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r. V KZP 2/74, OSNKW 1975/3-4/33, LEX nr 18934.

²⁵ Ustawa z dnia 15 lutego 1962 r. o Sądzie Najwyższym. Dz.U. 1962, nr 11, poz. 54.

²⁶ Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. Kodeks karny. Dz.U. 1969, nr 13, poz. 94.

²⁷ Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r. V KZP 2/74...

²⁸ Dekret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z dnia 23 września 1944 r. – Kodeks Karny Wojska Polskiego. Dz.U. 1944, nr 6, poz. 27.

– J.K.], którego sprawcą może być tylko żołnierz prowadzący wojskowy pojazd mechaniczny”²⁹. Zgodnie z tym poglądem sprawcą przestępstwa wypadku drogowego może być każdy, nawet osoba niebędąca uczestnikiem ruchu, a która dokonała „zamachu na bezpieczeństwo w ruchu”³⁰. Według tego poglądu, jak podaje przykładowo Tadeusz Cyprian, sprawcą wypadku może być także „gospodarz częstujący obficie alkoholem kierowcę udającego się w drogę”³¹. Trzeba jednak dodać, że w 1963 r. obowiązywał kodeks karny z 1932 r., który nie przewidywał jako odrębnego typu czynu zabronionego spowodowania wypadku drogowego, odpowiedni zapis został wprowadzony dopiero w kodeksie z 1969 r., zaś kodeks z 1932 r. odpowiedzialność karną w tym przypadku regulował na gruncie rozdz. XXV, tj. przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu. W cytowanej uchwale z 1963 r. SN wyraźnie stwierdził, że w odniesieniu do przestępstw „znajdują w szczególności zastosowanie przepisy art. 215, 230 § 1, 235 § 2, 236 § 2, 242 § 1 i § 3 k.k., art. 28 i 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu oraz art. 144 k.k.W.P.”³².

Do koncepcji tej odwołał się również Sąd Apelacyjny we Wrocławiu, stwierdzając: „Sprawcą wypadku może być nie tylko kierujący, ale też osoba, która w jakikolwiek sposób zmanifestowała wolę, aby kierujący prowadził pojazd naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu i w efekcie powodując skutek opisany w art. 177 § 2 k.k. Odpowiedzialność takiej osoby opiera się na konstrukcji tzw. sprawstwa rozszerzonego”³³. Oskarżonym w sprawie, której dotyczy cytowany wyrok, był właściciel firmy przewoźowej, a postawiony mu zarzut sprowadzał się do dopuszczenia do ruchu, wbrew ciężącemu na nim obowiązkowi, zespołu pojazdów w złym stanie technicznym, co doprowadziło do spowodowania śmiertelnego wypadku

²⁹ Obwieszczenie Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego z dnia 31 sierpnia 1963 r. o wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych. M.P. 1963, nr 70, poz. 348.

³⁰ J. BAFIA, K. MIODUSKI, M. SIEWIERSKI: *Kodeks karny. Komentarz*. T. 2. *Część szczególna*. Warszawa 1987, s. 68; tak samo: W. ŚWIDA: *Prawo karne*. Warszawa 1982, s. 472.

³¹ T. CYPRIAN: *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*. Warszawa 1963, s. 82.

³² Zob. też: J. MAKAREWICZ: *Kodeks karny z komentarzem*. Lwów 1932, s. 328, gdzie jako przykład odpowiedzialności za nieumyślne spowodowanie śmierci autor podał spowodowanie wypadku drogowego przez kierowcę poruszającego się z nadmierną prędkością; W. MAKOWSKI: *Kodeks karny. Komentarz*. Warszawa 1933, s. 486, gdzie w odniesieniu do odpowiedzialności za przestępstwa z rozdz. XXXIII – Sprowadzenie niebezpieczeństwa powszechnego wskazano: „Konstrukcja przestępstw powszechnie niebezpiecznych związana jest z rozwojem życia zbiorowego, skupieniem ludności, urządzeniami technicznymi, użyteczności publicznej itp. Dlatego też ulegała ona rozwojowi w związku z rozwojem urządzeń życia zbiorowego. [...] Następnie przychodziły dalsze stany faktyczne, w szczególności w zakresie niebezpieczeństwa katastrof komunikacyjnych itp.”

³³ Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 24 sierpnia 2016 r. II AKa 201/16, LEX nr 2115443.

drogowego³⁴. W uzasadnieniu tego poglądu SA we Wrocławiu wskazał: „W orzecznictwie od dawna ugruntowany jest pogląd, że sprawcą wypadku może być nie tylko kierujący, ale też osoba, która w jakikolwiek sposób zmanifestowała wolę, aby kierujący prowadził pojazd naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu i w efekcie powodując skutek opisany w art. 177 § 2 k.k. [...]. W podsumowaniu powyższych wywodów należy stwierdzić, że skutek w postaci wypadku drogowego i śmierci pokrzywdzonego był następstwem niebezpieczeństwa wytworzonego przez samego oskarżonego, jak i niebezpieczeństwa spowodowanego przez pokrzywdzonego. Oskarżonemu można przypisać spowodowanie tego skutku, ponieważ w tymże skutku zmaterializowało się niebezpieczeństwo, któremu zapobiec mógłby naruszony przez oskarżonego obowiązek ostrożności. Gdyby oskarżony zachował się zgodnie z zasadami bezpieczeństwa w ruchu lądowym, do wypadku by nie doszło. Z tych też powodów wykluczone jest przypisanie oskarżonemu przestępstwa z art. 155 k.k., są natomiast podstawy, aby jego czyn zakwalifikować z art. 177 § 2 k.k. Oskarżony bowiem – naruszając umyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym – nieumyślnie spowodował wypadek drogowy, a następstwem tego wypadku była śmierć pokrzywdzonego”. Stanowisko to jest wszakże błędne – nie wiadomo bowiem z jakich „tych też powodów” wykluczone jest przypisanie oskarżonemu czynu z art. 155 k.k., a nie z art. 177 k.k. Co więcej, kwestia ta w orzecznictwie nie jest przesądzona. Przez zasady bez-

³⁴ G.M. został oskarżony o to, że „jako współwłaściciel firmy [...] sp. z o.o. w K., będąc odpowiedzialnym za bezpieczeństwo i higienę pracy oraz wbrew ciężącemu na nim szczególnemu obowiązkowi, dopuścił do ruchu zespół pojazdów, których był właścicielem, w postaci ciągnika siodłowego marki R. [...] o nr rej. [...] wraz z naczepą [...] o nr rej. [...] w stanie technicznym bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym z niesprawnym układem hamulcowym w postaci całkowitego braku układu hamulcowego na osi II naczepy, granicznie zużytych okładzin hamulcowych na bębnach i szczękach hamulcowych tylnej osi ciągnika siodłowego oraz osi I i III naczepy, niesprawnym układem podnoszenia naczepy, niesprawnym technicznie zawieszeniem naczepy oraz granicznie zużytym ogumieniem koła prawego i lewego na osi III naczepy i koła lewego na osi I naczepy, narażając tym pracownika spółki [...] na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia, w następstwie czego w dniu 4 września 2013 r. A.W., kierując tym zestawem pojazdów z ładunkiem o masie 23 760 kg, podczas zjazdu drogą nr [...] na terenie K. o nachyleniu 8%, w następstwie niesprawnie działającego układu hamulcowego, utracił panowanie nad prowadzonym zespołem pojazdów, przejechał na wprost przez rondo [...], uderzając w lampę oświetleniową, barierę energochłonną, a następnie drzewo, w następstwie czego na skutek doznanych obrażeń ciała poniósł śmierć”, co sąd I instancji zakwalifikował jako czyn z art. 179 k.k. i art. 220 § 1 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k. Sąd II instancji jednak w sentencji wyroku ustalił, że „skarżony umyślnie naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w sposób opisany w punkcie I części rozstrzygającej, spowodował nieumyślnie wypadek drogowy, następstwem którego była śmierć A.W., i z tą modyfikacją przypisany oskarżonemu czyn kwalifikuje jako przestępstwo z art. 179 k.k., art. 220 § 1 k.k. i art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k.”.

pieczeństwa w ruchu drogowym, o których mówi art. 177 § 2 k.k., należy rozumieć zasady bezpiecznego prowadzenia pojazdu lub poruszania się w ruchu lądowym (w przypadku pieszego), a zatem, skoro konieczne jest naruszenie zasad dotyczących **ruchu**, to podmiotem zdatnym do popełnienia tego przestępstwa może być tylko każdy uczestnik tego ruchu³⁵. Wobec tego nie budzi żadnych wątpliwości, że uczestnikiem ruchu jest nie tylko kierowca pojazdu mechanicznego, lecz także kierujący rowerem, hulajnogą, deskorolką, woźnica czy pieszy³⁶. W stanie faktycznym, o którym mowa w przytoczonym wyroku SA we Wrocławiu, właściciel firmy przewozowej nie był uczestnikiem ruchu drogowego, a w konsekwencji nie był podmiotem zdatnym do spowodowania wypadku drogowego. Inaczej jednak wypowiedział się Sąd Okręgowy w Tarnowie, również nawiązując do konstrukcji sprawstwa rozszerzonego: „Nieprawidłowe wykonanie napraw samochodu, mających istotne znaczenie dla jego bezpieczeństwa, dokonane przez właściciela firmy naprawczej lub jego pracownika, nieposiadających kwalifikacji odpowiednich dla dokonywania napraw tego rodzaju, pociąga za sobą odpowiedzialność właściciela za stan techniczny pojazdu, zatem i za powstały wypadek, o ile wykazano jego nieumyślność”³⁷. Rację ma Kazimierz Pawelec: „Nie sposób jest przyjąć, że źle wykonujący naprawę i nieposiadający właściwych kwalifikacji mechanik jest uczestnikiem ruchu, a tym bardziej osobą prowadzącą pojazd. Nie można zatem przypisać mu naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, co dotyczy wyłącznie kierujących”³⁸. Tak samo krytycznie należy odnieść się do zapatrywania wyrażonego przez Sąd Najwyższy, który stwierdził: „Zarówno pod rządami kodeksu karnego z 1969 r., jak i obowiązującego kodeksu karnego, zachowanie właściciela pojazdu mechanicznego polegające na oddaniu go do prowadzenia osobie znajdującej się pod wpływem alkoholu stanowi znamię umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu, skutkujące odpowiedzialnością tegoż właściciela za wypadek spowodowany przez kierowcę, któremu powierzył jazdę”³⁹.

Za stanowiskiem krytycznym wobec tych poglądów przemawia także wykładnia celowościowa przepisów rozdz. XXI k.k. Istotę wykładni celowościowej stanowi „odwołanie się do celu regulacji prawnej, a więc do

³⁵ K. BUCHAŁA: *Prawo karne materialne*. Warszawa 1989, s. 614.

³⁶ I. ANDREJEW: *Kodeks karny. Krótki komentarz*. Warszawa 1989, s. 130.

³⁷ Wyrok Sądu Okręgowego w Tarnowie z dnia 17 lutego 2005 r. II Ka 30/05, LEX nr 1713799.

³⁸ K. PAWELEC: *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Warszawa 2021, s. 42.

³⁹ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 marca 2006 r. IV KK 371/05, OSNwSK 2006/1/653, LEX nr 333287.

jej *ratio legis*, po to, by określić sens przepisu prawnego”⁴⁰. Jednocześnie w takiej wykładni „należy brać pod uwagę miejsce przepisu prawnego w systemie prawa. [...] [To znaczy – J.K.] zarówno miejsce przepisu w systematyce zewnętrznej (do jakiej gałęzi prawa należy dany przepis), jak i wewnętrznej aktu prawnego (w jakim dziale, rozdziale etc. aktu normatywnego został umieszczony, czy należy do przepisów ogólnych, czy szczególnych itd.)”⁴¹. Z kolei zakaz wykładni *per non est* oznacza, że nie można wyklądać przepisu w taki sposób, który tworzyłby z niego normę pustą⁴². Na omawianym gruncie ma to zasadnicze znaczenie. W obu bowiem przypadkach, o których mowa w wyrokach SA we Wrocławiu i SO w Tarnowie, zachowania oskarżonych nie pozostają obojętne z punktu widzenia prawa karnego, lecz nie mogą być rozpatrywane w kategoriach spowodowania wypadku drogowego. Po to bowiem ustawodawca wprowadził do kodeksu karnego przepis zawarty w art. 179 k.k. Zgodnie z nim, kto wbrew szczególnemu obowiązkowi dopuszcza do ruchu pojazd mechaniczny albo inny pojazd w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym lub dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego albo innego pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości, będącą pod wpływem środka odurzającego lub osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2. W przypadku zaś oddania samochodu do prowadzenia osobie nietrzeźwej, osoba taka dopuszcza się co najmniej wykroczenia z art. 96 § 1 pkt 3 k.w.⁴³. Skoro zatem ustawodawca w sposób precyzyjny i niebudzący wątpliwości określił karalność wskazanych tu wcześniej przykładowych zachowań na gruncie art. 179 k.k., to nie ma potrzeby odwoływać się do konstrukcji sprawstwa rozszerzonego w celu pociągnięcia tych osób do odpowiedzialności za sprawstwo czynu z art. 177 k.k. Przystępstwo z art. 179 k.k. ma bowiem charakter indywidualny i jego istotą jest to, że na danym podmiocie ciąży szczególny obowiązek sprawowania pieczy nad sprawnością pojazdów i osób nimi kierujących⁴⁴.

Podsumowując zatem tę część rozważań, należy wyraźnie wskazać, że podmiotem zdatnym do popełnienia przestępstwa z art. 177 k.k. może być osoba będąca adresatem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym,

⁴⁰ L. MORAWSKI: *Zasady wykładni prawa*. Toruń 2010, s. 158.

⁴¹ Ibidem, s. 152.

⁴² Ibidem, s. 122.

⁴³ M. NIEMIEC: *Przestępstwo wypadku drogowego w pytaniach i odpowiedziach*. Warszawa 2019, s. 47.

⁴⁴ G. BOGDAN: *Kodeks karny. Część szczególna*. T. 2. Cz. 1: *Komentarz do art. 117–211a...*, s. 523.

wodnym lub powietrznym. W odniesieniu do ruchu lądowego adresata tego określają przepisy Prawa o ruchu drogowym, które, choć nie jedyne, stanowią zasadniczy wyznacznik tych reguł. Jednoznaczną zaś wytyczną przynosi art. 3 ust. 1 i 2 p.r.d., w którym wskazano, że adresatami tych norm są uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze, a także osoba znajdująca się w pobliżu drogi, jeżeli jej zachowanie mogłoby pociągnąć za sobą skutki, o których mowa w art. 3 ust. 1. Jak wskazuje Stefański: „Osobami znajdującymi się na drodze są przede wszystkim osoby wykonujące roboty lub inne czynności na drodze, np. naprawiające drogę, konserwujące urządzenia ruchu drogowego, osoby kierujące ruchem, członkowie personelu medycznego udzielający doraźnej pomocy, dróżnicy przejazdowi, osoby nadzorujące bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię”⁴⁵. Osobami znajdującymi się w pobliżu drogi będą zaś np. osoby wykonujące prace przy drodze czy prace nietypowe w pobliżu drogi (np. palące ognisko w okolicy drogi)⁴⁶, osoby rzucające kamieniem w poruszające się pojazdy. Skoro więc sprawcą przestępstwa z art. 177 k.k. może być kierujący, każdy inny uczestnik ruchu albo osoba znajdująca się na drodze lub w pobliżu drogi, pozostałe osoby, czyli np. właściciel firmy przewozowej, mechanik samochodowy czy pracownik stacji kontroli pojazdów, który dopuszcza do ruchu niesprawny pojazd, w czego wyniku dochodzi do wypadku, nie może być sprawcą tego przestępstwa.

3. Odpowiedzialność osoby trzeciej

Możliwe jest także wykazanie, że osoba dopuszczająca do ruchu niesprawny pojazd mechaniczny, oprócz kwalifikacji z art. 179 k.k., może odpowiadać za przestępstwo z rozdz. XIX k.k. Podstawą tej odpowiedzialności jest na gruncie znamion przedmiotowych wykazanie związku przyczynowego między zaistniałym uszczerbkiem na zdrowiu a zaniechaniem bądź działaniem podmiotu, na którym ciąży szczególny prawny obowiązek niedopuszczenia do ruchu pojazdu mechanicznego w stanie określonym w art. 179 k.k. lub niedopuszczenia do prowadzenia pojazdu mechanicznego osoby znajdującej się w stanie nietrzeźwości. Przypisanie skutku w przypadku zaniechania wymaga wskazania naruszenia normy sankcjonowanej przez podmiot, który był zobowiązany do zapobieżenia nastąpienia skutkowi (art. 2 k.k.)⁴⁷. W przypadku czynu polegającego na działaniu obiektywne przypisanie skutku wymaga wskazania, że pomię-

⁴⁵ R. STEFAŃSKI: *Zasady bezpieczeństwa...*, s. 53–54.

⁴⁶ W. KOTOWSKI: *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Warszawa 2011, s. 254.

⁴⁷ W. WRÓBEL, A. ZOLL: *Polskie prawo karne...*, s. 202–204.

dzy działaniem a skutkiem zachodzi nieprzerwany ciąg przyczynowo-skutkowy oraz że naruszenie reguł postępowania obiektywnie prowadziło do spowodowania skutku i było to przewidywalne dla przeciętnego człowieka⁴⁸.

Na płaszczyźnie ontologicznej wykazanie tego związku, tj. tego, że np. nieprawidłowe naprawienie hamulców w samochodzie spowodowało wypadek, w którym pokrzywdzony doznał uszczerbku na zdrowiu, nie powinno nastęrczać wątpliwości, więcej zaś uwagi należy poświęcić płaszczyźnie normatywnej. Jak wskazuje Marek Bielski: „Płaszczyzna normatywna rozważań dotyczących obiektywnego przypisania służy do ograniczenia powiązanych przyczynowo ze skutkiem zachowań potencjalnego sprawcy tylko do tych, które z punktu widzenia norm prawa należy ocenić jako bezprawne, a zatem mogące stać się podstawą odpowiedzialności karnej”⁴⁹. Wykazanie tego związku wymaga zaś wykazania, że sprawca miał możliwość zapobieżenia skutkowi oraz subiektywną możliwość przewidzenia jego nastąpienia⁵⁰. Innymi słowy, wykazania wymaga to, że gdyby sprawca zachował się w sposób zgodny z normą sankcjonowaną, to skutek by nie nastąpił, a także to, że w danych warunkach sprawca miał możliwość przewidzenia tego, że jego zachowanie może doprowadzić do zaistnienia skutku. Trzeba przy tym zaznaczyć, że: „Nie jest wymagane obejmowanie świadomością wszystkich możliwych powiązań kauzalnych i wynikających z nich niebezpieczeństw, które mogą się urzeczywistnić na skutek zachowania sprawcy. W takim bowiem wypadku należałoby wymagać od sprawców przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu wysokiego poziomu wiedzy medycznej, co byłoby rozwiązaniem prowadzącym do rozstrzygnięć absurdalnych. Dlatego wystarczające jest, że sprawca uświadamia sobie sam niebezpieczny względem danego dobra prawnego charakter podejmowanego czynu, który w niniejszej sprawie polegał przecież na spowodowaniu choroby realnie zagrażającej życiu”⁵¹.

Na tle omawianego zagadnienia oznacza to zaś, że odpowiedzialność za przestępstwo przeciwko życiu i zdrowiu wymaga wykazania, że osoba odpowiedzialna za stan techniczny pojazdów i niedopuszczenie ich do ruchu uświadamiała sobie możliwość wystąpienia skutku oraz że gdyby zachowała się zgodnie z ciążącymi na niej obowiązkami, to skutek ten by nie nastąpił. Na gruncie strony podmiotowej osoba taka mogłaby odpowiadać za nieumyślne spowodowanie skutku, gdyż zgodnie z art. 9

⁴⁸ Ibidem, s. 199–202.

⁴⁹ M. BIELSKI: *Obiektywne przypisanie skutku przestępnego w przypadku kolizji odpowiedzialności za skutek*. „Państwo i Prawo” 2005, nr 10, s. 77.

⁵⁰ Ibidem, s. 78.

⁵¹ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 2020 r., III KK 377/19, LEX nr 3170580.

§ 2 k.k., czyn zabroniony jest popełniony nieumyślnie, jeżeli sprawca, nie mając zamiaru jego popełnienia, popełnia go jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo że możliwość popełnienia tego czynu przewidywał albo mógł przewidzieć. Nieumyślność, jako przeciwieństwo zamiaru, oznacza brak pozytywnego procesu decyzyjnego w świadomości sprawcy⁵². Może ona mieć charakter świadomy, tj. gdy sprawca ma świadomość możliwości nastąpienia skutku i się na niego nie godzi, lub nieświadomy, tj. gdy sprawca nie ma tej świadomości, lecz powinien ją mieć⁵³. W art. 9 § 2 k.k. jest mowa o ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, co oznacza, że: „[...] reguły ostrożności nie są ustalane w oderwaniu od określonej sytuacji faktycznej, lecz muszą być dostosowane do aktualnie występujących warunków. »Dane okoliczności« wyznaczane są przez kwalifikacje działającego podmiotu, używane przy dokonywanej czynności narzędzia oraz sposób przeprowadzenia czynności”⁵⁴. Podmiotowi, o którym mowa w art. 179 k.k., można więc przypisać sprawstwo nieumyślnego spowodowania uszczerbku na zdrowiu, jeśli zostanie wykazane, że w danych okolicznościach powinien on mieć co najmniej świadomość możliwości nastąpienia wypadku, wskutek którego spowodowany zostanie uszczerbek na zdrowiu, lecz tej świadomości nie miał. W takim przypadku będzie odpowiadał za nieumyślny skutek. Nie może zaś odpowiadać za nieumyślny ze swej istoty wypadek drogowy (art. 177 § 1 k.k.), ponieważ nie jest uczestnikiem ruchu lądowego i nie narusza żadnej reguły obowiązującej w tym ruchu. W odniesieniu zaś do przypisania skutku w przypadku przestępstwa z art. 177 § 1 k.k. „związek przyczynowy pomiędzy naruszeniem przepisów statuujących bezpieczeństwo w ruchu lądowym a zaistniałą kolizją drogową nie powinien być rozumiany jako jedynie czasowe lub miejscowe następstwo wydarzeń, ale jako powiązanie wypadku drogowego z poprzedzającym go naruszeniem przez sprawcę przepisów o ruchu drogowym”⁵⁵.

Z tych samych względów należy odrzucić kwalifikowanie z art. 177 § 1 k.k. zachowania polegającego na wręczeniu kluczyków pijanemu kierowcy, który następnie spowodował wypadek. Za nieuzasadnione powinno się uznać stanowisko Sądu Najwyższego, który, powołując się na

⁵² M. BUDYN-KULIK: *Nieumyślność jako brak zamiaru popełnienia czynu zabronionego a pozytywnie ujęte przesłanki subiektywnego przypisania z perspektywy prawnokarnej i psychologicznej*. W: *Obiektywne oraz subiektywne przypisanie odpowiedzialności karnej*. Red. J. GIEZEK, P. KARDAS. Warszawa 2016, s. 434.

⁵³ W. WRÓBEL, A. ZOLL: *Polskie prawo karne...*, s. 218.

⁵⁴ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 lutego 2016 r. WA 9/15, LEX nr 1991158.

⁵⁵ J. KANAREK: *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, wrzesień, s. 53.

artykuł kodeksu karnego z 1969 r., stwierdził: „Zgodnie z treścią art. 145 § 2 k.k. za spowodowanie wypadku drogowego odpowiada każdy, kto choćby nieumyślnie naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym spowodował skutki w tym przepisie określone. Nie ulega wątpliwości, że skazany wręczając kluczyki do samochodu pijanemu W.K. naruszył, i to umyślnie, podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a skutki swego postępowania mógł i powinien przewidzieć. Pomiedzy zachowaniem skazanego a zaistniałym wypadkiem zachodzi związek przyczynowy, gdyby nie zezwolił on na prowadzenie swego pojazdu osobie nietrzeźwej, do wypadku, jak to słusznie ustalił Sąd, w ogóle by nie doszło. Jest on więc nie »sprawcą pośrednim«, lecz współsprawcą występu z art. 145 § 2 k.k.”⁵⁶. Odpowiedzialność takiej osoby wprost reguluje art. 96 § 1 pkt 3 k.w., odnoszący się do wykroczenia o charakterze powszechnym, a także art. 179 k.k., który dotyczy sytuacji, kiedy na osobie takiej ciąży prawny obowiązek niedopuszczenia do kierowania pojazdem osoby znajdującej się w stanie nietrzeźwości. Tak też stwierdził w innym orzeczeniu Sąd Najwyższy, wskazując: „Właściciel pojazdu mechanicznego był sprawcą pośrednim zaistniałego wypadku drogowego, co wyraziło się w tym, że dopuścił znajdującą się w stanie nietrzeźwości osobę do prowadzenia tego pojazdu na drodze publicznej. Tym samym zachowaniem właściciel pojazdu popełnił wykroczenie z art. 96 § 1 pkt 3 k.w., a nie przestępstwo z art. 145 § 1 k.k., jak to za aktem oskarżenia błędnie przyjął Sąd Rejonowy. To stanowisko Sądu Rejonowego byłoby poprawne, gdyby na gruncie kodeksu karnego z 1969 r. znane było pojęcie sprawstwa pośredniego. Tymczasem tak nie jest, co zgodnie stwierdzają przedstawiciele nauki i przyjmuje orzecznictwo Sądu Najwyższego”⁵⁷. Teoria sprawstwa pośredniego wykształciła się na gruncie prawa niemieckiego i nie może zostać przełożona na grunt art. 18 § 1 k.k., w którym zawarto zamknięty katalog odpowiedzialności sprawcy nierealizującego własnoręcznie znamion czynu zabronionego i wymieniono jako sprawstwo jedynie sprawstwo rozszerzone i kierownicze⁵⁸. Pogląd ten spotkał się jednak z krytyką⁵⁹. Rację ma Sąd Najwyższy, który stwierdził, że kwalifikowanie takiego zachowania jako sprawstwa przestępstwa z art. 177 § 1 k.k. byłoby niedopuszczalnym rozszerzaniem na niekorzyść oskarżonego przepisów kodeksu karnego. Zachowanie takie winno być także

⁵⁶ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 lipca 1998 r. III KKN 109/97, LEX nr 35089.

⁵⁷ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 1992 r. II KRN 451/91, LEX nr 21045.

⁵⁸ Zob. więcej: D. TOKARCZYK: *Sprawstwo pośrednie de lege ferenda*. „Państwo i Prawo” 2018, nr 5, s. 92–101.

⁵⁹ R. STEFAŃSKI: *Odpowiedzialność za udostępnienie prowadzenia pojazdu osobie znajdującej się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka*. „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 7, s. 13.

rozpatrywane w kategoriach pomocnictwa do czynu z art. 178a § 1 k.k., ponieważ wręczenie kluczyków osobie nietrzeźwej stanowi w istocie ułatwienie popełnienia przestępstwa.

Zakończenie

Podsumowując przedstawione rozważania, należy kategorycznie opowiedzieć się za poglądem, że sprawcą przestępstwa z art. 177 § 1 k.k. może być jedynie osoba będąca adresatem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym, co zostało wprost wyrażone w treści tego przepisu, który wymaga od sprawcy naruszenia tych reguł. Reguły te nie muszą mieć charakteru skodyfikowanego, jednak, w odniesieniu do ruchu lądowego, zasadniczym aktem prawnym je regulującym jest ustawa Prawo o ruchu drogowym. W art. 3 ust. 1 i 2 tej ustawy zaś wyraźnie wskazano, że adresatem tych norm jest osoba będąca uczestnikiem ruchu, osoba pozostająca na drodze lub osoba znajdująca się w pobliżu drogi, pod warunkiem jednak, że jej zachowanie mogłoby wywołać zagrożenie w ruchu. Oznacza to więc, że podmiotem przestępstwa z art. 177 § 1 k.k. może być każdy uczestnik ruchu, jak również inne osoby, które spełniają wskazane kryteria.

Wykluczone jest jednak rozszerzanie znamion czynu zabronionego i obejmowanie jego zakresem osób, które swym zachowaniem nie dopuszczają się naruszenia reguł w ruchu lądowym. W związku z tym krytycznie należy się odnieść do postulowanych w części doktryny i orzecznictwa poglądów co do tzw. koncepcji sprawstwa rozszerzonego rozciągającej odpowiedzialność za wypadek drogowy również na osoby, które naruszyły co prawda obowiązujące je zasady postępowania, lecz zasady te nie stanowiły reguł w ruchu lądowym. Odpowiedzialność tych osób została uregulowana na gruncie art. 179 k.k. i ewentualnie art. 96 k.w. W przypadku osób, o których mowa w art. 179 k.k., możliwe jest ponadto pociągnięcie ich do odpowiedzialności za spowodowanie nieumyślnego przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu, pod warunkiem możliwości obiektywnego przypisania im skutku i wskazania, że powinny były przewidywać możliwość jego nastąpienia (nieumyślna świadomość). Surowsze penalizowanie tego typu zachowań wymaga interwencji ustawodawcy, ponieważ nie jest możliwe zastępowanie zmian kodeksowych rozszerzaniem wykładni przepisów prawa karnego.

Bibliografia

Literatura

- ANDREJEW I.: *Kodeks karny. Krótki komentarz*. Warszawa 1989.
- BAFIA J.: *Polskie prawo karne*. Warszawa 1989.
- BAFIA J., MIODUSKI K., SIEWIERSKI M.: *Kodeks karny. Komentarz*. T. 2. *Część szczególna*. Warszawa 1987.
- BIELSKI M.: *Obiektywne przypisanie skutku przestępnego w przypadku kolizji odpowiedzialności za skutek*. „Państwo i Prawo” 2005, nr 10.
- BOGDAN G., w: *Kodeks karny. Część szczególna*. T. 2. Cz. 1: *Komentarz do art. 117–211a*. Red. W. WRÓBEL, A. ZOLL. Warszawa 2016.
- BUCHAŁA K.: *Prawo karne materialne*. Warszawa 1989.
- BUDYN-KULIK M., w: *Kodeks karny. Komentarz*. Red. M. MOZGAWA. Warszawa 2015.
- BUDYN-KULIK M.: *Nieumyślność jako brak zamiaru popełnienia czynu zabronionego a pozytywnie ujęte przesłanki subiektywnego przypisania z perspektywy prawno-karnej i psychologicznej*. W: *Obiektywne oraz subiektywne przypisanie odpowiedzialności karnej*. Red. J. GIEZEK, P. KARDAS. Warszawa 2016.
- CYPRIAN T.: *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*. Warszawa 1963.
- GUTEKUNST W., w: O. CHYBIŃSKI, W. GUTEKUNST, W. ŚWIDA: *Prawo karne. Część szczególna*. Wrocław–Warszawa 1980.
- HAŁAS R., w: *Kodeks karny. Komentarz*. Red. A. GRZEŚKOWIAK, K. WIAK. Warszawa 2019.
- 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, wrzesień.
- KOTOWSKI W.: *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Warszawa 2011.
- KULESZA J.: *Realizacja wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 11 października 2016 r. w sprawie obligatoryjnego zatrzymania prawa jazdy w razie przekroczenia w stanie wyższej konieczności dopuszczalnej prędkości o ponad 50 km/h na obszarze zabudowanym*. „Przegląd Sejmowy” 2020, nr 4.
- KULIK M.: *Odpowiedzialność karna za współdziałanie przestępne w koncepcji Juliusza Makarewicza w świetle dalszego rozwoju regulacji współdziałania przestępnego*. „Państwo i Prawo” 2020, nr 2.
- LACHOWSKI J., w: *Kodeks karny. Komentarz*. Red. V. KONARSKA-WRZOSEK. Warszawa 2020.
- MAKAREWICZ J.: *Kodeks karny z komentarzem*. Lwów 1932.
- MAKOWSKI W.: *Kodeks karny. Komentarz*. Warszawa 1933.
- MAREK A.: *Kodeks karny. Komentarz*. Warszawa 2004.
- MORAWSKI L.: *Zasady wykładni prawa*. Toruń 2010.
- NIEMIEC M.: *Przestępstwo wypadku drogowego w pytaniach i odpowiedziach*. Warszawa 2019.
- PATORA K.: *Współsprawstwo*. „Prokuratura i Prawo” 2020, nr 3.
- PAWELEC K.: *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Warszawa 2021.
- STEFAŃSKI R., w: *Kodeks karny. Komentarz*. Red. M. FILAR. Warszawa 2016.

- STEFAŃSKI R., w: *Kodeks karny. Komentarz*. Red. R. STEFAŃSKI. Warszawa 2020.
- STEFAŃSKI R.: *Odpowiedzialność za udostępnienie prowadzenia pojazdu osobie znajdującej się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka*. „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 7.
- STEFAŃSKI R.: *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie*. Cz. 1. „Ius Novum” 2008, nr 2.
- SZELESZCZUK D., w: *Kodeks karny. Część szczególna*. T. 1: *Komentarz*. Art. 117–221. Red. M. KRÓLIKOWSKI, R. ZAWŁOCKI. Warszawa 2017.
- ŚWIDA W.: *Prawo karne*. Warszawa 1982.
- TOKARCZYK D.: *Sprawstwo pośrednie de lege ferenda*. „Państwo i Prawo” 2018, nr 5.
- WRÓBEL W., ZOLL A.: *Polskie prawo karne. Część ogólna*. Kraków 2013.

Akty prawne

- Ustawa z dnia 15 lutego 1962 r. o Sądzie Najwyższym. Dz.U. 1962, nr 11, poz. 54.
- Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. Kodeks karny. Dz.U. 1969, nr 13, poz. 94.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. T.j. Dz.U. 2021, poz. 450.
- Dekret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z dnia 23 września 1944 r. – Kodeks Karny Wojska Polskiego. Dz.U. 1944, nr 6, poz. 27.

Orzecznictwo

- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r. V KZP 2/74, OSNKW 1975/3-4/33, LEX nr 18934.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 sierpnia 1961 r. I K 559/60, OSNKW 1962/4/55, LEX nr 135448.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 1992 r. II KRN 451/91, LEX nr 21045.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 lipca 1998 r. III KKN 109/97, LEX nr 35089.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 października 2014 r. V KK 77/14, LEX nr 1532787.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 lutego 2016 r. WA 9/15, LEX nr 1991158.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 24 sierpnia 2016 r. II AKA 201/16, LEX nr 2115443.
- Wyrok Sądu Okręgowego w Tarnowie z dnia 17 lutego 2005 r. II Ka 30/05, LEX nr 1713799.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 marca 2006 r. IV KK 371/05, OSNwSK 2006/1/653, LEX nr 333287.