

Koncepcje odpowiedzialności karnej za wypadki drogowe. Próba syntezy i oceny

► dr Kazimierz J. Pawelec¹

Praktyka wskazuje, że omówione w publikacji koncepcje odpowiedzialności karnej za wypadki drogowe, tj. obiektywnego przypisania skutku, rozszerzonej odpowiedzialności, obojętności woli, świadomej nieumyślności, oceny przyczynienia nie powinny być traktowane jako uniwersalne wskazówki dla organów postępowania karnego. Mogą one znaleźć zastosowanie przy zdarzeniach typowych o łatwo rozpoznawalnych stronach przedmiotowych. Nie mogą jednak pomijać strony podmiotowej, w tym zwłaszcza zamiaru i świadomości, przewidywalności zachowań innych uczestników ruchu, jak też osób z tym ruchem związanych, choćby pośrednio. Można stwierdzić, że bezkrytyczne przyjmowanie określonej konstrukcji odpowiedzialności stwarza pokusę do subiektywnego jej zastosowania z pominięciem rozważenia, czy wytypowany sprawca mógł i powinien był przewidzieć skutki swojego postępowania, konieczności zareagowania na nieprzewidywalne zachowania innych uczestników ruchu, jak też posiadał dość czasu na wykonanie racjonalnych manewrów obronnych bądź przewidzenia i godzenia się na skutek, na który wpływały czynniki zupełnie od niego niezależne. Stąd postulat, jak też założenie naukowe autora publikacji, aby omówione koncepcje odpowiedzialności karnej za wypadki drogowe były traktowane wyłącznie jako możliwe do zastosowania, przy uwzględnieniu racjonalnej zasady zdrowego rozsądku uwzględniającej ogromną specyfikę przestępstw drogowych, a w tym przede wszystkim wypadków, zdarzeń zupełnie nieprzewidywalnych, których przyczyny wielokrotnie bywają bardzo złożone. Autor podkreśla, że swoje rozważania oparł na analizie jurystycznej, dogmatycznej, jak też badaniach własnych, które wykorzystał opisując w artykule konkretne przykłady spraw.

Wprowadzenie

Analizując problematykę wypadkowości od strony dogmatycznej nie sposób oderwać rozważań od uzyskanego materiału empirycznego, w tym także pozyskanego przez autora, a opartego na jego badaniach, który, z jednej strony, określa podmiot, który stan bezpieczeństwa ruchu na-

ruszył, ale z drugiej, poddaje fachowemu osądowi zachowanie innego podmiotu, który owego niebezpieczeństwa nie zidentyfikował bądź nieprawidłowo na nie zareagował. Podkreślenia wymaga, że wiele miejsca należy poświęcić tzw. zachowaniom atypowym i ich relacjom związanym z zachowaniem innych uczestników ruchu. W literaturze szeroko omawiana była zasada ostrożności czy też szczególnej ostrożności. Podkreślano, i to wielokrotnie, w różnych miejscach, że na użytkownika drogi nie można nakładać obowiązku czynienia rzeczy niemożliwych, tj. przewidywania dosłownie wszystkiego. Dlatego też, na co wskazuje praktyka, wielokrotnie pomimo umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa nie sposób było mówić o umyślnym sprawstwie, a nawet winie, przestępstwa z art. 173, 174, a także 177 KK. Z kolei czyni formalne wskazane w art. 178a § 1, art. 178b, 179, 180, 180a KK czy też wykroczenia znamienne skutkiem w postaci spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu czy innego niebezpieczeństwa także trudno było zakwalifikować jako działania umyślne, poza przypadkami wyjątkowymi, kompletnie odbiegającymi od zachowań typowych. Stąd rozważania dogmatyczne tej problematyki należy w zdecydowanej większości przypadków odnosić do zachowań nieumyślnych w zakresie wywołanego skutku, wielokrotnie bardzo tragicznego. Warto zatem zwrócić uwagę na **postanowienie SN z 5.11.2014 r.**², w którym sformułowano następującą tezę:

„Dla prawidłowego ustalenia nieumyślności nie wystarczy wskazanie ogólnej nieostrożności zachowania sprawcy. Konieczne jest bowiem wskazanie konkretnej reguły ostrożności, która została naruszona, w wyniku czego doszło do popełnienia czynu zabronionego. Dla przypisania sprawcy odpowiedzialności za przestępstwo nieumyślne nie wystarczy również – co oczywiste – samo stwierdzenie, że zachował się nieostrożnie, niezbędne jest bowiem stwierdzenie, iż był świadom tego, że swoim zachowaniem może realizować znamiona czynu zabronionego (przewidywał taką możliwość), bądź też, że takiej możliwości nie przewidywał, choć mógł ją przewidzieć”.

Standardy ostrożności powinny być budowane w oparciu o zachowania typowe (modelowe) dla rozsądnego człowieka, tzn. takiej osoby, która dysponuje właściwościami do wykonywania danej czynności, kwalifikacjami oraz charakteryzuje się postawą należytego wykonywania swoich obowiązków³.

Przedłożone rozważania oznaczają, że **nie możemy odrzucać sytuacji nietypowych**, zupełnie nienormalnych, które badacze traktują jako anormalne, toteż nie powinny być brane pod uwagę podczas badań określonych zjawisk. Ruch drogowy dostarcza aż nadto przykładów owych zjawisk atypowych, których nie można pomijać w badaniach. Jest to zatem swoistego rodzaju jaskółka, która pozwoliła na znacznie szersze spojrzenie na problematykę prze-

¹ Autor jest adwokatem, ORA w Warszawie, adiunktem w Instytucie Nauk o Bezpieczeństwie na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach; ORCID: 0000-0001-8669-0249.

² V KK 162/14, Legalis; K.J. Pawelec [w:] Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji, pod red. P. Krzemienia, K.J. Pawelca, Warszawa 2020, s. 618.

³ Por. M. Rodzyńkiewicz, Modelowanie pojęć w prawie karnym, Kraków 1998, s. 105 i n.; K.J. Pawelec [w:] Wypadki i inne..., pod red. P. Krzemienia, K.J. Pawelca, op. cit., s. 619 oraz podana literatura i orzecznictwo.

stępczości komunikacyjnej, w tym także oceny winy także osoby naruszającej reguły ostrożności w sposób absolutnie nieakceptowalny. Oto przykład tego rodzaju sprawy, który został zaczerpnięty z badań autora⁴.

Sąd Okręgowy, w ślad za Sądem Rejonowym, uznał winę kierującego samochodem BMW, który umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa przez znaczne przekroczenie dopuszczalnej administracyjnie prędkości jazdy oraz zderzył się z kierującym Fiatem 126p. Skutek wypadku był tragiczny, gdyż dwóch pasażerów Fiata zginęło, a dwóch doznało ciężkich obrażeń ciała. Jednak sprawa nie była wcale prosta i jednoznaczna. Ustalono, że stan techniczny Fiata 126p absolutnie nie odpowiadał zasadom bezpieczeństwa, wręcz nie powinien zostać dopuszczony do ruchu, nie był wyposażony w pasy bezpieczeństwa, a przewożone dzieci nie znajdowały się w wymaganych fotelikach, bo ich po prostu nie było. Ponadto, co było równie istotne, kierujący tym pojazdem ewidentnie nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu, gdyż na skrzyżowaniu z drogą nadrzędną wjechał nie mając dostatecznej widoczności spowodowanej rosnącymi krzakami oraz usytuowaną barierą dźwiękochłonną. Opiniujący biegli, a w ślad za nimi sądy, przyjęli, że gdyby kierujący BMW jechał z prędkością administracyjnie dopuszczalną, miał techniczną możliwość uniknięcia zderzenia w razie podjęcia manewru omijania, a nie hamowania. Powtarzając za biegłymi: „(...) stan zagrożenia powstał w chwili, kiedy samochód Fiat 126p swoim lewym, przednim narożnikiem przekroczył ciągłą linię krańcową, co miało miejsce na 1,89 s przed zderzeniem. Manewr obronny oskarżonego został wykonany w czasie 0,547 s, tj. krótszym od czasu reakcji (...)”. Ten przytoczony fragment opinii nie został przez sądy wyjaśniony, chociaż powinien. Mógł oznaczać, że był on odruchowy, bez przemyślenia i możliwości rozważenia. Stąd należało zadać pytania, czy za tego rodzaju odruch kierujący powinien ponieść odpowiedzialność za jego wykonanie, a nie obranie innego sposobu jazdy? Niestety, w opisanej sprawie nie udzielono na nie odpowiedzi, a była ważna z punktu widzenia odpowiedzialności karnej kierującego w zakresie oceny jego winy, w tym możliwości oraz powinności przewidzenia nieprawidłowego zachowania innego kierowcy, jak też technicznych i psychotechnicznych możliwości zmiany podjętego wcześniej „odruchowego” manewru obronnego. Kwestię tę zgłębiano w innej, w której kierujący podjął manewr hamowania i omijania psa, który wbiegł na jezdnię. Wykonywane przez niego manewry, typowo obronne, zakończyły się poślizgiem, utratą panowania nad samochodem, wjazdem na chodnik i potrąceniem przechodnia. Opiniujący w tej sprawie biegły, nestor ekspertów w zakresie wypadkowości, inż. Witold Rychter, zauważył że reakcja kierowcy na widok psa była odruchowa, niewyrozumiana i niepoddana rozważeniu. Miała charakter wybitnie emocjonalny, co wyrażało się w braku stopniowania hamowania. Dalej, biegły obliczył, że czas przebywania psa na drodze wynosił w przybliżeniu 1,35 s, przed którego upływem kierowca już wykonał skręcenie i hamowanie. Nie miał możliwości opanowania

poślizgu, gdyż samochód odchylił się o około 30 stopni od pierwotnego kierunku jazdy. Mógłby uniknąć wypadku, gdyby jechał z szybkością 22,6 km/h⁵.

Postępowanie karne prowadzone przeciwko temu kierującemu, pomimo wielu głosów sprzeciwu, że powinien wartościować dobra i poświęcić życie psa niż ryzykować wypadkiem, zostało umorzone. Tymczasem kierujący BMW, młody człowiek, student, został prawomocnie skazany na karę 4 lat pozbawienia wolności (...).

Wskazane przykłady spraw, orzecznictwo, jak też poglądy doktryny, w zderzeniu z praktyką wskazują, że **konstrukcja obiektywnego przypisania skutku, podobnie jak też inne koncepcje odpowiedzialności za wypadki i zdarzenia drogowe, nie mogą być traktowane jako uniwersalne**. Znajdują one zastosowanie przy zdarzeniach typowych, w których łatwo rozpoznawalne były przyczyny błędów popełnionych przez uczestników ruchu, ale pomijane były inne okoliczności równie ważne dla ich odpowiedzialności. Stąd **wytworzona została przez praktykę zgola błędna konstrukcja subiektywnego przypisania skutku**, abstrahująca od tego, że wytypowany sprawca nie miał, i nie mógł mieć pojęcia, że pojazd, z którym się zderzył, miał przykładowo niesprawne poduszki powietrzne, nie były zapięte pasy bezpieczeństwa, konstrukcja pojazdu była osłabiona wcześniejszym uszkodzeniami. Oczywiście, nie sposób było udzielić jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, czy gdyby nie występowały wymienione, tylko przykładowo, niesprawności, istotne dla bezpieczeństwa biernego, skutki zdarzenia byłyby mniejsze. Jednak ryzyko przerezuwania owych skutków na sprawców wydawało się nie do końca uzasadnione. Tak samo nie sposób było wytłumaczyć, co często było spotykane w praktyce, że sądy przyjmowały w ślad za opiniami biegłych, iż gdyby oskarżony obrał inny wariant manewru obronnego, to do wypadku mogłoby nie dojść. Nikt jednak nie podejmował próby ustalenia, że inny, alternatywny wariant manewru obronnego, był możliwy do wykonania. Krótko mówiąc, przedłożone niżej koncepcje odpowiedzialności za wypadki drogowe i inne zdarzenia nie mogą być traktowane jako panaceum dla ich oceny, chociaż mogą być bardzo wygodne dla organów ścigania. Dlatego też warto najpierw spojrzeć na koncepcję obiektywnego przypisania skutku, rozszerzonej odpowiedzialności czy obojętności woli, o których będzie mowa niżej, z rezerwą przy uwzględnieniu konstrukcji możliwości oraz powinności przewidzenia określonych zachowań oraz sytuacji⁶.

Nie można więc mieć zastrzeżeń do poglądu Sądu Najwyższego sformułowanego w jednej z tez do **wyroku z 26.3.2019 r.**⁷, gdzie czytamy: „Jeżeli użytkownik drogi publicznej nie przestrzega przepisów mających eliminować czy też zasadniczo zmniejszać ryzyko wypadku, to sam ryzyko wypadku ponosi”. Czy jednak tak jest zawsze?

⁴ Wyrok SO w Katowicach z 25.9.2020 r., VII Ka 332/20, niepubl.

⁵ K.J. Pawelec, Na drodze, Warszawa 1983, s. 109–112, postanowienie o umorzeniu postępowania Prokuratury Rejonowej Warszawa Praga-Południe z 3.3.1983 r., 4 Ds. 270/83, niepubl.

⁶ Por. K.J. Pawelec [w:] Wypadki i inne..., pod red. P. Krzemienia, K.J. Pawelca, op. cit., s. 617–625 oraz podane orzecznictwo i literatura; K.J. Pawelec, Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym, Warszawa 2020, s. 286–311 i podana bibliografia.

⁷ V KK 110/18, Legalis.

Posłużmy się następującym przykładem, także niezwykle złożonej sprawy, jeszcze niezakończony, choć stan faktyczny zasadniczo został ustalony. Pozostała tylko jego ocena, w tym także techniczna oraz prawna.

Zdarzenie polegało na nieustąpieniu pierwszeństwa na skrzyżowaniu przez kierującą Volkswagensem, która wyjechała z ulicy podporządkowanej, nie mając widoczności lewej strony na drogę nadrzędną. Kierujący Mustangiem podjął próbę omijania, która się powiodła (choć hamowanie mogło być skuteczne), ale manewr ten spowodował utratę panowania nad samochodem, wjazd na chodnik i potrącenie pieszych, w tym dwójkę niemowlaków znajdujących się w wózkach. W wyniku wypadku jedno z dzieci zmarło. Fakt przekroczenia dozwolonej prędkości w obszarze zabudowanym przez kierującego Mustangiem był bezsporny, jak też okoliczność, że miał techniczną możliwość uniknięcia wypadku podejmując hamowanie awaryjne. Tu dochodzimy do istoty problemu związanego z obranym przez kierującego stylem jazdy. Z opinii firmy CrashDate CDP 2003298⁸, która dokonała odczytów zapisów zawartych w sterownikach Mustanga, z których wynikało, że: „zdarzenie spowodowało zadziałanie obu poduszek kurtynowych. W chwili zdarzenia pas kierowcy oraz pasażera z przodu nie były zapięte. System ESC i TC, czyli systemy stabilizacji toru jazdy oraz kontroli trakcji, były wyłączone (...), a cały pojazd był w trybie jazdy sportowej. Systemy te odpowiedzialne były za przeciwdziałanie zjawiskom podsterowności i nadsterowności oraz miały za zadanie przeciwdziałanie utracie panowania nad pojazdem oraz możliwości wykonywania manewrów obronnych (nagłych) w pojeździe wyposażonym w tylny napęd (...)”.

Należało zatem odpowiedzieć na kolejne pytania, czy kierującemu Mustangiem można było zarzucić jazdę samochodem w tzw. trybie sportowym, który spowodował wyłączenie wymienionych systemów bezpieczeństwa, czy wiedział on o konsekwencjach obranego stylu oraz czy gdyby jechał w trybie jazdy „normal” nie straciłby panowania nad pojazdem? Skoro opisana sprawa nie została jeszcze zakończona, postawione pytania na razie pozostają bez odpowiedzi, a rzecz oddana zostaje pod ocenę Czytelników, którzy zapewne dostrzegą, że wypracowane koncepcje odpowiedzialności za wypadki i inne zdarzenia drogowe absolutnie do niej nie przystają.

Obiektywne przypisanie skutku

Na przestrzeni ostatnich kilku lat przy ocenie prawnej odpowiedzialności za wypadki i inne zdarzenia drogowe atrakcyjności nabrała **koncepcja obiektywnego przypisania skutku**. W ogólności zakłada ona, że uczestnikom zdarzeń drogowych można obiektywnie przypisać skutek tylko wtedy, gdy stworzyli lub istotnie zwiększyli prawnie nieakceptowane niebezpieczeństwo (ryzyko) dla dobra prawnego stanowiącego przedmiot zamachu i niebezpieczeństwo (ryzyko) to realizowało się w postaci nastąpienia danego skutku przestępczego. Tym samym nie można było stosować w sprawach o wypadki drogowe,

jak też inne zdarzenia, rozumowania „ze skutku na przyczynę”. Reprezentatywny okazał się pogląd, że współodpowiedzialnych za wypadek może być dwóch lub więcej uczestników ruchu, z zastrzeżeniem przypisania im takiego skutku, jaki został przez nich spowodowany na skutek chociażby nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu⁹.

Koncepcja obiektywnego przypisania jest niewątpliwie trafna przy zaistnieniu sytuacji typowych. Zaczyna jednak zawodzić, kiedy mamy do czynienia ze zdarzeniami problematycznymi, o skomplikowanej strukturze, trudnymi do oceny. Oceniamy wówczas zachowania nie tylko jednego, ale większej liczby uczestników ruchu, którym można zarzucić, przynajmniej z formalnego punktu widzenia, naruszenia przepisów administracyjno-drogowych. W tego rodzaju przypadkach omawiana koncepcja zaczyna zawodzić, a wręcz prowadzi do automatyzacji odpowiedzialności, zwłaszcza w zakresie zbyt formalistycznego podchodzenia do określonych zachowań bądź reakcji w sytuacjach zagrożeniowych, wywołanych zachowaniem współuczestnika ruchu lub większej liczby współuczestników. Powyższe zostało dostrzeżone przez SN w **postanowieniu z 5.11.2014 r.**¹⁰, w którym wyrażono następujące zapatrywanie: „Dla prawidłowego ustalenia nieumyślności nie wystarczy wskazanej ogólnej nieostrożności zachowania sprawcy. Konieczne jest bowiem wskazanie konkretnej reguły ostrożności, która została naruszona, w wyniku czego doszło do popełnienia czynu zabronionego. Dla przypisania sprawcy odpowiedzialności za przestępstwo nieumyślne nie wystarczy również – co oczywiste – samo stwierdzenie, że zachował się on nieostrożnie, niezbędne jest bowiem stwierdzenie, że był on świadom tego, że swoim zachowaniem może realizować znamiona czynu zabronionego lub przewidywał taką możliwość, bądź też takiej możliwości nie przewidywał, choć mógł ją przewidzieć”¹¹.

Nie można pominąć istotnej kwestii, a mianowicie, że naruszenie przepisów administracyjno-drogowych, dotyczących np. nieznacznego przekroczenia obowiązującej prędkości jazdy, wymaga przeprowadzenia procesu dowodzenia, czy była ona zawiniona, mogła być przez kierującego zidentyfikowana w oparciu o świadomość czy też doświadczenie. Podobnie należy oceniać manewry obronne, w zakresie możliwości ich wyrozumienia i przemyślenia, przy uwzględnieniu, że kierujący miał dość czasu, aby je wykonać. Nie można zatem mieć zastrzeżeń do poglądu A. Rezy¹², że zaskoczony niebezpieczną sytuacją kierujący doznaje pewnego rodzaju szoku, który może powodować, że nie podejmuje on żadnej reakcji lub popełnia ewident-

⁸ Por. wyrok SN z 23.7.2014 r., V KK 32/14, Legalis; wyrok SN z 8.4.2013 r., II KK 206/12, OSP Nr 6/2014, poz. 63, Legalis, z glosą aprobowaną K.J. Pawelca, Prok. i Pr. Nr 9/2014, s. 169–173; wyrok SA w Katowicach z 26.1.2018 r., II AKa 194/17, OSAKat Nr 2/2018, poz. 9.

⁹ V KK 162/14.

¹⁰ K.J. Pawelec [w:] Wypadki i inne..., pod red. P. Krzemienia, K.J. Pawelca, op. cit., s. 626; por. postanowienie SN z 13.11.2008 r., III KK 202/08, Legalis; wyrok SN z 5.10.2014 r., V KK 77/14, Legalis.

¹² A. Reza [w:] Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego, pod red. J. Wiercińskiego, A. Rezy, Kraków 2010, s. 533.

⁸ Niepubl., akta Prokuratury Rejonowej w Szczytnie, PR Ds. 671.2020.