

Kazimierz J. Pawelec

Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 24 sierpnia 2016 r., sygn. II Aka 201/16^{*)}, w sprawie tzw. „sprawstwa rozszerzonego” spowodowania wypadku drogowego

Streszczenie

Jest to glosa krytyczna do tytułowego wyroku Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu, którego teza brzmi: „Sprawcą wypadku może być nie tylko kierujący, ale każda 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 *Kodeksu karnego*. Odpowiedzialność takiej osoby opiera się na konstrukcji tzw. »sprawstwa rozszerzonego«. Wyrokiem tym winnym współsprawstwa spowodowania wypadku drogowego (obok kierowcy) uznany został pracownik firmy, której własnością był uczestniczący w wypadku pojazd, któremu przypisano odpowiedzialność za dopuszczenie do ruchu pojazdu w istotnym stopniu niesprawnego. Autor formułuje w stosunku do tego wyroku szereg uwag krytycznych.

Słowa kluczowe

Wypadek drogowy, niesprawność pojazdu, odpowiedzialność za dopuszczenie do ruchu pojazdu niesprawnego.

* * *

Teza wyroku

„Sprawcą wypadku może być nie tylko kierujący, ale każda 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 *Kodeksu karnego*. Odpowiedzialność takiej osoby opiera się na konstrukcji tzw. »sprawstwa rozszerzonego«”.

Glosa

Wyrażony przez Sąd Apelacyjny pogląd, mogący się niewątpliwie spotkać z pozytywnym odbiorem społecznym, nasuwa szereg uwag krytycznych. Zanim jednak przejdę do jego analizy z punktu widzenia dogmatycznego, konieczne jest przedstawienie, w syntetyczny sposób, stanu faktycznego.

Dr Kazimierz J. Pawelec, adwokat, Warszawa.

^{*)} LEX nr 2115443.

G. M. został oskarżony o to, że będąc współwłaścicielem spółki (...), odpowiedzialnym za bezpieczeństwo i higienę pracy, odpowiadając również za kontrolę stanu technicznego pojazdów, dopuścił do ruchu ciągnik siodłowy wraz z naczepą z niesprawnymi hamulcami, zawieszeniem i ogumieniem, w wyniku czego kierujący tym pojazdem członowym A. stracił panowanie nad nim, zjechał z jezdni, uderzył w lampę oświetleniową, barierę energochłonną oraz drzewo, w wyniku czego doznał śmiertelnych obrażeń ciała. Czyn G. M. prokurator zakwalifikował z art. 179, 173 § 2 i 220 § 1 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k.

Rozpoznający sprawę Sąd Okręgowy zmienił opis czynu oraz zaproponowaną przez prokuratora kwalifikację prawną. Przyjął, że G. M. był winnym wyłącznie występków z art. 179 i 220 § 1 k.k. w zw. z art. 11 § 1, w zw. z art. 11 § 3 k.k.

W wyniku apelacji prokuratora oraz oskarżycieli posiłkowych, Sąd Apelacyjny ponownie zmienił orzeczenie. Stwierdził, że oskarżony *umyślnie* naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym (...) i *nieumyślnie* spowodował wypadek drogowy, którego następstwem była śmierć kierującego. Czyn G. M. zakwalifikował z art. 179, 220 § 1 i 177 § 2 k.k., w zw. z art. 11 § 2 k.k.

* * *

Bezsporne było, że przekazany nieżyjącemu kierowcy ciągnik oraz naczepa były niesprawne technicznie, a niesprawności te były istotne dla bezpieczeństwa ruchu. Na domiar złego, ciągnik oraz naczepa obciążone były blisko 24-tonowym ładunkiem, co również potęgowało niebezpieczeństwo.

Wywody prawne Sądu Apelacyjnego, w skrócie, prezentowały pogląd, że oskarżony w sposób umyślny naruszył zasady bezpieczeństwa oraz nieumyślnie spowodował wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym. Sąd powiązał zachowanie G. M. ze skutkiem występku z art. 177 § 2 k.k. na płaszczyźnie ontologicznej oraz normatywnej. Zdaniem sądu nie mogło budzić wątpliwości, że dopuszczając do ruchu niesprawny technicznie pojazd oskarżony naruszył zasady bezpieczeństwa oraz reguły ostrożności, których przestrzeganie mogłoby zapobiec skutkowi. W orzecznictwie od dawna ugruntowany jest pogląd, że sprawcą wypadku drogowego może być nie tylko kierujący, ale także osoba, która zmanifestowała wolę, aby kierujący powadził pojazd naruszając zasady bezpieczeństwa ruchu. Niebezpieczeństwo wywołał oskarżony i pokrzywdzony – nieżyjący kierowca. Jednak oskarżonemu można było przypisać spowodowanie skutku, w tym niebezpieczeństwa, któremu mógł zapobiec przez przestrzeganie zasad ostrożności.

Głosowane orzeczenie ma znacznie szerszy zasięg. Wprost odnosi się do określenia podmiotów przestępstwa z art. 177 k.k. (nie można pomijać również czynów z art. 173 i 174 k.k.). Szerokie wyłączenie podmiotowe zostało bowiem sprecyzowane wyłącznie w art. 178 k.k. Podmiotem tego przestępstwa, przewidującego surowszą odpowiedzialność karną za czyny z art. 173, 174 oraz 177 k.k. ze względu na nietrzeźwość sprawcy lub pozostawanie pod wpływem środków odurzających bądź oddalenia się z miejsca zdarzenia, może być wyłącznie prowadzący pojazd

mechaniczny. W orzecznictwie i doktrynie znalazł uznanie pogląd, że za prowadzącego pojazd uważa się tego, kto bezpośrednio włada mocą silnika, nadaje pojazdowi ruch oraz kierunek, a także członków załogi w przypadkach kierowania zespołowego¹. Jednakże praktyka wskazuje, że miały miejsce ingerencje bądź wpływ na sposób prowadzenia pojazdów mechanicznych przez osoby inne niż kierujący. Osoby takie traktowane były jako sprawcy pośredni². W doktrynie spory wywoływała kwestia odpowiedzialności za wypadek drogowy (także za czyny z art. 173 i 174 k.k.) instruktora nauki jazdy. W orzecznictwie reprezentowany był pogląd, że instruktor nauki jazdy, wykonując swoją pracę w stanie nietrzeźwości, odpowiada wyłącznie z art. 180 k.k.³, co spotkało się ze zdecydowaną i trafną krytyką⁴.

Wyrażony w glosowanym wyroku pogląd nasuwa wiele uwag krytycznych. Bezsporne bowiem było, że kierujący doskonale znał stan techniczny pojazdu, jego gabaryty oraz ciężar przewożonego ładunku. Samodzielnie wybrał określoną trasę, w tym zjazd ze wzniesienia, jak też bez niczyjej ingerencji obrał określony sposób prowadzenia pojazdu. Na jego poczynania oskarżony, niewątpliwie sprawca występku z art. 179 k.k., nie miał najmniejszego wpływu.

W jaki zatem sposób powiązać bezpośrednim związkiem przyczynowym skutek w postaci śmierci kierującego w wyniku wypadku drogowego przez niego spowodowanego, z wolą i świadomością oskarżonego, w tym także przy dokładnym rozważeniu dyrektywy art. 9 § 2 k.k.? Jest to podstawowa, choć nie jedyna kwestia wymagająca rozważenia. Zanim jednak przejdę do szczegółów, sięgnąć należy po kwestię ogólną, której nie dostrzegł sąd apelacyjny, przyjmując konstrukcję tzw. *sprawstwa rozszerzonego*, wypracowaną w nauce niemieckiego prawa karnego, a coraz częściej przenoszoną na grunt polski, z przeoczeniem istotnych różnic normatywnych. Zwrócić należy uwagę, że zastosowana koncepcja bliższa jest naukom przyrodniczym lub socjologicznym. Nauk tych wszak żadna fikcja nie krępuje i nie ogranicza, toteż niezwykle trudno będzie nieostrożność kierowcy oddzielić (przykładowo) od kompetencji jego nauczycieli, egzaminatorów, czy autorów programów nauczania, organizatorów ruchu drogowego itp.

¹ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 385; J. Kulesza, *Warunki orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 § 1 k.k.*, NP 1982, nr 5–6, s. 33; K. Buchała, Głos do wyroku SN z dnia 13 lutego 1969 r., sygn. V KRN 9/69, PiP 1970, nr 5, s. 832–833; wyrok SN z dnia 5 lutego 1987 r., sygn. V KRN 462/86, OPiKA 1988, nr 1, poz. 1, z glosą R. A. Stefańskiego, NP 1989, nr 2–3, s. 237–241; wyrok SN z dnia 29 stycznia 1972 r., sygn. Rw 1532/71, OSNKW 1972, nr 5, poz. 93.

² Np. wyroki SN: z dnia 4 lutego 1992 r., sygn. II KRN 451/91, OSN 1993, nr 11, poz. 221 i z dnia 9 października 1980 r., sygn. V KRN 258/80, OSNPG 1982, nr 1, poz. 3.

³ Por. wyrok SN z dnia 7 lipca 1998 r., sygn. III KKN 109/97, Prok. i Pr. 1999, nr 2, s. 2.

⁴ Por. wyrok SN z dnia 27 maja 1997 r., sygn. V KKN 268/96, OSNKW 1997, nr 9–10, poz. 76, z glosami aprobującymi: K. Buchały, OSP 1998, nr 3, s. 166–167 oraz A. Kawczyńskiego, Prok. i Pr. 1998, nr 5, s. 83–86.

Czytelnik w tym miejscu zapewne postawi pytanie, dlaczego glosator oderwał się od prawa, a wtrącił inne dziedziny wiedzy. Spieszę z odpowiedzią. W sprawach o przestępstwa komunikacyjne, zwłaszcza o wypadki drogowe, prawo zakłada pewną fikcję, że każdy uczestnik ruchu, a w szczególności kierujący, posiadają dostateczny zasób wiedzy oraz doświadczenia na temat niebezpieczeństw i trudności występujących w ruchu drogowym, a także poradzenia sobie z nimi. Przed blisko czterdziestu laty A. Bachrach pisał: „Gdyby fikcję odrzucić, trzeba by karać na równi z kierowcami ich nauczycieli i egzaminatorów, a właściwie często nie można by karać nikogo, ponieważ nie potrafilibyśmy sprawiedliwie rozłożyć odpowiedzialności za czyny nieprzystosowanego do ruchu kierowcy. Fikcja ta rozwiązuje trudny dylemat prawny kosztem wprowadzenia w sferę odpowiedzialności karnej elementu losowego: wszelkie wady związane ze szkoleniem, egzaminowaniem i praktycznym realizowaniem nabytych umiejętności, a więc całe ryzyko niedoskonałości tego trój etapowego procesu, składane bywa na kierowcę (...)”⁵.

Nie inaczej jest w dziedzinie infrastruktury ruchu drogowego oraz jej organizacji. Niedostatki w zakresie utrzymania bezpiecznego stanu ruchu drogowego, jego organizacji, a także środków transportu, zasadniczo obciążają kierujących, którym zarzucany jest brak ostrożności. A. Bachrach⁶ pisał, że znamienny jest fakt, iż współczesny ruch drogowy stanowi produkt zbiorowy, którego nie tworzą sami kierujący.

Zdawać by się mogło, że konstrukcja tzw. *sprawstwa rozszerzonego* podejmuje próbę swoistego rodzaju zrównoważenia odpowiedzialności karnej. Nie może ona jednak być regułą uniwersalną. Bezsporną bowiem jest rzeczą, że istnieje wiele czynników mających wpływ na wywołanie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Większość z nich dotyczy kierujących oraz innych uczestników ruchu, ale są też takie, na które owi uczestnicy nie mają najmniejszego wpływu (np. ich właściwości psychofizyczne, czynniki techniczne związane z nagłą awarią jakiegoś zespołu lub podzespołu pojazdu, istotnego dla bezpieczeństwa, jak również związane z drogą, jej oznakowaniem, organizacją ruchu itp.). Niemniej jednak, zasada ostrożności nie zwalnia uczestników ruchu z obowiązku dostosowania się do panujących warunków i okoliczności – chyba że znaleźli się w sytuacji zupełnie atypowej, niemożliwej do przewidzenia, a obowiązku przewidzenia nie można było na nich nałożyć. Praktyka dostarcza na to licznych przykładów. Zauważyć należy, że zasada indywidualizacji wyrażona w art. 20 k.k. na płaszczyźnie podmiotowej nie prowadzi do modyfikacji podstaw odpowiedzialności karnej, określonej przez znamiona poszczególnych typów czynu zabronionego⁷. Istotne jest, że obrażeń wskazanych w artykułach 173 i 177 k.k., czy spowodowania stanu określonego w art. 174 § 2 k.k.,

⁵ Por. Głosę R. A. Stefańskiego do wyroku SN z dnia 27 maja 1997 r., sygn. VKKN 268/96, WPP 1998, nr 3–4, s. 178–180.

⁶ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, *op. cit.*, s. 12.

⁷ Szerzej zob. P. Kardas, (w:) A. Zoll (red.) *Kodeks karny. Komentarz*, t. I, Warszawa 2007, s. 353–354.

doznał sam sprawca lub inna osoba. W tego rodzaju sytuacji podmiot udostępniający pojazd, a także dopuszczający określoną osobę do ruchu, może być również sprawcą, a powodujący katastrofę, sprowadzający bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy lub wypadek drogowy, w stosunku do niego są osobą inną⁸.

Z zaprezentowanym przez P. Kardasa poglądem nie można się do końca zgodzić, chyba że zajdą sytuacje związane z bezpośrednią ingerencją (np. pasażera czy właściciela) w czynności kierującego związane ze sposobem prowadzenia pojazdu. Tego rodzaju sytuacja miały miejsce w praktyce. Spotykane były przypadki, że pasażer samochodu niespodziewanie szarpnął za kierownicę, zaciągnął hamulec ręczny, zasłonił kierującemu oczy, czy też go obezwładnił. W takich przypadkach można mówić o sprawstwie ze strony tej osoby wypadku drogowego, katastrofy lub sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa, a nawet innych czynów stypizowanych, np. w rozdziale XIX *Kodeksu karnego*. Będzie to zależało od poczynionych ustaleń faktycznych. W przypadkach innych, nawet bardzo nagannych i nieodpowiedzialnych zachowań, ale bez ingerencji w prowadzenie pojazdu mechanicznego, sprawca może – przykładowo – ponieść odpowiedzialność z art. 160 k.k., czy też z art. 179 lub 180 k.k. Sprawca powinien mieć bowiem wpływ na sposób jazdy kierującego, w tym także na przestrzeganie przez niego obowiązujących zasad bezpieczeństwa. W przeciwnym razie konstrukcja sprawstwa rozszerzonego może prowadzić do sytuacji wręcz absurdalnych, ale empirycznie możliwych – na przykład odpowiedzialności karnej „swarliwej żony”, która swoim gadaniem osłabiła zdolności psychomotoryczne zdenerwowanego męża, a ten, prowadząc samochód, spowodował wypadek drogowy.

Niewątpliwie konstrukcji sprawstwa rozszerzonego w szczególnie uzasadnionych przypadkach nie można całkowicie odrzucić, ale należy ją ograniczyć do sytuacji, kiedy podmiot określony w art. 179 k.k. lub art. 180 k.k. miał bezpośredni wpływ na sposób jazdy sprawcy czynów z artykułów 173, 174, 177 i 178a § 1 k.k. Stąd istnieje możliwość zbiegu wskazanych przepisów z innymi, określonymi w rozdziale XXI *Kodeksu karnego*⁹. W polskim systemie prawnym koncepcja sprawstwa rozszerzonego bliższa jest regulacjom prawa cywilnego¹⁰. Tego rodzaju koncepcji nie można jednak całkowicie odrzucać jako kompletnie nieprzydatnej, ale należy ją uzależniać od precyzyjnych ustaleń faktycznych, zwłaszcza w zakresie strony przedmiotowej czynu zarzuconego sprawcy, tj. jego winy oraz zamiaru. W tej kwestii godny uwagi jest pogląd wyrażony przez Sąd Okręgowy w Krakowie w wyroku z dnia 17 lutego 2005 r. (sygn. II Ka 30/05, KZS 2005, nr 3, poz. 44): „Nieprawidłowe wykonanie naprawy samochodu, mające istotne znaczenie dla

⁸ Por. R. A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016, s. 1055.

⁹ Szerzej zob. M. Pawelec, *O zbiegu przepisów określających przestępstwa skierowane przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym*, Paragraf na Drodze 2016, nr.8, s.16–27.

¹⁰ Szerzej zob. Z. Jędrzejewski, *Bezprawność jako element przestępczości czynu. Studium na temat struktury przestępstwa*, Rozdział I, Lex/el oraz podana tam literatura. Zob też P. Kozłowska-Kalisz, *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Lex/el.

bezpieczeństwa, dokonane przez właściciela firmy naprawczej lub jego pracownika, nieposiadających odpowiednich kwalifikacji dla dokonywania napraw tego rodzaju, pociąga za sobą odpowiedzialność właściciela za stan techniczny pojazdu, zatem za powstały wypadek, o ile wykazano jego nieumyślność”.

Nie może budzić zastrzeżeń pogląd, że współodpowiedzialnymi za wypadek drogowy mogą być również inne osoby – z zastrzeżeniem przypisania im nie tylko takiego skutku, jaki został przez nie spowodowany, chociażby przez nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa¹¹. Konstrukcja rozszerzonej odpowiedzialności znacznie bardziej odpowiada rozwiązaniom legislacyjnym przyjętym w art. 215 k.k. z 1932 r.¹² Kładzie bowiem akcent na wywołane niebezpieczeństwo, a nie na skutek¹³.

I uwaga końcowa. Wypadków drogowych nie sposób będzie wyeliminować. Będą one nieodłącznie towarzyszyć rozwojowi motoryzacji. Problematyka prewencji będzie zatem ograniczać się do zmniejszenia rozmiarów tej hekatombi.

W niniejszej glosie, co zrozumiałe, zabrakło miejsca na postulaty profilaktyczne, które – zdaniem autora – zmniejszyłyby rozmiary tego zjawiska, jak też ograniczyłyby jego skutki. Stosowanie środków karno-represyjnych, które można określić jako czysto subsydiarne, oczywiście może mieć tu wpływ na podejmowane działania profilaktyczne, ale tylko bardzo ogólny. Stosowane w dotychczasowej formie – zawodzą. Jest to jednak zagadnienie wymagające odrębnych rozważań.

Bibliografia

1. Bachrach, A. (1980). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa.
2. Buchała, K. (1970). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 13 lutego 1969 r.*, sygn. V KRN 9/69, PiP, nr 5.
3. Buchała K. (1998). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 maja 1997 r.*, sygn. V KKN 268/96, OSP, nr 3.
4. Jędrzejewski, Z. (2009). *Bezprawność jako element przestępczości czynu. Studium na temat struktury przestępstwa*, rozdział I, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa. Lex/el.
5. Kardas, P. (2007) (w:) A. Zoll, (red.) *Kodeks karny. Komentarz*, t. I, Warszawa.
6. Kawczyński, A. (1998). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 maja 1997 r.*, sygn. V KKN 268/96, Prok. i Pr., nr 5.

¹¹ Por. wyrok SN z dnia 23 lipca 2013 r., sygn. V KK 32/14, LEX nr 1499212; wyrok SN z dnia 9 kwietnia 2013 r., sygn. II KK 206/12, OSP 2014, nr 6, poz. 63; postanowienie SN z dnia 9 grudnia 2010 r., sygn. III KK 196/10, LEX nr 73675; wyrok SO w Bydgoszczy z dnia 15 listopada 2013 r., sygn. IV Ka 685/13, LEX nr 171; K. J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2016, s. 34.

¹² Por. M. Siewierski, *Kodeks karny i prawo wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 1958, s. 285–293.

¹³ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, *op. cit.*, s. 14–24.

7. Kozłowska-Kalisz, P. (2015). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa.
8. Kulesza, J. (1982). *Warunki orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 § 1 k.k.*, NP., nr 5–6.
9. Pawelec, K., J. (2016). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa.
10. Pawelec, M. (2016). *O zbiegu przepisów określających przestępstwa skierowane przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym*, Paragraf na Drodze, nr 8.
11. Siewierski, M. (1958). *Kodeks karny i prawo wykroczeń. Komentarz*, Warszawa.
12. Stefański, R., A. (1989). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 5 lutego 1987 r.*, sygn. V KRN 462/86, NP., nr 2–3.
13. Stefański, R., A. (1998) *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 maja 1997 r.*, sygn. VKKN 268/96, WPP, nr 3–4, s. 178–180.
14. Stefański, R., A. (2016). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa.

* * *

Commentary on the Ruling of the Wrocław Court of Appeal of 24 August 2016, Ref. II Aka 201/16, concerning so-called “extended perpetration” of a road accident

Summary

This is a critical commentary on the titular ruling of the Wrocław Court of Appeal, the wording of which is as follows: “The perpetrator of an accident may be not only the driver, but any person who has in any way manifested the will that the driver should drive the vehicle in violation of traffic safety rules, in effect causing the result described in Art. 177 § 2 *Penal Code*. The responsibility of such a person is based on the concept of the so-called “extended perpetration«.” By the above mentioned ruling, a company employee, who was the owner of a vehicle that was involved in an accident, was found guilty of co-perpetration (alongside the driver) of a road accident: the said owner was held responsible for allowing a vehicle that was seriously impaired onto the road. The author formulates a series of critical observations in relation to this judgement.

Keywords

Road accident, vehicle impairment, responsibility for allowing an impaired vehicle onto the road.

