

*Kazimierz J. Pawelec*

## **Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 23 grudnia 2015 r., sygn. II Aka 386/16<sup>\*)</sup>,**

w sprawie sprowadzenia niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy przez sprawcę niebędącego uczestnikiem ruchu drogowego

### **Streszczenie**

Głosowane orzeczenie, chociaż dotyczy konkretnej sprawy związanej z umyślnym sprowadzeniem niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym przez osoby niebędące uczestnikami ruchu, ma walor ogólniejszy. Dotychczas zagadnienie to nieczęsto było przedmiotem orzeczeń sądowych, jak też nie spotykało się z zainteresowaniem doktryny. Tymczasem jest to problem istotny dla bezpieczeństwa współczesnego ruchu, a ograniczenie jego problematyki do wybranych wykroczeń drogowych wydaje się być znacznym uproszczeniem. Zauważyć należy, że we współczesnym świecie dosłownie każde przestępstwo może być popełnione w związku z ruchem drogowym. Stąd spowodowanie niebezpieczeństwa, jako przewidywalnego skutku, nie mającego związku z naruszonymi zasadami bezpieczeństwa, daje asumpt do podjęcia rozważań na temat podjęcia poważnej dyskusji na temat zmian obowiązujących przepisów, dostosowania ich do występujących realiów. Tym też zagadnieniom poświęcone zostały rozważania zaprezentowane w glosowanym wyroku.

### **Słowa kluczowe**

Zasady bezpieczeństwa, spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym, sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, wypadek drogowy, konstrukcja rozszerzonej odpowiedzialności, sprawstwo bezpośrednie i pośrednie.

\* \* \*

### ***Teza wyroku***

„W każdym przypadku naruszenia kabli i przewodów oraz aparatury sygnalizacyjnej, telekomunikacyjnej i sterowniczej, niezależnie od tego, że powoduje to bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym w myśl art. 174 § 1 k.k.,

---

**Dr Kazimierz J. Pawelec**, adwokat, Warszawa.

<sup>\*)</sup> Lex/el.

to dodatkowo stwarza jednocześnie zagrożenie dla zdrowia i życia ludzkiego oraz mienia. Konsekwencją tych działań był m.in. zanik napięcia w sieci trakcyjnej i brak możliwości reakcji motorniczego elektrowozu, wystąpienie nieprawidłowości w działaniu urządzeń sterowania ruchem, co miało zasadniczy wpływ i stanowiło niebezpieczeństwo w ruchu. Natomiast nieprawidłowości w działaniu urządzeń sterowania ruchem stanowiły zagrożenie dla zdrowia, mienia i życia osób trzecich. W przypadku kradzieży bądź uszkodzenia elementów sieci trakcyjnej musiało nastąpić ograniczenie w ruchu pociągów, i to na kilka godzin. Pociągi musiały poruszać się wahadłowo, po jednym torze. W przypadku obniżenia się przewodów następuje zablokowanie elektrowozu. Dodatkowo, zwisające do wysokości 2 metrów nad ziemią przewody trakcji mogły stanowić zagrożenie porażenia osób trzecich, czyli zagrożenie dla zdrowia i życia ludzkiego”.

### *Glosa*

Stanowisko zajęte przez Sąd Apelacyjny w Katowicach zasługuje na pełną aprobatę. Aczkolwiek dotyczy konkretnej sprawy, to jednak ma znaczenie ogólniejsze, a dotyczące sprowadzenia niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy w ruchu lądowym przez osoby nieuczestniczące w tym ruchu. Dotychczas zagadnienie to było traktowane „po macoszemu”, zarówno w orzecznictwie sądowym, jak też w wypowiedziach doktryny. Tymczasem jest to problem ważny dla bezpieczeństwa ruchu, a ograniczenie jego problematyki do wykroczeń stypizowanych w artykułach 71, 72, 73, 74, a zwłaszcza 76 k.w., wydaje się znacznym uproszczeniem. Zanim jednak przejdę do szczegółowej analizy problematyki sprowadzenia niebezpieczeństwa przez osoby nieuczestniczące w ruchu lądowym, należy w wielkim skrócie przedstawić stan faktyczny sprawy będącej przedmiotem niniejszej glosy.

Kilka osób, w ramach zorganizowanej grupy przestępczej, na przestrzeni blisko roku zajmowało się kradzieżami miedzianych elementów lin nośnych trakcji kolejowej, co, niezależnie o szkód wyrządzonych PKP, powodowało inne wymierne szkody w postaci sprowadzenia realnego niebezpieczeństwa nastąpienia katastrof kolejowych. Sąd Apelacyjny uznał, że nie mieli racji skarżący wyrok obrońcy oskarżonych, że kradzieże napowietrznej sieci trakcyjnej nie prowadziły do wypadku w każdym z tych zdarzeń, czyli do stanu bezpośredniego niebezpieczeństw katastrofy w ruchu lądowym. Sąd pierwszej instancji prawidłowo bowiem ustalił, że w przypadku każdego z przypisanych oskarżonym odcięcia fragmentu lub uszkodzenia sieci trakcyjnej stwarzali oni sytuacje zagrożenia, które w każdej chwili, i to niezależnie od dalszej ingerencji człowieka, mogłyby doprowadzić do katastrofy w ruchu lądowym.

Oba sądy w tej materii przekonała opinia biegłego, zacytowana w tezie glosowanego orzeczenia. Krótko mówiąc, Sąd Apelacyjny przyjął, że niebezpieczeństwo nastąpienia katastrofy w ruchu lądowym występowało realnie, z czym oskarżeni przynajmniej musieli się godzić.

Od strony przedmiotowej, norma art. 174 § 1 k.k. określa zakaz podejmowania zachowań skutkujących spowodowaniem bezpośredniego niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy, co jednoznacznie przesądza o tym, że powołany przepis określa typ przestępstwa skutkowego, charakteryzującego się konkretnym (nie abstrakcyjnego) narażeniem dobra prawnego na niebezpieczeństwo. Okoliczność ta ma podstawowe znaczenie o tyle, że nie sposób przypisać danemu sprawcy popełnienia przestępstwa z art. 174 § 1 k.k., o ile nie zostanie wykazane, iż spowodowane przez niego niebezpieczeństwo miało charakter konkretny. Nie jest wystarczające wykazanie, że owo niebezpieczeństwo było wyłącznie potencjalne. W toku postępowania karnego należy jednoznacznie ustalić, że w sytuacji będącej skutkiem czynu, spowodowane zagrożenie wystąpiło już w takiej skali, że niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób mogło ziścić się bez żadnych dalszych, bezprawnych zachowań danego sprawcy i bez konieczności pojawienia się jakichkolwiek nowych czynników dynamizujących<sup>1</sup>.

Podmiotem przestępstwa z art. 174 § 1 k.k. może być każdy, zarówno uczestnik ruchu, jak osoba związana z nim pośrednio, jak też absolutnie z nim nie powiązana<sup>2</sup>. Praktyka dostarcza przykładów, że nie tylko uczestnicy ruchu drogowego mogą być sprawcami występku z art. 174 § 1 k.k. Wystarczy wskazać na głosowane orzeczenie czy też na przykłady dotyczące (przykładowo) obrzucania przez kibiców kamieniami zwolenników „wrogiej” drużyny, jadących autokarem bądź blokowanie autostrady przez owych kibiców, czy oblewanie samochodów podczas tzw. śmigusa dyngusa.

W odniesieniu do kierujących, judykatura, jak też doktryna, dopuszcza umyślne spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu drogowym w zamiarze ewentualnym, zaznaczając, że godzenie się na spowodowanie niebezpieczeństwa miewa miejsce sporadycznie, przeważnie jeśli sprawcy towarzyszył znaczny stopień odurzenia alkoholem czy narkotykami, bądź rażące, umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa. Nie jest przy tym wymagany od strony podmiotowej szczególny kierunek nastawienia sprawcy do jego działania bądź zaniechania. Niewątpliwie warunkiem koniecznym, otwierającym drogę do podjęcia rozważań na temat winy umyślnej sprawcy spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy w ruchu drogowym, jest umyślne naruszenie przez niego zasad bezpieczeństwa<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Por. postanowienia SN: z dnia 16 kwietnia 2014 r., sygn. II KK 314/13, LEX nr 1491259; z dnia 6 listopada 2013 r., sygn. V KK 326/13, LEX nr 1396498; z dnia 24 stycznia 2007 r., sygn. II KK 260/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 271. Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Sporządzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa 2017, s. 26–32 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

<sup>2</sup> Por. wyrok SN z dnia 21 lutego 1959 r., sygn. IV K 197/58 (w:) A. Wąsek, *Kodeks karny. Komentarz*, Legalis/el oraz wyrok SN z dnia 24 listopada 1972 r., sygn. IV KR 245/72, LEX nr 21532; zob. też: A. Bachrach, *Przestępstwa drogowe w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego (1945–1962)*, Warszawa 1963, s. 8 oraz K. J. Pawelec, *Sporządzenie...*, *op. cit.*, s. 28.

<sup>3</sup> Por. wyrok SN z dnia 4 kwietnia 1973 r., sygn. IV KR 8/73, niepubl.

W odniesieniu do sprawców nieuczestniczących w ruchu drogowym, którzy swym zachowaniem wywołali umyślnie, w zamiarze *dolo eventuali*, realne zagrożenie niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy, zagadnienie wydaje się proste, chociaż nie wolne od kontrowersji<sup>4</sup>. Wydaje się, że w odniesieniu do ich zachowań może znaleźć racjonalne zastosowanie konstrukcja *rozszerzonej odpowiedzialności*, zwłaszcza w odniesieniu do osób, które nie uczestniczą bezpośrednio w ruchu drogowym. Można przyjąć, że osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo owego ruchu nie mogą pozostać obojętne w przypadku uzyskania informacji, iż organizacja ruchu, oznakowanie drogi, stan nawierzchni (itp.) stwarzają realne niebezpieczeństwo zaistnienia wypadku bądź katastrofy. Jeśli nie podjęły one stosownych działań zapobiegawczych, to nie powinny pozostać bezkarne w razie zaistnienia konkretnego skutku lub choćby niebezpieczeństwa jego zaistnienia. Jednakże w obowiązującym porządku prawnym może się to odnosić wyłącznie w stosunku do katastrofy bądź występkę z art. 160 k.k. Prawdą jest, że osoby te nie miały najmniejszego wpływu na sposoby zachowania się uczestników ruchu, ale skoro uzyskały informacje o realnie grożącym niebezpieczeństwie i nie podjęły konkretnych działań, to ich odpowiedzialność za skutek jawi się jako pozostająca w bezpośrednim związku przyczynowym z konkretnym zdarzeniem bądź też wywołanym niebezpieczeństwem.

Sąd Apelacyjny we Wrocławiu, w wyroku z dnia 24 sierpnia 2016 r., sygn. II Aka 201/166 (LEX nr 2115443), stanął na następującym stanowisku: „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 k.k. Odpowiedzialność takiej osoby opiera się na konstrukcji tzw. *sprawstwa rozszerzonego*”<sup>5</sup>.

Omawiany tutaj problem jest nieco inny. Chociaż przytoczony pogląd Sądu Apelacyjnego został w konkretnym przypadku oceniony krytycznie, nie może być jednak całkowicie odrzucony, zwłaszcza w odniesieniu do sprawców niebędących uczestnikami ruchu, lub tych odpowiedzialnych za jego bezpieczeństwo. Wprost bowiem odnosi się do podmiotów wskazanych w rozdz. XXI *Kodeksu karnego*, choć nie wszystkich z nich należy zaliczyć do sprawców bezpośrednich, w tym także tych, którym zarzucono popełnienie przestępstw spoza katalogu skierowanych przeciwko bezpieczeństwu ruchu. Zwraca jednak uwagę *modus operandi* postępowania sprawców, który polegał na sprowadzeniu konkretnego niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy lub wypadku drogowego. Podobne uwagi należy odnieść do osób pośrednio zobowiązanych do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu.

---

<sup>4</sup> Zob. J. K. Warylewski, *Kontratypy wiosenne*, Pal. 1999, nr 7–8, s. 24; także J. Piórkowska-Flegier, (w:) *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, pod red. T. Bojarskiego. Lex/el.

<sup>5</sup> Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 24 sierpnia 2016 r., sygn. II Aka 201/16*, Paragraf na Drodze 2017, nr 3, s. 51–59.

Brak z ich strony reakcji na zgłaszane uwagi o grożącym niebezpieczeństwie (na przykład złej widoczności na przejeździe kolejowym, wprowadzającym w błąd oznakowaniu) nie wyklucza możliwości pociągnięcia tych osób do odpowiedzialności karnej, niezależnej od art. 231 k.k., ale również w zbiegu z art. 173, 174 bądź 177 k.k. Należy przy tym zauważyć, że czyn z art. 177 k.k. może być popełniony wyłącznie z winy nieumyślnej, natomiast z art. 173 i 174 k.k. także z winy umyślnej. Stąd badanie tego rodzaju sytuacji wymaga zgromadzenia pełnego materiału dowodowego oraz precyzyjnego rozważenia treści art. 9 § 1 k.k.

Ogólnie można zauważyć, że dosłownie każde przestępstwo może być popełnione w związku z ruchem drogowym. Stąd wywołanie narażenia na niebezpieczeństwo, jako przewidywalnego skutku, niemającego absolutnie żadnego związku z naruszonymi zasadami bezpieczeństwa, daje w uzasadnionych ku temu przypadkach możliwość podjęcia rozważań na temat kumulatywnej ich kwalifikacji z art. 173 lub 174 k.k., ale nie z art. 177 k.k. Wyraźnie zatem widać lukę w przepisach, którą może zapełnić znowelizowany art. 174 k.k. *De lege ferenda* można postulować jego zmianę przez wprowadzenie drobnej korekty redakcyjnej. Owa korekta polegałaby na dodaniu do treści powołanego przepisu przestępstwa wypadku drogowego. Zaproponowana zmiana miałaby zatem brzmienie: Kto sprowadza bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy *lub wypadku* w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze... Zaproponowany zabieg legislacyjny nie naruszałby aksjologii przestępstw przeciwko bezpieczeństwu, ale przystawałby do realiów współczesnych zachowań, które dotychczas traktowane były jako wykroczenia, chociaż ładunek społecznego niebezpieczeństwa wskazywałby, aby były traktowane inaczej.

### **Bibliografia**

1. Bachrach, A. (1963). *Przestępstwa drogowe w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego (1945–1962)*, Warszawa.
2. Pawelec, K., J. (2017). *Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 24 sierpnia 2016 r., sygn. II Aka 201/16, Paragraf na Drodze*, nr 3.
3. Pawelec, K., J. (2017). *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa.
4. Piórkowska-Flegier, J. (w:) *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, pod red. T. Bojarskiego, wyd. Lex/el.
5. Warylewski J., K. (1999). *Kontratypy wiosenne*, Pal., nr 7–8.
6. Wąsek, A. *Kodeks karny. Komentarz*, wyd. Legalis/el.

\* \* \*

## Commentary on the judgement of the Court of Appeal in Katowice of 23 December 2015, Ref. II Aka 386/16, on bringing about a threat of occurrence of a disaster by a perpetrator who is not a road user

### **Abstract**

Although the reviewed ruling concerns a specific case linked with the deliberate bringing about of the danger of a disaster in road traffic by persons who are not road users, it also has more general value. Up till now this issue has not often been the subject of court rulings, neither has it met with interest in the legal doctrine. However, it is an issue important for the safety of modern road traffic, and limiting the scope of this issue to selected traffic offences seems to be a major oversimplification. It should be noted that in the contemporary world, literally every crime can be committed in connection with road traffic. Hence causing danger, as a predictable result – but not involving the violation of road safety principles – gives rise to deliberations on the subject of undertaking serious discussions on changes in the existing legislation, and applying them to existing realities. The deliberations presented in the commented ruling were also devoted to these issues.

### **Key Words**

Principles of road safety, causing a disaster in land traffic, bringing about the danger of a disaster in land traffic, road accident, the concept of extended responsibility, direct and indirect perpetration.