



**Mikołaj
Małecki**



**Daniel
Kwiatkowski**

Odpowiedzialność karna za niebezpieczne hamowanie.

Studium trzech przypadków

Streszczenie

Artykuł porusza problematykę zachowania przez kierującego wymaganej przepisami prawa ostrożności przy manewrze hamowania. Na przykładzie trzech stanów faktycznych autorzy wskazują, że w pewnych sytuacjach winnym zdarzenia drogowego (wypadku lub kolizji) może być wyłącznie lub częściowo osoba podejmująca manewr hamowania w sposób nieprzewidywalny i sprzeczny z regułami postępowania w ruchu lądowym, nawet jeśli drugi uczestnik zdarzenia – kierujący pojazdem jadącym z tyłu – naruszył inne, lecz mniej istotne w danych okolicznościach, zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Słowa kluczowe

Hamowanie, odstęp, pojazd, uczestnik ruchu, obiektywne przypisanie skutku.

Otrzymano w dniu 3.11.2017 r., przyjęto w dniu 28.11.2017 r.

* * *

1. Wprowadzenie

Zagadnienie zachowania przez kierującego wymaganej przepisami prawa ostrożności przy manewrze hamowania pojazdu stało się przedmiotem zainteresowania autorów zajmujących się kwestiami bezpieczeństwa w ruchu drogowym¹. W niniejszych analizach zagadnienie (nie)bezpiecznego hamowania zostanie omówione metodą studium przypadków, na kanwie trzech sytuacji w ruchu drogowym, mogących budzić wątpliwości związane z odpowiedzialnością karną uczestnika

Dr Mikołaj Małecki, Katedra Prawa Karnego Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

Daniel Kwiatkowski, student Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

¹ Zob. dyskusję dotyczącą m.in. reguły ostrożności, mówiącej o bezpiecznym odstępie między pojazdami: R. Zahorski, *Hamować gwałtownie, czy uderzyć w zagrządzający drogę inny pojazd?*, Paragraf na Drodze 2014, nr 7; R. A. Stefański, *Bezpieczny odstęp między pojazdami*, Paragraf na Drodze 2014, nr 12; R. Zahorski, *Logika działania gatunku homo sapiens i jej znaczenie w procesie myślenia. Artykuł polemiczno-dydaktyczny*, Paragraf na Drodze 2015, nr 3; R. A. Stefański, *O bezpiecznym odstępie raz jeszcze (i miejmy nadzieję ostatni)*, Paragraf na Drodze 2015, nr 4.

zdarzenia, który zaczął hamować (będzie o tym mowa w drugiej części opracowania). Analiza wskazanych przypadków wydaje się uzasadniona również z tego względu, że czynność hamowania, skutkująca zmniejszeniem prędkości pojazdu, w powszechnym odczuciu kojarzy się raczej z zachowaniem uchylającym bądź minimalizującym zagrożenie w ruchu drogowym, a nie z wywołaniem zagrożenia, rodzącym pełną lub choćby tylko częściową odpowiedzialność karną.

Przed przystąpieniem do analizy poszczególnych przypadków konieczne jest naświetlenie podstawowych regulacji prawnych związanych z tytułową problematyką i wypracowanych w nauce prawa karnego zasad przypisania danej osobie sprawstwa czynu zabronionego, co uczyniono w pierwszej części opracowania.

2. Zasady odpowiedzialności za przestępstwo lub wykroczenie związane z niebezpiecznym hamowaniem

Kierowanie pojazdem w ruchu lądowym, co oczywiste, musi odbywać się z poszanowaniem zasad bezpieczeństwa, wyznaczonych przepisami powszechnie obowiązującego prawa. Zasady te, wynikające bezpośrednio z przepisów prawa, a także sformułowane w toku ich wykładni przez doktrynę i orzecznictwo, stanowią zbiór reguł postępowania z dobrem prawnym, wiążących daną osobę w określonych okolicznościach². Naruszenie reguł postępowania z dobrem prawnym jest istotną przesłanką przypisania odpowiedzialności karnej za dany czyn, w zakresie tzw. *znamion przedmiotowych czynu zabronionego*, gdy ustala się, że zachowanie podmiotu wyczerpało znamię „powodowania” określonego skutku (np. w art. 177 § 1 i 2 k.k.), bądź stanowiło naruszenie ostrożności w ruchu lądowym (np. w art. 86 § 1 k.w.). Przy braku naruszenia przez daną osobę reguł wiążących ją w danych okolicznościach, jej czyn nie może zostać uznany za bezprawny, a wobec tego nie może rodzić odpowiedzialności karnej³.

We współczesnej nauce prawa karnego podkreśla się, że okoliczności, w których aktualizuje się nakaz podjęcia określonego zachowania, muszą być obiektywnie rozpoznawalne, tj. możliwe do percepcji z perspektywy modelowego, dobrego obywatela, np. kierowcy wykonującego w sposób sumienny i uważny swoje obowiązki⁴. Twierdzenia te analizowane są szczegółowo w ramach nauki o tzw. *obiek-*

² Na temat roli reguł postępowania z dobrem prawnym zob. A. Zoll, *O normie prawnej z punktu widzenia prawa karnego*, Krakowskie Studia Prawnicze 1991, nr 23, s. 71 i n.; M. Bielski, *Naruszenie reguł ostrożności czy nadmierna ryzykowność zachowania, jako właściwe kryterium prawno-karnego przypisania skutku*, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych 2004, nr 1, s. 34 i n.; S. Tarapata, *Głos w sprawie „niebezprawnego naruszenia reguł postępowania z dobrem prawnym” (o przypadku tzw. „płonącego anioła”)*, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych 2013, nr 2, s. 25 i n.

³ Zob. A. Zoll, *Karalność i karygodność czynu jako odrębne elementy struktury przestępstwa*, (w:) *Teoretyczne problemy odpowiedzialności karnej w polskim oraz niemieckim prawie karnym*, red. T. Kaczmarek, Wrocław 1990, s. 101 i n.

⁴ Zob. np. J. Majewski, *Prawnokarne przypisanie skutku przy zaniechaniu*, Kraków 1997, s. 68 i n.

tywnym przypisaniu sprawstwa czynu zabronionego⁵. Zdarzenia nieprzewidywalne nie pozwalają na dostosowanie zachowania się danej osoby do zmieniającej się rzeczywistości, a wobec tego nie aktualizują nakazów lub zakazów zawartych w normach sankcjonowanych, do których zaliczają się tzw. *normy ostrożności*⁶ (zwykłej czy szczególnej⁷), a także *zasada ograniczonego zaufania* wiążąca uczestników ruchu drogowego, o której będzie jeszcze mowa niżej. Nie ulega wątpliwości, że nie można od człowieka wymagać postępowania zgodnego z regułami ostrożności, jeżeli *ex ante* nie była możliwa do obiektywnego przewidzenia aktualizacja obowiązku zachowania się w określony sposób (*impossibulum nulla obligatio est*).

Koncepcje obiektywnego przypisania sprawstwa czynu zabronionego, omawiane w teorii prawa karnego, oddziałują na orzecznictwo sądów powszechnych i Sądu Najwyższego. Ten ostatni stwierdzał: „Obowiązki te (gwaranta z art. 2 k.k. – *uwaga autorów*) aktualizują się w momencie wystąpienia niebezpieczeństwa, przy czym musi być ono obiektywnie rozpoznawalne ex ante” (*podkr. autorów*)⁸.

Z kolei Sąd Apelacyjny we Wrocławiu uznał, że „jeżeli niebezpieczeństwo dla dobra prawnego nie było obiektywnie rozpoznawalne, to adresat normy nie ma informacji o zaktualizowaniu się obowiązku przeciwstawienia się niebezpieczeństwu i zapobieżenia skutkowi”⁹.

Jeszcze dobitniej istota omawianego zagadnienia została przedstawiona przez Sąd Najwyższy w następującej wypowiedzi: „Warunek przewidywalności skutku jest nieodzownym warunkiem aktualizacji po stronie adresata normy sankcjonowanej obowiązku podjęcia zachowań zgodnych z wymaganymi w danych okolicznościach regułami postępowania. Brak obiektywnej przewidywalności skutku przestępnego w danej sytuacji faktycznej wyklucza możliwość podjęcia zachowania zgodnego z regułami postępowania, a zatem wyklucza uznanie takiego zachowania za pozostające w granicach zakresu zastosowania normy sankcjonowanej. Konsekwentnie nie jest możliwe pozytywne stwierdzenie, iż sprawca ten zachował się bezprawnie i może ponieść odpowiedzialność za zaistniały obiektywnie skutek. Podkreślić należy także, że zagadnienie przewidywalności określonego skutku,

⁵ Zob. M. Bielski, *Kryteria obiektywnego przypisania skutku na tle współczesnej polskiej dogmatyki prawa karnego*, (w:) *Państwo prawa i prawo karne. Księga Jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla*, red. P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, t. II, Warszawa 2012, s. 503 i n.

⁶ Szerzej na temat norm ostrożności w prawie karnym zob. M. Byczyk, *Normy ostrożności w prawie karnym*, Poznań 2016.

⁷ Zob. art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 126, ze zm.: „Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo, gdy ustawa tego wymaga – szczególnie 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”.

⁸ Postanowienie SN z dnia 6 października 2016 r., sygn. V KK 94/16, OSNKW 2017, nr 1, poz. 3.

⁹ Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 6 kwietnia 2016 r., sygn. II AKA 67/16, OSAW 2016, nr 2, poz. 338.

jako warunek jego przypisania, w orzecznictwie sądowym pojawia się już od ponad pół wieku”¹⁰.

Z kolei przesądzenie, że niebezpieczeństwo było obiektywnie przewidywalne, a kierujący naruszył reguły postępowania z dobrem prawnym, a więc postąpił bezprawnie w danej sytuacji faktycznej, nie musi automatycznie oznaczać, że osoba taka zostanie uznana za sprawcę czynu zabronionego pod groźbą kary (przestępstwa albo wykroczenia). Na przypisanie sprawcy odpowiedzialności karnej wpływają również inne przesłanki, jak włączenie się cudzego zakresu odpowiedzialności karnej (osoba trzecia może częściowo lub pełnym zakresie przejąć odpowiedzialność za skutek¹¹), bądź ustalenie, że zgodne z prawem zachowanie alternatywne nie zdołałoby w danych okolicznościach zneutralizować zagrożenia dla dobra prawnego i zapobiec skutkowi¹².

Jedną z zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym jest *zasada ograniczonego zaufania*. Należy ona, obok zasady szczególnej ostrożności i zasady prędkości bezpiecznej, do ogólnych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, które mają z reguły zastosowanie do wszystkich sytuacji na drodze¹³. Powszechnie przyjmuje się, iż naruszenie zasady ograniczonego zaufania ma istotne znaczenie dla przypisania odpowiedzialności karnej, i to zarówno za przestępstwo, jak i za wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Przede wszystkim dotyczy to czynów zabronionych opisanych w art. 177 § 1 i 2 k.k.¹⁴ oraz w art. 86 § 1 k.w.¹⁵, bowiem wymagają one przestrzegania zasad bezpieczeństwa zrelatywizowanych do sytuacji w ruchu lądowym (a także, co aktualnie mniej interesujące, w ruchu wodnym lub powietrznym). Sprawstwo tego typu czynów opiera się na ustaleniu niezacho-

¹⁰ Zob. wyrok SN z dnia 4 lipca 2013 r., sygn. III KK 33/13, OSNKW 2013, nr 11, poz. 94.

¹¹ Na temat roli tzw. negatywnych przesłanek przypisania skutku zob. M. Małecki, *Zbiegi i kolizje przypisania skutku*, (w:) *Obiektywne oraz subiektywne przypisanie odpowiedzialności karnej*, red. J. Giezek, P. Kardas, Warszawa 2016, s. 317 i n.

¹² Zob. J. Giezek, *Zgodne z prawem zachowanie alternatywne jako kryterium przypisania skutku*, (w:) *Kwartalnik Prawa Publicznego. Podstawy odpowiedzialności karnej za przestępstwo skutkowe*, red. J. Majewski, Warszawa 2004, s. 49 i n. Najczęściej spotykane w nauce prawa karnego kryteria przypisania sprawstwa czynu zabronionego przedstawia P. Konieczniak, (w:) *O nowelizacji, do której nie doszło, czyli blaski i cienie obiektywnego przypisania skutku*, *Studia Iuridica* 2016, t. 65, s. 41 i n.

¹³ Zob. G. Bogdan, (w:) *Kodeks karny. Część szczególna, t. II. Komentarz do art. 117–277 k.k.*, red. A. Zoll, Warszawa 2013, komentarz do art. 177 k.k., teza 9.

¹⁴ Zob. R. A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2016, komentarz do art. 177 k.k., teza 5.; J. Piórkowska-Flieger, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa 2016, komentarz do art. 177 k.k., teza 3.

¹⁵ Zob. R. A. Stefański, (w:) *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 2011, komentarz do art. 86 k.w., rozdział 3.2.5.1, teza 1.; M. Budyn-Kulik, (w:) *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2009, komentarz do art. 86 k.w., teza 3.

wania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, o czym stanowią odpowiednio art. 9 § 2 k.k.¹⁶ i art. 6 § 2 k.w.¹⁷

Zgodnie z art. 4 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*: „Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania”¹⁸. Reguła ta uprawnia uczestników ruchu do przyjmowania, że inni uczestnicy będą postępować zgodnie z przepisami prawa, do czasu, gdy szczególne okoliczności faktyczne nie zaczną uzasadniać porzucenia tego założenia i przyjęcia postawy braku zaufania do tych podmiotów. Postrzegalne zachowania innych uczestników ruchu muszą wzbudzić w danej osobie przekonanie, że prawdopodobne staje się odstąpienie przez nich od przestrzegania zasad bezpieczeństwa. Zasada ograniczonego zaufania nie jest zatem tożsama z zasadą nieograniczonej nieufności. Uczestnik ruchu nie ma obowiązku zakładać *a priori* braku przestrzegania reguł postępowania przez innych uczestników ruchu, gdyż podejście takie sparaliżowałoby możliwość wszelkiego ruchu pojazdów¹⁹. Kierujący ma zatem obowiązek zakładać możliwość niezgodnego z prawem zachowania się innych uczestników ruchu tylko w przypadku zaktualizowania się okoliczności obiektywnie uzasadniających utratę zaufania do innego uczestnika ruchu. Wynikają one przede wszystkim z cech osobistych człowieka (np. bardzo młody wiek²⁰, czy wyraźny stan nietrzeźwości²¹), jego nieprawidłowego zachowania się (np. wymuszenie przejazdu²², niereagowanie na sygnały ostrzegawcze innego uczestnika ruchu²³), bądź ze specyfiki miejsc i sytuacji (np. w pobliżu przejścia dla pieszych²⁴, czy dworca kolejowego²⁵).

¹⁶ „Czyn zabroniony popełniony jest 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” (*podkr. autorów*).

¹⁷ „Wykroczenie nieumyślnie zachodzi, jeżeli sprawca, nie mając zamiaru jego popełnienia, popełnia je jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo że możliwość popełnienia tego czynu przewidywał albo mógł przewidzieć” (*podkr. autorów*).

¹⁸ Por. z nieobowiązującą już ustawą z dnia 27 listopada 1961 r. *o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych*, Dz.U. z 1961 r., nr 53, poz. 295: „Art. 18. 1. Kierować pojazdami na drogach może tylko osoba znajdująca się w pełni władz umysłowych oraz posiadająca sprawność fizyczną w stopniu umożliwiającym kierowanie pojazdem w sposób niezagrożący bezpieczeństwu innych użytkowników dróg i nie narażających kogokolwiek na szkodę. 2. Kierujący pojazdem powinien prowadzić pojazd rozważnie i ostrożnie oraz dostosowywać szybkość do istniejących warunków i ograniczeń ruchu. W warunkach niedostatecznej widoczności kierujący powinien zmniejszyć szybkość lub zatrzymać się”.

¹⁹ Wyrok SN z dnia 19 października 2005 r., sygn. IV KK 244/05, WPP 2006, nr 2, s. 157, z aprobującą głosą R. A. Stefańskiego, WPP 2006, nr 2, s. 157–163.

²⁰ Wyrok SN z dnia 22 marca 1989 r., sygn. V KRN 52/89, OSNPG 1990, nr 1, poz. 8.

²¹ Wyrok SN z dnia 3 grudnia 1962 r., sygn. Rw 1237/62, OSNKW 1963, nr 7–8, poz. 139.

²² Wyrok SN z dnia 3 czerwca 1961 r., sygn. I K 92/61, OSN 1961, nr 4, poz. 56.

²³ Wyrok SN z dnia 20 kwietnia 1970 r., sygn. Rw 185/70, OSNKW 1970, nr 7–8, poz. 95, z aprobującą głosą A. Wrońskiego, OSPiKA 1971, nr 2, poz. 40.

²⁴ Wyrok SN z dnia 3 sierpnia 1976 r., sygn. VI KRN 166/76, SMO 1978, nr 1, s. 132.

²⁵ Postanowienie SN z dnia 3 grudnia 1962 r., sygn. Rw 1237/62, OSN 1963, nr 7–8, poz. 139.

Po utracie zaufania uczestnik ten powinien „być przygotowany na nieoczekiwany rozwój wydarzeń oraz odpowiednio ograniczyć szybkość”²⁶.

Zgodnie z orzecznictwem Sądu Najwyższego, zasada ograniczonego zaufania zwalnia osobę przestrzegającą przepisów z odpowiedzialności karnej w sytuacji przekroczenia przepisów przez innych uczestników drogi jedynie wtedy, gdy:

- nie mogła ona przekroczenia tego zauważyć lub przewidzieć;
- dostrzegając przekroczenie lub je przewidując zrobiła wszystko, co było możliwe w danej sytuacji, aby zaistniałemu niebezpieczeństwu przeciwdziałać (tzw. prawidłowość manewrów obronnych);
- nie była w stanie dostosować swego zachowania do powstałych warunków²⁷.

Niezgodne z prawem zachowanie się innego uczestnika ruchu musi być zatem przewidywalne, co ma miejsce w razie ustalenia, że modelowy *dobry kierowca* miałby świadomość wysokiego prawdopodobieństwa nastąpienia danego zdarzenia²⁸. W literaturze karnistycznej wskazuje się więc, że nie w każdej sytuacji, w której istnieje możliwość naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez inną osobę, uczestnik ruchu jest zobowiązany do porzucenia zasady ograniczonego zaufania. Zdaniem K. Szmida należy w tym zakresie wziąć pod uwagę zasady doświadczenia życiowego: „Jeśli zasady te wskazują, że uczestnik ruchu może nie dostosować się do obowiązujących przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu, wówczas kierujący pojazdem powinien przejawiać brak zaufania. W tym miejscu należy powołać drugie kryterium, bowiem nie chodzi o jakąkolwiek możliwość nieprawidłowego zachowania się uczestnika ruchu, lecz o taką, w której zachodzi istotne prawdopodobieństwo tego nieprawidłowego zachowania się, wynikające w sposób jednoznaczny z konkretnej sytuacji (*podkr. autorów*). Podkreślić należy, że ta spodziewana nieprawidłowość musi być tego rodzaju, by w razie nieskorygowania zachowania się danego uczestnika ruchu zaistniało niebezpieczeństwo wypadku w komunikacji”²⁹.

W rezultacie można więc przyjąć, że „zasada ograniczonego zaufania odnosi się jedynie do takich przypadków, kiedy niezdolność przestrzegania zasad ruchu drogowego przez jego uczestników, ze względu na ich cechy osobiste lub określone zachowanie się, względnie uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja na drodze (stwarzająca niebezpieczeństwo wypadku) – są dla prowadzącego pojazd jawne i dostrzegalne (*podkr. autorów*)”³⁰. Zasada ograniczonego zaufania skorelo-

²⁶ Wyrok SN z dnia 3 sierpnia 1976 r., sygn. VI KRN 166/76, SMO 1978, nr 1, poz. 132.

²⁷ Wyrok SN z dnia 25 maja 1995 r., sygn. II KRN 52/95, OSNKW 1995, nr 11–12, poz. 82; Prok. i Pr. 1995, dodatek „Orzecznictwo”, nr 10, poz. 5.

²⁸ Postanowienie SN z dnia 24 stycznia 2007 r., sygn. II KK 260/06, Prok. i Pr. 2007, dodatek „Orzecznictwo”, nr 5, poz. 9; wyrok SN z dnia 3 grudnia 1999 r., sygn. II KKN 377/97, KZS 2000, nr 5, poz. 18.

²⁹ K. Szmida, *Wielkość wymagań oraz granica obowiązku ostrożności w ruchu drogowym w teorii i praktyce prawa karnego*, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych 2002, nr 1, s. 33 i n.

³⁰ Wyrok SN z dnia 10 lutego 1976 r., sygn. III KRN 70/75, OSNPG 1976, nr 4, poz. 34.

wana jest więc silnie z funkcjonującym w nauce i orzecznictwie kryterium obiektywnej rozpoznawalności sytuacji faktycznej i przewidywalności możliwych następstw czynu z perspektywy modelowego obywatela. Przewidywalny jest skutek, który modelowy dobry obywatel uzna w praktyce życia za niezaskakujące, wysoce prawdopodobne czy mało przypadkowe następstwo zdarzenia – to, co rozsądnie postępujący i nieprzewrażliwiony człowiek weźmie pod uwagę przy kształtowaniu swojego postępowania³¹.

Uczestnikowi ruchu, który nie podporządkował się zasadom bezpieczeństwa w ruchu lądowym i naruszył zasadę ograniczonego zaufania, nie uwzględniając prawnie relewantnego zachowania innego uczestnika ruchu bądź je bagatelizując, a co gorsza – nie dostosowując swojego zachowania do przewidywanego, niewłaściwego zachowania się innej osoby, może zostać przypisane następstwo zdarzenia, mające postać wykroczenia drogowego (np. kolizji) bądź przestępstwa (wypadku, opisanego w art. 177 k.k., czy nawet katastrofy komunikacyjnej z art. 173 k.k.). Natomiast kierującemu pojazdem, który postępuje zgodnie z zasadami bezpieczeństwa, wiążącymi go w danych okolicznościach, w tym w granicach zasady ograniczonego zaufania, nie może zostać postawiony zarzut sprawstwa wykroczenia drogowego bądź przestępstwa, nawet jeśli wskutek jego zachowania dojdzie do opisanego w ustawie zdarzenia (kolizji z innym samochodem, potrącenia przechodnia itd.). Kierowca bowiem nie zrealizuje w takim przypadku podstawowego znamienia czynu zabronionego pod groźbą kary, jakim jest bezprawność czynu, polegająca na wywołaniu zagrożenia dla dobra prawnego, za sprawą naruszenia zasad postępowania z danym dobrem prawnym, obowiązujących w danej sferze życia i wiążących w danych okolicznościach.

Odwołując się do konkretnych stanów faktycznych, w których zasada ograniczonego zaufania, związana z kryterium obiektywnej przewidywalności, znalazła dotychczas zastosowanie w praktyce wymiaru sprawiedliwości, warto wskazać zarówno sytuacje, gdy determinowała ona, jak również te, gdy uniemożliwiała przypisanie danej osobie odpowiedzialności karnej³²:

- 1) W sytuacji, gdy kierowca znacznie przekracza prędkość, a następnie pasażer zaciąga hamulec ręczny, w wyniku czego kierowca traci panowanie nad samochodem, wjeżdża na pas jezdni przeznaczony do ruchu w przeciwnym kierunku i dochodzi do zderzenia z innym pojazdem, nie można przypisać odpowiedzialności owemu kierowcy³³. W opisywanym stanie faktycznym nie wystąpiły bowiem, zdaniem sądu, szczególne okoliczności nakazujące kierowcy utratę zau-

³¹ Zob. M. Małecki, *Z problematyki obiektywnego przypisania skutku (przypadek płonącego anioła)*, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych 2013, nr 2, s. 51 i n.

³² Przykłady te posłużą do zilustrowania sposobu działania omawianej zasady w praktyce stosowania prawa, bez przeprowadzania dokładnej analizy argumentacji sądów i oceny jej trafności na gruncie danego stanu faktycznego.

³³ Postanowienie SN z dnia 5 listopada 2014 r., sygn. V KK 162/14, KZS 2015, nr 4 poz. 13.

- fania do pasażera, przez co nie mógł on przewidzieć jego niezgodnego z prawem zachowania.
- 2) Podobnie stwierdzono w przypadku, gdy doszło do potrącenia kobiety wybiegającej zza autobusu, który zatrzymał się na przystanku po lewej stronie, w stonku do jazdy samochodu osobowego³⁴. Również tutaj nie zdezaktualizowała się zasada zaufania kierowcy do przestrzegania prawa przez innych uczestników ruchu.
 - 3) Kolejnym przykładem może być potrącenie pieszego, który wtargnął na jezdnię za przejściem dla pieszych. Sąd stwierdził, że nie obliuguje do utraty zaufania fakt przebywania pieszego przy krawędzi jezdni, szczególnie w warunkach miejskich³⁵.
 - 4) Naruszenie zasady ograniczonego zaufania ma miejsce w sytuacji, gdy kierowca, widząc znajdujące się w pobliżu drogi dziecko, nie zwalnia i nie zachowuje szczególnej ostrożności, wskutek czego, po wtargnięciu dziecka na jezdnię, dochodzi do jego potrącenia³⁶. Sąd przyjął – choć można z poglądem tym polemizować i być może nie jest on uzasadniony *in genere* – że w przypadku dziecka znajdującego się w pobliżu jezdni bez opieki osoby dorosłej, kierowca powinien utracić zaufanie do niego i obserwować jego zachowanie, będąc przygotowanym na konieczność zatrzymania samochodu.
 - 6) Pieszy wtargnął na jezdnię przed nadjeżdżający samochód, czym naruszył zakaz zawarty w art. 14 pkt 1a ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, jednak sąd uznał, iż kierujący samochodem musiał się liczyć z wejściem pieszego na przejście w każdej chwili, przez co powinien utracić do niego zaufanie, zmniejszyć prędkość i przygotować się do konieczności zatrzymania samochodu³⁷ (wejście pieszego na przejście było bowiem obiektywnie rozpoznawalne i w praktyce życia mogło ono zostać uznane za typowe i niezaskakujące zachowanie tej osoby).

Warto podkreślić, że dezaktualizacja obowiązywania zasady zaufania, następująca po zajściu opisywanych okoliczności, trwa do czasu upewnienia się przez uczestnika ruchu, że inny uczestnik będzie przestrzegał przepisów i zasad ruchu drogowego. Jak wskazuje Sąd Najwyższy: „Kierowca musi dopuszczać właśnie nieprawidłowe poruszanie się na drodze wspomnianych wyżej osób (naruszających przepisy ruchu – *uwaga autorów*) i od tego założenia nie może odstąpić dopóty, dopóki zachowanie się tych osób nie upewni go, że w dalszym toku wydarzeń nie zostaną z ich strony naruszone zasady ruchu na drogach publicznych”³⁸. Stwierdzenie to znajduje zastosowanie w szczególności w dynamicznych układach sytuacyj-

³⁴ Postanowienie SN z dnia 16 listopada 2007 r., sygn. III KK 233/07, KZS 2008, nr 4, poz. 20.

³⁵ Wyrok SN z dnia 7 listopada 1996 r., sygn. II KKN 90/96, MoP 2000, nr 10, s. 662.

³⁶ Postanowienia SN: z dnia 3 grudnia 1962 r., sygn. Rw 1237/62, OSNKW 1963, nr 7–8, poz. 139 oraz z dnia 11 marca 2003 r., sygn. III KKN 94/01, KZS 2003, nr 9, poz. 14.

³⁷ Postanowienie SN z dnia 25 października 2001 r., sygn. IV KNN 405/99, LEX nr 491402.

³⁸ Postanowienie składu siedmiu sędziów SN z dnia 7 grudnia 1962 r., sygn. RwNw 10/62, OSNKW 1963, nr 7–8, poz. 122.

nych, polegających na następowaniu po sobie bezpiecznych i niebezpiecznych zachowań innych uczestników ruchu – właściwe zachowanie kierującego danym pojazdem w toku dalszej jazdy, mimo jego niebezpiecznego zachowania podjętego wcześniej, uprawnia do aktualizacji względem niego na przyszłość zasady ograniczonego zaufania.

Wykładnia zasady ograniczonego zaufania przekłada się na ocenę prawną sytuacji związanych z podjęciem przez danego kierującego manewru hamowania, szczególnie, gdy zachowanie to odbiega od przewidywalnych w danej sytuacji reakcji kierującego na okoliczności i warunki panujące na drodze. Wiąże się z tym także zagadnienie utrzymywania bezpiecznego odstępu przez poruszające się za sobą pojazdy, umożliwiającego, w razie zagrożenia, uniknięcie wypadku bądź kolizji drogowej. Materię tę reguluje art. 19 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, zgodnie z którym: „Kierujący pojazdem jest obowiązany:

- 1) jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym;
- 2) hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia;
- 3) utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu” (podkr. autorów).

Problematykę bezpiecznego odstępu między pojazdami, przekładającą się na ocenę prawną manewru hamowania, trafnie streszcza następujące stanowisko R. A. Stefańskiego: „W przypadku, gdy kierujący pojazdem poprzedzającym hamuje lub zatrzymał się, konieczne jest zmniejszenie prędkości kolejnego pojazdu do takiej, która umożliwia zatrzymanie go przed jadącym wolniej lub stojącym pojazdem poprzedzającym. Musi to być jednak takie zmniejszanie prędkości poprzez hamowanie, które nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia. Kierujący pojazdem jest bowiem obowiązany, zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia. Aby manewr hamowania nie powodował zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia, powinien być wykonywany spokojnie, z odpowiednio lekkim naciskiem na pedał hamulca. Nie może to być nacisk gwałtowny, gdyż siły hamujące przekroczyłyby siłę przyczepności kół do jezdni, doprowadzając do poślizgu – chyba że działania gwałtownego wymaga sytuacja na drodze. Gwałtowne hamowanie może też doprowadzić do najechania na ten pojazd przez pojazdy jadące z tyłu, mimo zachowania przez nie odpowiedniego odstępu” (podkr. autorów)³⁹.

Ustalenia związane z zasadą bezpiecznego odstępu podłużnego między pojazdami należy zestawzić z ogólnymi zasadami odpowiedzialności karnej za popełnienie czynu zabronionego. Kierujący nie musi zakładać, że osoba prowadząca pojazd poprzedzający nagle i bez uzasadnienia rozpocznie manewr hamowania (oznaczałoby to bowiem przyjęcie zasady *braku* zaufania do uczestników ruchu, podczas

³⁹ R. A. Stefański, *Bezpieczny...*, op. cit., s. 41.

gdy kierującego wiąże zasada *ograniczonego* zaufania). Niezachowanie bezpiecznego odstępu przez kierującego pojazdem poruszającym się z tyłu może doprowadzić do uznania, że *ex ante* zachowanie to stwarzało – z formalnego punktu widzenia – zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w rozumieniu przepisów prawa o wykroczeniach (naruszało normę postępowania określoną w art. 19 ust. 2 pkt 3 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*). Ustalona *ex ante* bezprawność czynu (naruszenie zasady bezpiecznego odstępu) nie uprawnia jednak do generalnego wniosku, że zachowanie to w każdej sytuacji może stać się podstawą przypisania tej osobie odpowiedzialności za wykroczenie lub przestępstwo związane ze spowodowaniem kolizji drogowej, wypadku bądź nawet katastrofy komunikacyjnej. W tym bowiem zakresie ustalić należy m.in., czy do zaistnienia feralnego zdarzenia nie przyczyniła się w istotnym stopniu inna osoba, naruszająca istotniejsze czy też naruszająca bardziej rażąco (*podkr. autorów*) reguły ostrożności w ruchu lądowym, bądź też, czy postępowanie sprawcy zgodne z nałożonymi na niego regułami umożliwiłoby w danych warunkach zapobiegnięcie skutkowi (np. czy odpowiedni odstęp między pojazdami pozwoliłby na uniknięcie zderzenia⁴⁰).

Również w tych sytuacjach pamiętać należy, że podstawą odpowiedzialności karnej muszą być okoliczności i zachowania *przewidywalne* dla uczestników ruchu i to nie prawdopodobne w jakimkolwiek stopniu, ale takie, których prawdopodobieństwo jest w danych okolicznościach relatywnie wysokie, tzn., że dla modelowego, dobrego kierowcy zachowanie się innego uczestnika ruchu jawi się jako niebezpieczne i nieodpowiadające zasadom obowiązującym w ruchu drogowym. Chodzi więc o takie ryzyko podjęcia przez innego uczestnika ruchu zachowania niezgodnego z prawem, które w praktyce życia jest brane pod uwagę przez osoby uczestniczące w ruchu drogowym jako zdarzenie istotnie wpływające na bezpieczeństwo ruchu (utrudniające bezpieczną jazdę, zakłócające ruch, wymagające podjęcia dodatkowych manewrów).

3. Studium trzech przypadków związanych z niebezpiecznym hamowaniem

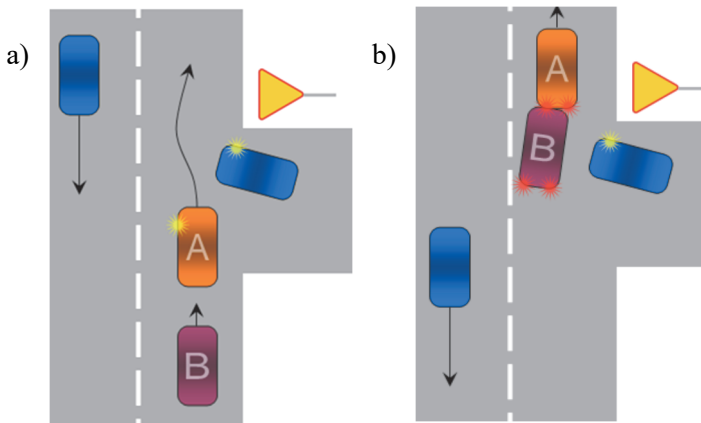
Zarysowana we wcześniejszych rozważaniach charakterystyka zasad odpowiedzialności karnej za nieostrożne zachowanie na drodze zostanie zilustrowana trzema przykładami, których prawnokarna analiza może rodzić różnego typu wątpliwości i skłaniać do dyskusji przedstawicieli praktyki i teorii prawa. Wszystkie przywołane przypadki łączy jeden fakt, jakim jest spowodowanie niebezpieczeństwa na drodze przez kierującego, podejmującego manewr hamowania⁴¹.

⁴⁰ Zob. szerzej: R. A. Stefański, *Bezpieczny...*, *op. cit.*, s. 42–43, a także cytowaną tam pracę: A. Kuranowskiego, *Najechnia na tył pojazdu poprzedzającego. Dyskusja nad jednolitym sposobem opiniowania*, (w:) *Problemy rekonstrukcji wypadków drogowych. IX Konferencja, zbiór referatów*, Zakopane-Kościelisko 2004, s. 243.

⁴¹ Wszystkie przykłady zostały zaczerpnięte z bloga naukowego „Dogmaty Karnisty”, na którym analizowane były we wpisach z dni 7, 8 i 9 maja 2014 r., www.dogmatykarnisty.pl. Stamtąd pochodzą także prezentowane w artykule grafiki.

Przypadek 1

Po drodze poruszały się sznur pojazdów, w tym dwa pojazdy jadące w tym samym kierunku stosunkowo blisko siebie (oznaczone na poniższej grafice literami A i B). Z ulicy podporządkowanej chciał włączyć się do ruchu samochód i wykonać manewr skrętu w prawo. Kierujący pojazdem A nieco zwolnił, by przepuścić samochód włączający się do ruchu, jednak jego kierowca nie odczytał intencji kierującego A i nie zdecydował się płynnie włączyć do ruchu. Zatrzymał się za to w taki sposób, że przód pojazdu znajdował się na pasie ruchu pojazdów A i B (ryc. 1a). Pojazd A zwolnił, by przepuścić (nieskutecznie) pojazd, próbujący włączyć się do ruchu, a potem zwolnił jeszcze bardziej, by bezpiecznie go ominąć, co nie spodobało się osobie prowadzącej pojazd B. Kierowca pojazdu B użył klaksonu, żeby „pogonić” jadący przed nim samochód. Gdy pojazd A ominął samochód stojący na drodze podporządkowanej, kierowca B raz jeszcze „zatrąbił”. Wówczas pojazd A gwałtownie zahamował, zaś jadący za nim pojazd B wjechał w tył poprzedzającego samochodu (ryc. 1b). Kierowca B podróżował sam, zaś w pojeździe A jechało czterech mężczyzn.



Ryc. 1. Sytuacja, w jakiej doszło do opisanego przypadku (źródło: www.dogmatykarnisty.pl).

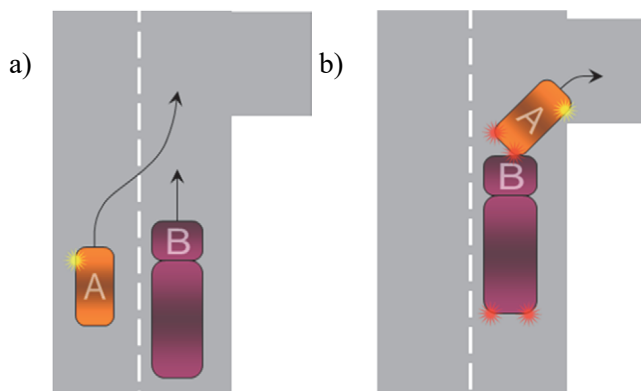
Przystępując do wartościowania opisanego zdarzenia, na pierwszy rzut oka wydaje się, że winę za kolizję ponosi kierowca pojazdu B, który nie zachował bezpiecznego odstępu od pojazdu jadącego z przodu i nie zdążył zahamować.

Taka interpretacja zdarzenia wydaje się jednak nie do końca prawidłowa. Z pewnością kierowca B nie miał racji, gdy nerwowo, przy użyciu klaksonu, starał się ponaglać jadący przed nim pojazd. Widząc zbliżający się do skrzyżowania pojazd, którego kierowca wyjechał częściowo z drogi podporządkowanej, ale się jednak zatrzymał, kierujący pojazdem A prawidłowo zredukował prędkość i jechał w sposób umożliwiający ewentualną reakcję na dalsze, niepewne manewry pojazdu włączającego się do ruchu. Również ominięcie tego pojazdu wymagało ostrożności, zważywszy na obecność pojazdów nadjeżdżających z przeciwnika.

Kierowca A przestał mieć jednak „rację” w chwili, gdy po opuszczeniu skrzyżowania gwałtownie i bez uzasadnienia zahamował i zatrzymał się na środku pasa ruchu. Tego typu manewr nie był uzasadniony sytuacją na drodze, nie służył ochronie bezpieczeństwa, lecz był podyktowany chęcią swoistego odegrania się na kierowcy B. Tego typu zatrzymanie pojazdu nie było dla uczestników ruchu przewidywalne: odpadły przesłanki uzasadniające zmniejszanie prędkości, a więc można się było spodziewać, że pojazd A będzie raczej przyspieszał. Stało się jednak, bez żadnego usprawiedliwionego powodu, odwrotnie, a związku z tym winę za opisaną kolizję powinien ponosić kierujący pojazdem A.

Przypadek 2

Samochód osobowy A wykonywał manewr wyprzedzania jadącej prawym pasem ruchu ciężarówkę B (ryc. 2a). Po wyprzedzeniu pojazdu B, kierujący pojazdem A, co od początku było jego zamiarem, włączył prawy kierunkowskaz i znacząco zwolnił, aby zjechać z głównej drogi na drogę wiodącą do posesji. Kierowca samochodu ciężarowego zaczął hamować, jednak nie był już w stanie zatrzymać pojazdu i uderzył od tyłu w samochód skręcający w prawo (ryc. 2b).



Ryc. 2. Sytuacja, w jakiej doszło do opisywanego przypadku (źródło: www.dogmatykarnisty.pl).

Mężczyzna kierujący samochodem ciężarowym nie zachował należytego odstępu od jadącego przed nim pojazdu, co doprowadziło do niemożności zatrzymania ciężarówkę w chwili, gdy było to konieczne. Do takiego to wniosku doszli funkcjonariusze Policji w audycji, z której zaczerpnięty został niniejszy przykład. Kierowca ciężarówkę uznał swoją winę i przyjął mandat karny.

W perspektywie regulacji prawnych należy jednak uznać, że winy za opisaną kolizję nie ponosi kierowca samochodu ciężarowego B, lecz kierujący samochodem A. Reguła mówiąca o poruszaniu się w bezpiecznym odstępie od samochodu jadącego przed nami, tak aby monitorować sytuację na drodze i mieć możliwość bezkolizyjnego zatrzymania pojazdu w razie nagłego hamowania pojazdów jadących z przodu, nie może znaleźć zastosowania do omawianej sytuacji. Przed samochodem B nie jechał bowiem żaden pojazd, który zawczasu, za pomocą sygnaliza-

tora, w sposób obiektywnie rozpoznawalny poinformowałby innych uczestników ruchu o zamiarze skrętu w prawo. Kierowca ciężarówki nie mógł zachować bezpiecznego odstępu, gdyż nie było żadnego pojazdu, do którego ów odstęp miałby być zachowany. Ponadto, kierowca ciężarówki nie mógł przewidzieć, że za kilka sekund pojawi się przed nim gwałtownie hamujący pojazd, a gdy zamiary kierowcy samochodu A stały się obiektywnie rozpoznawalne, zatrzymanie jadącej prawidłowo ciężarówki, z uwagi na fizyczne właściwości poruszającego się pojazdu, nie było już możliwe. Norma postępowania nie może wymagać od adresata czynienia rzeczy niemożliwych.

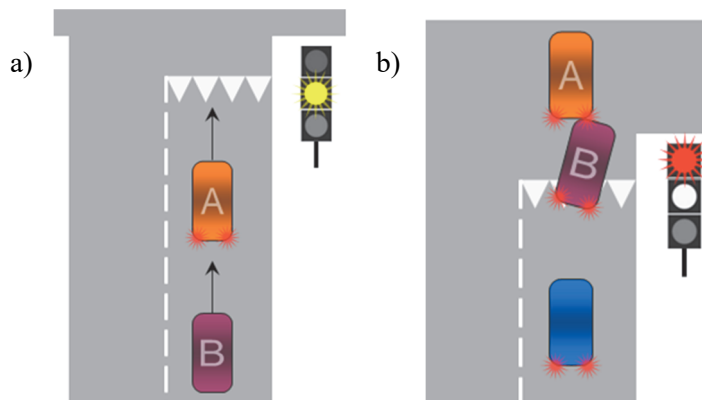
Rzecz jasna kierowca ciężarówki miał prawo przewidywać, że wyprzedzający go samochód wróci za chwilę na właściwy pas ruchu i będzie się nim dalej poruszał, tak bowiem wygląda typowy manewr wyprzedzania. W praktyce życia bowiem manewr wyprzedzania zmierza do tego, by kontynuować jazdę szybciej, a nie do tego, by wyprzedzić jadący prawidłowo pojazd i od razu znacząco zredukować prędkość. Manewr wykonany przez kierowcę A był nietypowy, niebezpieczny i nieprzewidywalny. Dlatego to on jest winny opisanej kolizji drogowej.

Przypadek 3

Do skrzyżowania zbliżały się dwa samochody, poruszające się z dozwoloną prędkością. Gdy pojazdy były blisko skrzyżowania, na sygnalizatorze wyświetlił się sygnał żółty, który, zgodnie z zasadami ruchu drogowego, zabrania wjazdu za sygnalizator, chyba że zatrzymanie pojazdu wiązałoby się z koniecznością gwałtownego zahamowania (ryc. 3a).

Kierujący samochodem A zaczął gwałtownie hamować, mimo że – z uwagi na prędkość i odległość od skrzyżowania – nie był już w stanie zatrzymać pojazdu przed skrzyżowaniem. Kierowca jadącego z tyłu samochodu B *ex ante* prawidłowo ocenił, że zatrzymanie samochodu musiałoby się wiązać z gwałtownym hamowaniem; nastawił się więc na kontynuowanie jazdy. Jednakże, gdy zorientował się, że poprzedzający go samochód nagle zaczął hamować, na zatrzymanie pojazdu było już za późno i doszło do kolizji (ryc. 3b).

W naszej ocenie winę za opisaną kolizję ponosi kierowca jadący samochodem A. Jeśli oba pojazdy poruszały się z dozwoloną prędkością oraz nie były w stanie zatrzymać się przed sygnalizatorem wyświetlającym żółte światło (co powinno podlegać obiektywnej ocenie z perspektywy standardu postępowania modelowego, dobrego kierowcy), to oba pojazdy powinny kontynuować jazdę i płynnie przejechać przez skrzyżowanie. Decyzja podjęta przez kierowcę A była niewłaściwa i stworzyła zagrożenie w ruchu drogowym. Nagły, nieuzasadniony manewr hamowania nie był przewidywalny, a zatem kierujący samochodem B *ex ante* mógł przypuszczać, że może, zgodnie z prawem, kontynuować jazdę. Gwałtowne hamowanie pojazdu poprzedzającego, niezgodne z regułami postępowania wiążącymi jego kierowcę w tych okolicznościach, jest co najmniej istotnym, zawnionym przyczynieniem się do powstałego zdarzenia w ruchu drogowym.



Ryc. 3. Sytuacja, w jakiej doszło do opisywanego przypadku (źródło: www.dogmatykarnisty.pl).

4. Podsumowanie

Podsumowując przeprowadzone rozważania należy stwierdzić, że:

- 1) Kierowca podejmujący manewr gwałtownego hamowania w sposób nieprzewidywalny i nietypowy w danych okolicznościach może ponosić odpowiedzialność – a czasami *wyłączną* odpowiedzialność – za zaistniałe zdarzenie drogowe.
- 2) Gdy kierujący pojazdem zaczyna postępować w sposób w praktyce życia nieprzewidywalny, a inni uczestnicy ruchu drogowego nie mieli dotychczas podstaw, by tracić do niego zaufanie dezaktualizujące zasadę ograniczonego zaufania, to nie mogą oni zostać obciążeni winą za zaistniałe zdarzenie komunikacyjne.
- 3) Jeżeli zachowanie kierowcy jawi się jako jawnie nietypowe i niebezpieczne, wówczas inni uczestnicy ruchu drogowego (w myśl zasady ograniczonego zaufania) powinni stracić do niego zaufanie i zacząć postępować szczególnie ostrożnie.
- 4) Naruszenie zasady ograniczonego zaufania nie jest wyłączną przesłanką przesądającą o sprawstwie zdarzenia drogowego ze strony danego uczestnika ruchu. W danych okolicznościach jego odpowiedzialność wyłączyć może istotne przyczynienie się do skutku ze strony innej osoby, bądź ustalenie, że zdarzenia nie dałoby się uniknąć nawet w razie zachowania przez kierującego zasady ograniczonego zaufania.

Bibliografia

1. Bielski, M. (2004). *Naruszenie reguł ostrożności czy nadmierna ryzykowność zachowania jako właściwe kryterium prawnokarnego przypisania skutku*, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych, nr 1.
2. Bielski, M. (2012). *Kryteria obiektywnego przypisania skutku na tle współczesnej polskiej dogmatyki prawa karnego*, (w:) *Państwo prawa i prawo karne. Księga Jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla, t. II*, red. P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Warszawa.

3. Bogdan, G. (2013). (w:) *Kodeks karny. Część szczególna*, t. II, *Komentarz do art. 117–277 k.k.*, red. A. Zoll, Warszawa,
4. Budyn-Kulik, M., (2009). (w:) *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Warszawa.
5. Byczyk, M. (2016). *Normy ostrożności w prawie karnym*, Poznań.
6. Giezek, J. (2004). *Zgodne z prawem zachowanie alternatywne jako kryterium przypisania skutku*, (w:) *Kwartalnik Prawa Publicznego, Podstawy odpowiedzialności karnej za przestępstwo skutkowe*, red. J. Majewski, Warszawa.
7. Konieczniak, P. (2016). *O nowelizacji, do której nie doszło, czyli blaski i cienie obiektywnego przypisania skutku*, *Studia Iuridica*, t. 65.
8. Kuranowski, A. (2004). *Najechanie na tył pojazdu poprzedzającego. Dyskusja nad jednolitym sposobem opiniowania*, (w:) *Problemy rekonstrukcji wypadków drogowych. IX Konferencja, zbiór referatów*, Zakopane-Kościelisko.
9. Majewski, J. (1997). *Prawnokarne przypisanie skutku przy zaniechaniu*, Kraków.
10. Małecki, M. (2013). *Z problematyki obiektywnego przypisania skutku (przypadek płonącego anioła)*, *Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych*, nr 2.
11. Małecki, M. (2016). *Zbiegi i kolizje przypisania skutku*, (w:) *Obiektywne oraz subiektywne przypisanie odpowiedzialności karnej*, red. J. Giezek, P. Kardas, Warszawa.
12. Piórkowska-Flieger, J. (2016). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa.
13. Stefański, R., A. (2014). *Bezpieczny odstęp między pojazdami*, *Paragraf na Drodze*, nr 12.
14. Stefański, R., A. (2016). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa.
15. Stefański, R., A. (2015). *O bezpiecznym odstępem raz jeszcze (i miejmy nadzieję ostatni)*, *Paragraf na Drodze*, nr 4.
16. Stefański, R., A. (2011). (w:) *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa.
17. Szmidt, K. (2002). *Wielkość wymagań oraz granica obowiązku ostrożności w ruchu drogowym w teorii i praktyce prawa karnego*, *Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych*, nr 1.
18. Tarapata, S. (2013). *Głos w sprawie „niebezprawnego naruszenia reguł postępowania z dobrem prawnym” (o przypadku tzw. „płonącego anioła”)*, *Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych*, nr 2.
19. Zahorski, R., (2014). *Hamować gwałtownie, czy uderzyć w zagradzający drogę inny pojazd?*, *Paragraf na Drodze*, nr 7.
20. Zahorski, R. (2015). *Logika działania gatunku homo sapiens i jej znaczenie w procesie myślenia. Artykuł polemiczno-dydaktyczny*, *Paragraf na Drodze*, nr 3.
21. Zoll, A. (1990). *Karalność i karygodność czynu jako odrębne elementy struktury przestępstwa*, (w:) *Teoretyczne problemy odpowiedzialności karnej w polskim oraz niemieckim prawie karnym*, red. T. Kaczmarek Wrocław.
22. Zoll, A. (1991). *O normie prawnej z punktu widzenia prawa karnego*, *Krakowskie Studia Prawnicze*, nr 23.

Orzecznictwo związane

1. Postanowienie składu siedmiu sędziów SN z dnia 7 grudnia 1962 r., sygn. RwNw 10/62, OSNKW 1963, nr 7–8, poz. 122.
2. Postanowienie SN z dnia 11 marca 2003 r., sygn. III KKN 94/01, KZS 2003 nr 9, poz. 14.
3. Postanowienie SN z dnia 16 listopada 2007 r., sygn. III KK 233/07, KZS 2008, nr 4, poz. 20.
4. Postanowienie SN z dnia 24 stycznia 2007 r., sygn. II KK 260/06, Prokuratura i Prawo 2007, nr 5, poz. 9.
5. Postanowienie SN z dnia 25 października 2001 r., sygn. IV KNN 405/99, LEX nr 491402.
6. Postanowienie SN z dnia 3 grudnia 1962 r., sygn. Rw 1237/62, OSNKW 1963 nr 7–8, poz. 139.
7. Postanowienie SN z dnia 5 listopada 2014 r., sygn. V KK 162/14, KZS 2015, nr 4, poz. 13.
8. Postanowienie SN z dnia 3 grudnia 1962 r., sygn. Rw 1237/62, OSN 1963, nr 7–8, poz. 139.
9. Postanowienie SN z dnia 6 października 2016 r., sygn. V KK 94/16, OSNKW 2017, nr 1, poz. 3.
10. Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 6 kwietnia 2016 r., sygn. II AKa 67/16, OSAW 2016, nr 2, poz. 338.
11. Wyrok SN z dnia 19 października 2005 r., sygn. IV KK 244/05, WPP 2006, nr 2.
12. Wyrok SN z dnia 7 listopada 1996 r., sygn. II KKN 90/96, MoP 2000 nr 10, s. 662.
13. Wyrok SN z dnia 10 lutego 1976 r., sygn. III KRN 70/75, OSNPG 1976, nr 4, poz. 34.
14. Wyrok SN z dnia 20 kwietnia 1970 r., sygn. Rw 185/70, OSNKW 1970, nr 7–8, poz. 95.
15. Wyrok SN z dnia 22 marca 1989 r., sygn. V KRN 52/89, OSNPG 1990, nr 1, poz. 8.
16. Wyrok SN z dnia 25 maja 1995 r., sygn. II KRN 52/95, OSNKW 1995, nr 11–12, poz. 82; Prok. i Pr. 1995, dodatek „Orzecznictwo”, nr 10, poz. 5.
17. Wyrok SN z dnia 3 czerwca 1961 r., sygn. I K 92/61, OSN 1961, nr 4, poz. 56.
18. Wyrok SN z dnia 3 grudnia 1962 r., sygn. Rw 1237/62, OSNKW 1963, nr 7–8, poz. 139.
19. Wyrok SN z dnia 3 sierpnia 1976 r., sygn. VI KRN 166/76, SMO 1978, nr 1, poz. 132.
20. Wyrok SN z dnia 3 sierpnia 1976 r., sygn. VI KRN 166/76, SMO 1978, nr 1, s. 132.
21. Wyrok SN z dnia 3 grudnia 1999 r., sygn. II KKN 377/97, KZS 2000, nr 5, poz. 18.
22. Wyrok SN z dnia 4 lipca 2013 r., sygn. III KK 33/13, OSNKW 2013, nr 11, poz. 94.

* * *

Criminal responsibility for dangerous braking. A study of three cases

Abstract

The article discusses the problem of compliance by the driver with the precautionary measures required in the braking manoeuvre. On the example of three cases the authors point out that in some situations a person undertaking a braking manoeuvre in a way unpredictable and incompatible with the precautionary principle may be partially or wholly guilty of a traffic incident (misdemeanour or offence), even if the other participant of the incident – the driver of the second vehicle – has violated rules, which was less important in the circumstances of traffic safety.

Key words

Braking, distance, vehicle, road traffic participant, objective imputation of a criminal result.