

Kazimierz J. Pawelec

Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2016 r., sygn. II KK 216/16^{*)},

w sprawie oceny możliwości przypisania oskarżonemu o wypadek skutku, w kontekście zachowania się pokrzywdzonego

Streszczenie

Jest to glosa aprobująca tytułowy wyrok, którego teza brzmi: „Kwestia obiektywnej możliwości zatrzymania samochodu przed pieszym stanowi ogólny warunek przypisania skutku. Gdyby bowiem okazało, że zachowując reguły ostrożności oskarżony nie mógłby uniknąć wypadku, jego odpowiedzialność za skutek byłaby wyłączona – także wówczas, gdyby faktycznie poruszał się z prędkością nadmierną, nie obserwował dostatecznie jezdni czy też wykonał nieprawidłowy manewr. Należy przy tym wskazać, że ocena możliwości uniknięcia wypadku przy zachowaniu przez oskarżonego reguł ostrożności obowiązujących w danej sytuacji, w tym reguł dotyczących bezpiecznej prędkości, może być uzależniona od sposobu i prędkości poruszania się po jezdni pokrzywdzonego”.

Zdaniem autora, glosowane orzeczenie tylko pozornie może wzbudzać zastrzeżenia. Nawiązuje ono do koncepcji ogólnego przypisania skutku, ale w sposób racjonalny, przy zastosowaniu rozumowania indukcyjnego. Postrzega problem całościowo, nie tylko od strony naruszenia zasad bezpieczeństwa przez wytypowanego sprawcę, ale również nakazuje dokonanie oceny zachowania się pokrzywdzonego, co jest niezwykle cenne dla praktyki sądowej, jak też dla opiniujących biegłych. Nakazuje dokładnie badać istnienie związku przyczynowego między zachowaniem się poszczególnych uczestników wypadku a jego powstaniem, przy czym wskazuje na konieczność dokładnego rozważenia zachowań niemodelowych pod kątem możliwości ich przewidzenia, jak również nałożenia tego rodzaju powinności na kierującego.

Słowa kluczowe

Zasady bezpieczeństwa, szczególna ostrożność, przewidywalność zachowań, zachowania modelowe, zachowania niemodelowe, związek przyczynowy.

Otrzymano w dniu 23.03.2017 r., przyjęto w dniu 27.10.2017 r.

Dr Kazimierz J. Pawelec, adwokat, Warszawa.

^{*)} Lex/el.

* * *

Teza wyroku

„Kwestia obiektywnej możliwości zatrzymania samochodu przed pieszym stanowi ogólny warunek przypisania skutku. Gdyby bowiem okazało, że zachowując reguły ostrożności, oskarżony nie mógłby uniknąć wypadku, jego odpowiedzialność za skutek byłaby wyłączona – także wówczas, gdyby faktycznie poruszał się z prędkością nadmierną, nie obserwował dostatecznie jezdni czy też wykonał nieprawidłowy manewr. Należy przy tym wskazać, że ocena możliwości uniknięcia wypadku przy zachowaniu przez oskarżonego reguł ostrożności obowiązujących w danej sytuacji, w tym reguł dotyczących bezpiecznej prędkości, może być uzależniona od sposobu i prędkości poruszania się po jezdni pokrzywdzonego”.

Glosa

Głosowane orzeczenie, które zasługuje na pełną aprobatę, nawiązuje do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2016 r., sygn. II KK 157/16 (Lex/el), w którym Sąd Najwyższy jednoznacznie stwierdził, że samo zbliżanie się pieszego do przejścia dla pieszych nie obliguje kierującego do podejmowania manewrów obronnych. O potrzebie (przykładowo) zmniejszenia prędkości pojazdu nie decyduje sam fakt zbliżania się kogoś do przejścia dla pieszych, lecz warunki i sytuacja drogowa, umożliwiająca kierującemu, przy danej prędkości, odpowiednie reagowanie. Wyrok Sądu Najwyższego wprost odnosi się do koncepcji ogólnego przypisania skutku (uniwersalnej), które doczekało się już bardzo wielu wyroków, jak również głosów krytycznych, wskazujących, że w pewnych sytuacjach koncepcja ta może prowadzić do automatyzacji odpowiedzialności karnej kierujących¹.

Przytoczona teza Sądu Najwyższego składa się niejako z dwóch części. Pierwsza dotyczy technicznych możliwości zatrzymania pojazdu przed pieszym przy zachowaniu wszelkich dostępnych reguł ostrożności. Druga zaś odnosi się do sytuacji, gdy kierujący uchybił przepisom o prędkości reglamentowanej, a także bezpiecznej, nieprawidłowo obserwował jezdnię bądź nieprawidłowo wykonał manewr obronny. W tego rodzaju sytuacjach istotne, o ile nie podstawowe, znaczenie będzie miało ustalenie sposobu oraz prędkości poruszania się pieszego, pod kątem oceny, czy doszłoby do potrącenia, gdyby kierujący przestrzegał wszelkich obowiązujących w danej chwili zasad ostrożności – także ostrożności szczególnej.

Przedstawione zagadnienie zostało rozstrzygnięte zarówno na płaszczyźnie empirycznej, jak też dogmatycznej. Powstało w związku z typowym zdarzeniem drogowym, które w wielkim skrócie można przedstawić następująco.

¹ Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Obiektywne przypisanie, czy uniwersalna koncepcja w sprawach o wypadki drogowe?*, Paragraf na Drodze 2016, nr 6, s. 39-46 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

Otóż oskarżony R. M., zarówno przez sąd rejonowy, jak też sąd okręgowy, został uznany za winnego, występuku z art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 178 § 1 k.k. W ustalonym stanie faktycznym przyjęto, że piesza przebiegała przez jezdnię przy wyświetlanym się dla niej sygnale czerwonym. Wymienione sądy uznały, że pokrzywdzona współprzyczyniła się do wypadku, co jednak nie wyłączało odpowiedzialności karnej oskarżonego. Stanowisko to zostało oparte na jednej z opinii biegłych, bez uwzględnienia innych, w tym także kolejnej – tzw. prywatnej – które wskazywały, że prędkość samochodu zamykała się w przedziale 50–60 km/h, zaś pokrzywdzona przebiegała przez jezdnię. Zwrócić trzeba przy tym uwagę, że opinia prywatna została włączona do materiałów sprawy jako *informacja o dowodzie*².

W obszernej kasacji obrońcy oskarżonego podniesione zostały przede wszystkim zarzuty natury procesowej, w tym „atakujące” motywy sądu odwoławczego, nie odnoszące się do wszystkich zarzutów podniesionych w apelacji (art. 433 § 2 w zw. z art. 457 § 3 k.p.k.), jak również oparcie ustaleń faktycznych na niepełnej opinii biegłego (art. 201 k.p.k.) oraz nieodniesienie się do tzw. opinii pozaprocesowej, potraktowanej jako informacja o dowodzie.

Wskazane kwestie wymagają szerszego omówienia, z zaznaczeniem, że warunkiem przypisania odpowiedzialności karnej za skutek musi być ustalenie zawarte w odpowiedzi na pytanie, czy zachowanie się zgodne z obowiązującymi regułami ostrożności dawało realne szanse na uniknięcie skutku? W głosowanym orzeczeniu Sąd Najwyższy podkreślił, że konieczność zbadania, czy warunek ten został spełniony, zachodzi wówczas, gdy zostało ustalone, że oskarżony swoim zachowaniem naruszył reguły ostrożności i w sensie fizykalnym przyczynił się do powstania skutku. Innymi słowy, dla prawidłowego ustalenia nieumyślności nie wystarczy wskazanie ogólnej nieostrożności sprawcy. Konieczne jest wskazanie konkretnej reguły ostrożności, która została naruszona, w wyniku czego doszło do popełnienia czynu zabronionego. Dla przypisania sprawcy odpowiedzialności za przestępstwo nieumyślne nie wystarczy, na co wskazał Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 5 listopada 2014 r., sygn. V KK 162/14³, samo stwierdzenie, że zachował się on nieostrożnie. Niezbędne jest ustalenie, że był on świadom tego, że swoim zachowaniem mógł zrealizować znamiona czynu zabronionego, a więc przewidywał taką możliwość lub możliwości takiej nie przewidywał, chociaż mógł ją przewidzieć⁴.

² Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2016, s. 337–339 oraz podana tam literatura i orzecznictwo; I. Tuleya, (w:) *Praktyczny komentarz do zmian procedury karnej*, red. W. Cieślak, K. J. Pawelec, I. Tuleya, M. Gabriel-Węglowski, Warszawa 2017, s. 541–557 wraz z podanym tam orzecznictwem i literaturą.

³ LEX nr 1573978. Por. też: wyrok SN z dnia 8 kwietnia 2013 r., sygn. II KK 2006/12, Biul. PK 2014, nr 4, s. 7–16 oraz postanowienie SN z dnia 13 listopada 2008 r., sygn. III KK 202/08, LEX nr 477902.

⁴ Szerzej: K. J. Pawelec, *Zarys...*, *op. cit.*, s. 73 i n.; także R. A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. L. Wilk, Warszawa 2012, s. 822 i n.

Od strony dogmatycznej przepisy ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jedn. Dz. U. 2017 r., poz. 128) zajmują szczególne miejsce w zespole zasad bezpieczeństwa. Są to normy charakterze techniczno-zawodowym, jak trafnie je nazwał A. Bachrach⁵. Jednak nie zawsze nieprzestrzeganie normy techniczno-zawodowej stanowi punkt wyjścia do przyjęcia odpowiedzialności karnej. Obarczone poważnym błędem jest rozumowanie (niestety często spotykane w praktyce), że naruszenie takiej normy powinno być tożsame z naruszeniem zasad bezpieczeństwa. Przepisy szczegółowe zakładają *typowy* model ruchu, podczas gdy zasady bezpieczeństwa odnoszą się nie tylko do sytuacji typowych, ale także do odbiegających od założonego w nich modelu. Z reguły nieprzestrzeganie zachowania modelowego przez jednego uczestnika ruchu powoduje konieczność stosownego odejścia od tych zasad przez innego. Takie odejście nie jest – podkreślmy zdecydowanie – bezpośrednim naruszeniem zasad bezpieczeństwa. Jest to klasyczna reakcja, oparta na doświadczeniu, a nawet odruchu, zmierzająca do przywrócenia stanu bezpieczeństwa. Eliminuje więc niebezpieczeństwo. Zachowanie przez kierującego ostrożności (lub stwierdzenie nieostrożności) nie zawsze jest zbieżne z przestrzeganiem lub nieprzestrzeganiem określonych przepisów administracyjno-drogowych⁶. Praktyka organów wymiaru sprawiedliwości (co należy stwierdzić ze smutkiem) nie dostrzega, że aby nie dochodziło do zagrożenia, nieprzestrzeganie określonych zasad czy też szczegółowych przepisów przez jednego z uczestników ruchu musi być dla drugiego przewidywalne. Odwołując się zaś do praktyki ruchu drogowego można stwierdzić, że dostarcza ona licznych przykładów zachowań nieprzewidywalnych.

Niewątpliwe, świadome przekroczenie reglamentowanej prędkości jazdy, wykonywanie niedozwolonego manewru, czy świadome podjęcie innego ryzykownego działania, może być uznane za umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w rozumieniu art. 177 § 1 k.k. Jednak nie zawsze owo postępowanie pozostaje w związku przyczynowym z wypadkiem drogowym czy spowodowaniem katastrofy bądź spowodowaniem jej bezpośredniego niebezpieczeństwa. Jeśli nie dopatrzymy się istnienia związku przyczynowego między wskazanym naruszeniem a skutkiem określonym w *Kodeksie karnym*, wówczas nie sposób mówić o odpowiedzialności karnej sprawcy oskarżonego o naruszenie zasad bezpieczeństwa. Do rzadkości należą tego rodzaju rozważania, a zwłaszcza dotyczące potrąceń pieszych na przejściach⁷. Zwrócić należy uwagę zwłaszcza na wyrok Sądu Najwyż-

⁵ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 188 i n.

⁶ Por. wyroki SN: z dnia 16 sierpnia 1961 r., sygn. I K 559/60, OSN 1962, nr IV, poz. 55 oraz z dnia 30 maja 1995 r., sygn. III KRN 20/95, OSNKW 1995, nr 11–12, poz. 84. Por. też K. J. Pawelec, *Zarys...*, *op. cit.*, s. 72–73.

⁷ Por. wyroki SN: z dnia 22 sierpnia 1979 r., sygn. V KRN 146/79, LEX nr 1621644 oraz z dnia 11 marca 2003 r., sygn. III KKN 202/01, OSNwSK 2003, poz. 55, a także postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2010 r., sygn. IV KK 225/09, KZS 2010, nr 7–8, poz. 27.

szego z dnia 7 listopada 1996 r., sygn. II KKN 90/96⁸, w którym sformułowano tezę, że sam fakt przebywania pieszego przy krawędzi jezdni, zwłaszcza w warunkach ruchu miejskiego, nie stanowi okoliczności nakazującej kierującemu utratę zaufania do współuczestnika ruchu. Nieracjonalne zachowanie się przechodnia, niezgodne z elementarnymi zasadami ruchu drogowego, z reguły stanowi nieprzewidywalny eksces⁹.

Ocena zachowań niemodelowych, zupełnie nieprzewidywalnych, w praktyce napotyka na poważne trudności. Istota problemu sprowadza się bowiem do oceny zachowań, które nie zostały objęte prawnie zdefiniowanymi zasadami bezpieczeństwa, a więc nie pozostającymi pod ochroną prawa karnego. Ochrona takich zachowań niemodelowych powinna występować w sytuacjach wyjątkowych, możliwych do przewidzenia dla kierującego, abstrahujących od specjalistycznych analiz biegłych, wielokrotnie będących czystymi spekulacjami.

Bibliografia

1. Bachrach, A. (1980). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa.
2. Pawelec, K., J. (2016). *Obiektywne przypisanie, czy uniwersalna koncepcja w sprawach o wypadki drogowe?*, Paragraf na Drodze, nr 6.
3. Pawelec, K., J. (2016). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa.
4. Stefański, R., A. (1997). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1996 r., sygn. II KKN 90/96*, Prok. i Pr. 1997, nr 4.
5. Stefański, R., A. (2012). *Kodeks karny. Komentarz*, red. L. Wilk, Warszawa.
6. Tuleya, I. (2017). (w:) *Praktyczny komentarz do zmian procedury karnej*, red. W. Cieślak, K. J. Pawelec, I. Tuleya, M. Gabriel-Węglowski, Warszawa.

* * *

Commentary on the judgment of the Supreme Court of 17 November 2016, Ref. II KK 216/16, on assessment of the possibility of ascribing responsibility to the accused for the effects of an accident, in the context of the behaviour of the victim

Abstract

This is a commentary approving the titular ruling, which is worded as follows: “The issue of the objective possibility of stopping a car before a pedestrian constitutes a general condition of attributing effect. For if it turns out that, while observing principles of

⁸ Zob. Głosę R. A. Stefańskiego, Prok. i Pr. 1997, nr 4, s. 97.

⁹ Por. postanowienia SN: z dnia 25 maja 2006 r., sygn. IV KK 417/05, KZS 2006, nr 12, poz. 16 oraz z dnia 6 lutego 2013 r., sygn. V KK 264/12, LEX nr 1293867.

caution, the accused could not have avoided an accident, his/her responsibility for the consequence would be ruled out – even if s/he had actually been moving at excessive speed, had not observed the roadway sufficiently or had carried out an incorrect manoeuvre. However, it should be noted that assessment of the possibility of avoiding an accident while observing – by the accused – the principles of caution that are appropriate to a given situation, including rules concerning safe speed, may be dependent on the way and speed of moving on the roadway by the victim”.

In the opinion of the author, the commented ruling may only seemingly raise doubts. The ruling refers to the concept of general attribution of consequence, but in a rational way, using inductive reasoning. The ruling perceives the problem holistically, not only from the point of view of violating safety principles by the identified perpetrator: it also prescribes assessing the behaviour of the victim, which is extremely valuable for judicial practice, as well as for experts issuing opinions. It prescribes careful examination of whether a causal relationship exists between the behaviour of particular participants in an accident and its occurrence, but at the same time it indicates the necessity of carefully considering non-model behaviours in terms of their predictability, as well as imposing this type of obligation on the driver.

Key Words

Safety principles, special caution, predictability of behaviour, model behaviours, non-model behaviours, causal relationship.