



**Grzegorz  
Majewski**



**Paweł  
Majewski**

## Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy, w szczególności w ruchu drogowym

### Streszczenie

Autorzy dokonują analizy przestępstwa z art. 174 § 1 *Kodeksu karnego* ze szczególnym uwzględnieniem niebezpieczeństwa katastrofy. Wskazują jedne z najważniejszych orzeczeń Sądu Najwyższego. Omawiają kryteria bezpośredniości niebezpieczeństwa.

### Słowa kluczowe

Niebezpieczeństwo, katastrofa, spowodowanie, kryteria.

\* \* \*

Rozpoczynając rozważania na temat niebezpieczeństwa katastrofy należy zauważyć, że przedmiotem ochrony typów czynów zabronionych zawartych w art. 174 *Kodeksu karnego*<sup>1</sup> jest życie i zdrowie człowieka oraz mienie. Oczywiście przepis ten chroni dokładnie te dobra, co poprzedzający go art. 173 k.k. Należy dodać, że błędem byłoby uznawanie za przedmiot prawnej ochrony pewnej abstrakcji, jaką jest bezpieczeństwo w komunikacji<sup>2</sup>.

Jeśli chodzi o krąg podmiotów omawianego typu czynu zabronionego, ustawa karna nie ogranicza podmiotów tego przestępstwa do określonego kręgu osób. Nie wyklucza także żadnego z uczestników ruchu, Krąg ten jest taki sam, jak przy przestępstwie spowodowania katastrofy. Trafnie Sąd Najwyższy podkreślał, że niebezpieczeństwo katastrofy w komunikacji można spowodować nie tylko przy pomocy pojazdów mechanicznych o większych gabarytach, które mogą rozwijać znaczną prędkość, lecz także przy pomocy motocykla, roweru czy pojazdu zaprzęgowego<sup>3</sup>. Prawdłowo zwrócono uwagę, że kwestią ważną dla bytu tego przestępstwa jest nie

---

**Mgr Grzegorz Majewski, Mgr Paweł Majewski**, doktoranci w Katedrze Prawa Karnego Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Kraków.

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – *Kodeks karny*, tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 2204.

<sup>2</sup> G. Bogdan (w): W. Wróbel, A. Zoll (red.), *Kodeks Karny Część szczególna*, t. II *Komentarz do art. 117–211a*, Warszawa 2017, s. 483.

<sup>3</sup> Wyroki SN: z dnia 10 września 1957 r., sygn. III K 257/57, niepubl.; z dnia 27 września 1957 r. sygn. III K 339/57, niepubl.; z dnia 23 października 1957 r. sygn. III K 399/57, NP 1958, nr 10; z dnia 27 listopada 1957 r., sygn. III K 567/57, niepubl.; z dnia 6 października 1960 r., sygn. V K 610/60, niepubl., oraz z dnia 1 lutego 1962 r., sygn. V K 742/61, PiP 1963, nr 8–9, s. 440.

to, za pomocą jakiego środka sprawca sprowadza bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy, lecz to, czy stan takiego niebezpieczeństwa rzeczywiście powstał z winy sprawcy<sup>4</sup>. Następnym trafnym poglądem Sądu Najwyższego było stwierdzenie, że: „Sprawcą sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji drogowo-samochodowej może być nie tylko prowadzący pojazd mechaniczny, lecz także człowiek mający zdolność ponoszenia odpowiedzialności karnej za czyny przestępne, o ile działaniem swym, będącym w związku przyczynowym, sprowadził niebezpieczeństwo w komunikacji drogowej”<sup>5</sup>.

W *Kodeksie karnym z 1969 r.* przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym znajdowały się w rozdziale XX, który obejmował także przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu (art. 136 § 1 ust. 2 i 3, artykuły 138, 140, 141, 142, 143 i 144). W *Kodeksie karnym z 1997 r.* (aktualnie obowiązującym) zdecydowano się przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji wydzielić w odrębny rozdział (XXI). Przeważała celowość uregulowania całej materii bezpieczeństwa w komunikacji lądowej w jednym rozdziale, pozwalającym na wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań dla tej dziedziny ruchu. Wprowadzenie takiego rozwiązania spowodowane było zwłaszcza systematycznym przyrostem karygodnych zdarzeń w ruchu drogowym oraz nienadążającym za nim wzrostem sieci autostrad oraz dróg ekspresowych, w szczególności jakoś nawierzchni tych dróg<sup>6</sup>.

Ustawodawca, wprowadzając nowy rozdział przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, zaimplikował szereg zmian, których nie było w k.k. z 1969 r., a które wzbogacają liczbę typów czynu zabronionego, a także zawarte w nich normy sankcjonujące, przyzwalając praktyce sądowej na orzekanie kar i środków karnych adekwatnych do stopnia winy oraz społecznej szkodliwości czynu, a ponadto spełniających potrzeby w zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa<sup>7</sup>.

Należą do nich następujące zmiany:

- wprowadzenie do przestępstwa sprowadzenia katastrofy, obok typu podstawowego, zawierającego umyślne (§ 1) oraz nieumyślne (§ 2) zrealizowanie znamion tego typu, także dwie odmiany typów kwalifikujących, z sankcjami odpowiednio zaostrzonymi z uwagi na „następstwo w postaci śmierci człowieka lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu wielu osób” (§ 3) skutkującymi pozbawieniem wolności na okres od 2 do 12 lat.
- zmiana w przestępstwie nieumyślnego sprowadzenia katastrofy, jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest „śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na

---

<sup>4</sup> A. Bachrach, *Przestępstwa drogowe w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego (1945–1962)*, Warszawa 1963, s. 8; wyrok SN z dnia 8 sierpnia 1950 r., sygn. K 515/50, PiP 1950, nr 11, s. 190.

<sup>5</sup> Wyrok SN z dnia 21 lutego 1959 r., sygn. IV K 197/58, niepubl.

<sup>6</sup> K. Buchała, *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Prok. i Pr. 1998, nr 11–12, s. 7.

<sup>7</sup> Tamże, s. 7.

zdrowiu wielu osób” – czynu zagrożonego pozbawieniem wolności od 6 miesięcy do lat 8<sup>8</sup>.

Typ przestępstwa sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy występował w *Kodeksie karnym z 1969 r.* Tak samo brzmi art. 174 k.k. z 1997 r., ale nie ma on tak szerokiego zakresu, jak odpowiadający mu art. 137 k.k. z 1969 r.<sup>9</sup>

Pojęcie katastrofy zostało określone w art. 173 *Kodeksu karnego*. Jest nim przestępstwo polegające na tym, że sprawca swoim działaniem stwarza takie układy zdarzeń, które razem wzięte stanowią realny i rzeczywisty stan zagrożenia w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, mogący w każdej chwili przekształcić się w katastrofę, w tymże w ruchu<sup>10</sup>. Nastąpienie katastrofy nie może być jedynie potencjalne, ale musi być realne i konkretne. Skutkiem tego czynu zabronionego jest bezpośrednio niebezpieczeństwo spowodowania katastrofy.

W postanowieniu z dnia 24 stycznia 2007 r.<sup>11</sup> Sąd Najwyższy podniósł, że: „Oczywistym wyznacznikiem stopnia zagrożenia osiągającego wymagany przez ustawę stan niebezpieczeństwa sprowadzenia katastrofy w ruchu lądowym jest fakt, że jazda w taki sposób, z taką prędkością i w takich warunkach doprowadziła do wypadku drogowego o tragicznych skutkach, w którym uczestniczył jeden ze ścigających skazanego radiowozów, oraz wypadnięcia z trasy kolejnego radiowozu uczestniczącego w pościgu. Dawało to wystarczającą podstawę do przyjęcia, że każde z tych zdarzeń potwierdza skalę zagrożenia, jakie wywołała taka jazda po jednej z głównych tras tranzytowych i po ulicach miasta, oraz świadczy o bardzo wysokim stopniu prawdopodobieństwa nastąpienia skutków określonych w przepisie art. 174 § 1 k.k.”

W tym miejscu należy podkreślić, że na tle *Kodeksu karnego z 1969 r.*, w orzecznictwie Sądu Najwyższego zachowują aktualność poglądy, w których wskazywano, że za sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji trzeba uznać zachowanie sprawcy znajdującego się w stanie znacznej nietrzeźwości, przejawiającej się w prowadzeniu pojazdu bez uprawnień po ulicach, w tym czasie, kiedy panował ożywiony ruch pojazdów i pieszych, niejednokrotne wjechanie na chodnik, w miejscu, w którym znajdowała się spora grupa ludzi, a także uderzenie w słupki znaku drogowego i w murek oddzielający chodnik od wejścia do kawiarni<sup>12</sup>.

Jeśli chodzi o stan nietrzeźwości prowadzącego pojazd, to on sam nie przesądza o sprowadzeniu niebezpieczeństwa katastrofy<sup>13</sup>. Nie w każdym przypadku prowadzenia samochodu, w dodatku w stanie nietrzeźwości i bez prawa jazdy oraz

<sup>8</sup> K. Buchała, *Niektóre problemy...*, op. cit., s. 7.

<sup>9</sup> Tamże, s. 7.

<sup>10</sup> Wyrok SN z dnia 7 sierpnia 1973 r., sygn. V KRN 272/73, *Prawo i Życie* 1974, nr 10, s. 14.

<sup>11</sup> Postanowienie SN z dnia 24 stycznia 2007 r., sygn. II KK 260/06, Prok. i Pr. 2007, dodatek „Orzecznictwo”, nr 5, poz. 9.

<sup>12</sup> Zob. wyrok SN z dnia 20 maja 1982 r., sygn. II KR 114/82, OSNPG 1983, nr 2, poz. 15.

<sup>13</sup> Zob. wyrok SN z dnia 24 marca 1970 r., sygn. V KRN 55/70 OSNKW 1970, nr 7–8, poz. 93.

ulicami miast, musi powstać sytuacja realnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy<sup>14</sup>.

Wiadomo, że aby właściwie postrzegać istotę tego przestępstwa, bardzo ważne jest właściwe rozumienie terminu „niebezpieczeństwo”, który oznacza „stan, sytuację, położenie grożące czymś złym”<sup>15</sup>. Wskazuje się trafnie, że w ogólnym pojęciu niebezpieczeństwa chodzi o naznaczenie sytuacji mieszczącej w sobie potencjalną możliwość przerodzenia się w nowy układ, oznaczający powstanie ujemnych następstw, ocenianych z punktu widzenia interesów jednostki<sup>16</sup>. W literaturze podkreśla się, że termin „niebezpieczeństwo” oznacza zjawisko przedstawiające groźbę dla jakiegoś przedmiotu, natomiast kwalifikację tego zjawiska, jako szczególnej cechy, z powodu której zjawisko przedstawia groźbę, obejmuje się określeniem „niebezpieczność”<sup>17</sup>.

Wart odnotowania jest też pogląd, że w prawie karnym niebezpieczeństwo to pewna sytuacja lub stan rzeczy, charakteryzujący się odpowiednim stopniem prawdopodobieństwa nastąpienia ujemnego skutku<sup>18</sup>. Według L. Lernell chodzi o kategorię ontologiczną stanu znamiennej możliwością wystąpienia negatywnych następstw<sup>19</sup>. Z niebezpieczeństwem mamy do czynienia wówczas, gdy istnieje *możliwość*, (a nie konieczność) nastąpienia ujemnego skutku – łączy się to z dynamicznością tego zjawiska<sup>20</sup>.

W tym miejscu należy wspomnieć o poglądzie Sądu Najwyższego, który w wyroku<sup>21</sup> stwierdził, że „Przez niebezpieczeństwo katastrofy rozumieć należy taką obiektywną, wytworzoną przez oskarżonego sytuację, której cechą charakterystyczną jest prawdopodobieństwa powstania dalszego skutku w postaci katastrofy”. Owo niebezpieczeństwo musi być relacjonowane do określonych następstw; to one mogą mieć miejsce<sup>22</sup>.

Treść art. 174 § 1 *Kodeksu karnego* sygnalizuje, że chodzi o prawdopodobieństwo nastąpienia skutku w postaci katastrofy w komunikacji, a więc zdarzenia, które nie tylko zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w znacznych rozmiarach, lecz również stwarza możliwość spowodowania obrażeń ciała kilku

---

<sup>14</sup> Wyrok SN z dnia 16 marca 1981 r., sygn. I KR 29/81 (w:) J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.*, Warszawa 1990, s. 53.

<sup>15</sup> M. Arct, *Mały słownik języka polskiego*, Warszawa 1936, s. 439.

<sup>16</sup> K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 72.

<sup>17</sup> M. Cieślak, *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Zeszyty Naukowe UJ 1955, nr 1, s. 152.

<sup>18</sup> A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990, s. 669.

<sup>19</sup> L. Lernell, *Rozważania o przestępstwie i karze na tle zagadnień współczesności*, Warszawa 1975, s. 139.

<sup>20</sup> T. Hanausek, *Uwagi o naturze niebezpieczeństwa jako zjawiska obiektywnego i dynamicznego*, (w:) *Zagadnienia praw karnego i teorii prawa*, Warszawa 1959, s. 78.

<sup>21</sup> Wyrok SN z dnia 14 października 1958 r., sygn. III K 264/58, niepubl.

<sup>22</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji, Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego*, Warszawa 2000, s. 164.

osób lub znacznej szkody w mieniu. Reasumując, musi występować znaczne prawdopodobieństwo nastąpienia skutków, zarówno bliższych, jak i dalszych.

Choć treść przepisu art. 174 § 1 k.k. może nasuwać myśl, że następuje w nim odesłanie do jednego ze znamion przestępstwa katastrofy, a konkretnie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym – to jednak tak nie jest.

W uchwale pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r. stwierdzono: „Sprowadzeniem bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym w rozumieniu art. 137 (obecnie art. 174) k.k. jest spowodowanie sytuacji, która – niezależnie od dalszej ingerencji człowieka – może przekształcić się w każdej chwili w katastrofę. Sprowadzenie niebezpieczeństwa polega na wywołaniu takiej sytuacji, w której konkretnemu i bezpośredniemu zagrożeniu ulega określone dobro, dotychczas należycie zabezpieczone. Oznacza to, w odniesieniu do sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, że w wyniku naruszenia przez sprawcę zasad bezpieczeństwa tego ruchu doszło do sytuacji, w której w każdej chwili nastąpić może katastrofa. Nastąpienie samej katastrofy nie jest wprawdzie nieuchronną koniecznością, ale i ewentualne przeciwdziałanie jej nastąpieniu nie musi być konieczne. Ocena realności takiego zagrożenia powinna opierać się na doświadczeniu życiowym i obserwacji podobnych zjawisk w typowym ich przebiegu. Wymaga to szczególnej analizy sytuacji sprowadzonej przez sprawcę, wyjaśnienia, dlaczego mogła ona w każdej chwili samoistnie doprowadzić do zmiany w świecie zewnętrznym, i dlaczego ta zmiana miałaby zagrażać bezpośrednio nie tylko bezpieczeństwu w ruchu (co stanowi wykroczenie określone w art. 86, 97 czy 98 *Kodeksu wykroczeń*) czy bezpieczeństwu indywidualnemu, ale i bezpieczeństwu powszechnemu”<sup>23</sup>.

Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 7 sierpnia 1973 r., mowa jest o takim zachowaniu sprawcy, które stwarza takie układy zdarzeń w kręgu jego działania, iż stanowią realny i rzeczywisty stan zagrożenia ruchu, mogący w każdej chwili przekształcić się w katastrofę w tymże ruchu<sup>24</sup>.

Jeśli mowa o znamionach czynności sprawczej art. 174 k.k., to należy zauważyć, że ustawodawca posłużył się niebywale pojemnym znaczeniowo zwrotem „sprowadza” – a więc zachowanie sprawcy może przejawiać się dowolną czynnością, doprowadzającą do powstania zagrożenia katastrofą w wyniku określonych przebiegów przyczynowych<sup>25</sup>.

Podkreślić trzeba, że – zdaniem autorów – powstanie katastrofy nie musi być nieuniknione, nie ma znaczenia także czas trwania niebezpieczeństwa – wystarczy, że istniało ono choćby przez chwilę.

<sup>23</sup> Zob. też wyrok SN z dnia 21 maja 1974 r., sygn. III KR 407/73, OSNPG 1974, nr 10, poz.109.

<sup>24</sup> Wyrok SN z dnia 7 sierpnia 1973 r., sygn. V KRN 272/73, PiZ 1974, nr 10, s. 6.

<sup>25</sup> Tak też G. Bogdan (w:) W. Wróbel, A. Zoll (red.), *Kodeks Karny, Część szczególna*, t. II, *Komentarz do art. 117–211a*, Warszawa 2017, s. 483–484.

Nawiązując do przedstawionych rozważań na temat możliwości nastąpienia katastrofy, należy zauważyć, iż nie wystarczy sama teoretyczna możliwość przekształcenia się danego zdarzenia w katastrofę, ale możliwość taka musi być konkretna i rzeczywista. Musi istnieć znaczne prawdopodobieństwo nastąpienia katastrofy. W omawianym przepisie chodzi zatem o niebezpieczeństwo konkretne, a nie abstrakcyjne. Niebezpieczeństwem abstrakcyjnym jest takie, w którym istnieje teoretyczna możliwość nastąpienia określonego skutku, a zatem brak jest warunków do tego, aby zachodziło duże prawdopodobieństwo powstania skutku. Z niebezpieczeństwem konkretnym mamy do czynienia wtedy, gdy istnieją rzeczywiste warunki do jego wystąpienia<sup>26</sup>.

Sąd Najwyższy, w uchwale połączonych Izb Karnej i Wojskowej stwierdził, iż chodzi o niebezpieczeństwo „przejawiające się w takim układzie zjawisk w świecie zewnętrznym, że występuje wprost jako realne prawdopodobieństwo”<sup>27</sup>.

Odnosząc się do aspektu karalności, to w stosunku do samej katastrofy karalności podlega także sprowadzenie jej niebezpieczeństwa (art. 174 k.k.). Dotyczy to stadium najbliższego sprowadzeniu katastrofy. Kryminalizacja wynika ze szczególnej doniosłości dobra chronionego, którym jest bezpieczeństwo w ruchu o charakterze powszechnym<sup>28</sup>. Stanowiło to przedmiot karalności zachowań na tym etapie przede wszystkim z tego względu, że karanie za usiłowanie sprowadzenia katastrofy byłoby niewystarczające, gdyż nie obejmowałoby nieumyślnego sprowadzenia niebezpieczeństwa. W art. 174 k.k. zostało sklasyfikowane przestępstwo obejmujące stadium poprzedzające drogową katastrofę – odnosi się to do sytuacji istniejącej przed zdarzeniem określonym w art. 173 k.k.<sup>29</sup>

Kodeks karny obligatoryjnie wymaga, by niebezpieczeństwo to było bezpośrednie. Słowo „bezpośredni”, z punktu widzenia semantycznego, oznacza „taki, który nie ma ogniw pośrednich, czyli dotyczy kogoś wprost lub czegoś wprost (...), taki, który znajduje się w bliskim sąsiedztwie”, a przez słowo „bezpośrednio” rozumie się „bardzo blisko, bez czegoś co przegradza (...) w chwili następującej po czymś lub poprzedzającej coś, krótko przed kimś lub zaraz po kimś”<sup>30</sup>. Akceptując znaczenie językowe tego słowa, trzeba przyjąć, że *bezpośredniość* niebezpieczeństwa oznacza taki stopień zagrożenia, który cechuje się realnością zaistnienia katastrofy, a nie tylko abstrakcyjnym prawdopodobieństwem<sup>31</sup>. Jest ono zintegrowane nie z zachowaniem się sprawcy, ale z niebezpieczeństwem katastrofy. Bezpośred-

---

<sup>26</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, op. cit., s. 73

<sup>27</sup> Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r., sygn. VI KO 54/61, OSNKW 1963, nr 10, poz. 179.

<sup>28</sup> I. Andrejew, *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1989, s. 370.

<sup>29</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa drogowe w nowym Kodeksie karnym*, Warszawa 1999., s. 68.

<sup>30</sup> *Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, pod red. H. Zgólkowej, t. 4, Poznań 1995, s. 137.

<sup>31</sup> J. Bliński, W. Kubala, *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym*, WPP 1974, nr 1, s. 86–87.

ność jest atrybutem niebezpieczeństwa<sup>32</sup>. W doktrynie i orzecznictwie twierdzi się, że kryteriami bezpośredniości są:

- *Czas*, ponieważ niebezpieczeństwo jest bezpośrednio w sytuacji, gdy skutek ma nastąpić w najbliższej chwili. Według Sądu Najwyższego, w zakresie oceny bezpośredniości niebezpieczeństwa ważne znaczenie ma czas, w którym skutek może zaistnieć, czyli ma on zagrażać w każdej najbliższej chwili (kryterium czasowe)<sup>33</sup>. Chodzi tu o skutek w postaci katastrofy<sup>34</sup>. Poprawnie wskazywano, że przyjęcie tego kryterium prowadziłoby do tego, że małe prawdopodobieństwo nastąpienia skutku, gdyby można było oczekiwać go w każdej chwili, byłoby już bezpośrednim niebezpieczeństwem, a z kolei gdyby wystąpienie skutku było wysoce prawdopodobne, lecz w czasie nieokreślonym, to nie mogłoby być przyjęte za niebezpieczeństwo bezpośrednie<sup>35</sup>.
- *Stopień prawdopodobieństwa*, którego wskaźnik musi być bardzo wysoki, aby można było mówić o niebezpieczeństwie bezpośrednim<sup>36</sup>. Przy niebezpieczeństwie bezpośrednim stopień prawdopodobieństwa nastąpienia skutku musi być bardzo wysoki – wyższy niż stopień prawdopodobieństwa, decydujący o samym byciu niebezpieczeństwa (kryterium prawdopodobieństwa)<sup>37</sup>. Stopień prawdopodobieństwa nastąpienia skutku nie jest uwarunkowany bliskością czasową jego nastąpienia, a z kolei bliskość w czasie wzrasta w związku ze wzrostem prawdopodobieństwa nastąpienia skutku<sup>38</sup>.
- *Dostateczna przyczyna*, czyli sytuacja, gdy zachowanie sprawcy spowodowało powstanie niebezpieczeństwa grożącego wprost, i nie ma potrzeby podjęcia jakiegokolwiek działania, aby skutek nastąpił (kryterium wystarczającej przyczyny).
- *Nieuchronność*, przez którą należy rozumieć to, że skutek nastąpiłby na pewno lub z najwyższym prawdopodobieństwem, w sytuacji, gdyby nie zostały podjęte środki zapobiegawcze (kryterium nieuchronności)<sup>39</sup>. W tym przypadku chodzi

<sup>32</sup> E. Szwedek, *Sprawdzenie niebezpieczeństwa zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, NP 1975, nr 3, s. 407.

<sup>33</sup> Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r., teza 13; wyrok SN z dnia 7 sierpnia 1973 r. sygn. V KRN 272/73, SLMO 1974, nr 2, s. 315; wyroki SN: z dnia 21 maja 1982 r. sygn. II KR 114/82, OSNPG 1983, nr 2, poz. 15 oraz z dnia 2 sierpnia 1982 r. sygn. I KR 172/82, OSNPG 1983, nr 1, poz. 4.

<sup>34</sup> I. Andrejew, *Polskie prawo karne...*, op. cit., s. 370.

<sup>35</sup> M. Cieślak, *Indywidualne zagrożenie życia*, NP 1952, nr 4., s. 19.

<sup>36</sup> Tamże, s. 19; zob. także T. Hanausek, *Element bezpośredniości jako znamię niektórych typów przestępstw*, PiP 1964, nr 12, s. 910; L. Lernell, *Zagadnienie związku przyczynowego w prawie karnym*, Warszawa 1962, s. 315.

<sup>37</sup> W. Radecki, *Przestępstwa narażenia życia i zdrowia człowieka na niebezpieczeństwo w Kodeksie karnym PRL z 1969 r.*, Wrocław 1977, s. 18.

<sup>38</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa drogowe...*, op. cit., s. 75–76.

<sup>39</sup> A. Gubiński, *Wyłączenie bezprawności czynu*, Warszawa 1961, s. 32; J. Bafia, *Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie Kodeksu karnego i w projekcie prawa o wykroczeniach*, NP 1969, nr 2, s. 183.

o niebezpieczeństwo tak bliskie, że nieomal nieuniknione<sup>40</sup>. Należy zauważyć (jak podkreśla się w literaturze), że chodzi o nieuchronność względną, tzn. że skutek ujemny nastąpiłby na pewno lub z najwyższym prawdopodobieństwem, w sytuacji jeżeli nie zostaną użyte środki zaradcze<sup>41</sup>.

Autorzy podzielają pogląd A. Spotowskiego, że o wyborze któregośkolwiek z tych kryteriów decyduje funkcja, którą spełnia niebezpieczeństwo w danym przepisie<sup>42</sup>. Należy przyjąć, że funkcji spełnianej przez to pojęcie w art. 174 k.k. najlepiej pasuje kryterium *wystarczającej przyczyny*. Konkretność wynika z bezpośredniości niebezpieczeństwa, ponieważ trudno sobie wyobrazić niebezpieczeństwo bezpośrednie, które nie byłoby konkretne<sup>43</sup>. Niebezpieczeństwo katastrofy przybiera charakter bezpośredni, jeżeli w danym momencie wytworzy się określona sytuacja<sup>44</sup>.

Na końcu rozważań należy wspomnieć o różnicy między przestępstwem określonym w art. 174 § 1 k.k., a typem czynu zabronionego z art. 173 § 1 k.k. Różnica ta polega na bliskości zagrożenia dla życia lub zdrowia wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach.

Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 23 listopada 1970 r.<sup>45</sup> określił, że pomiędzy sprowadzeniem katastrofy a bezpośrednim niebezpieczeństwem katastrofy istnieje zasadnicza różnica co do stadium zagrożenia dóbr w wyniku przestępnego działania, lecz nie co do rodzaju i zakresu zagrożenia dóbr objętych ochroną, stwierdzając, że „Sprowadzenie bezpośredniego zdarzenia o charakterze katastrofy (...) przedstawia się jedynie jako realne prawdopodobieństwo zaistnienia w konkretnym układzie zjawisk w świecie zewnętrznym takiego zdarzenia, które może zagrażać życiu lub zdrowiu ludzi albo mieniu w znacznych rozmiarach, ale nie oznaczającego jeszcze, iż bez przedsięwzięcia natychmiastowych środków zaradczych sama katastrofa nieuchronnie nastąpiłaby”.

\* \* \*

### **Bibliografia**

1. Andrejew, I. (1989). *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa.
2. Arct, M. (1936). *Mały słownik języka polskiego*, Warszawa.
3. Bachrach, A. (1963). *Przestępstwa drogowe w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego (1945–1962)*, Warszawa.

---

<sup>40</sup> J. Bafia, *Polskie prawo karne*, Warszawa 1989, s. 379.

<sup>41</sup> A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990, s. 85.

<sup>42</sup> Tamże, s. 86.

<sup>43</sup> E. Szwedek, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa pożaru (art. 139 k.k.)*, NP 1975, nr 9, s. 1170.

<sup>44</sup> K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, *op. cit.*, s. 85.

<sup>45</sup> Wyrok SN z dnia 23 listopada 1970 r. sygn. Rw 1225/70 (w:) J. Bilicki, W. Kubala, *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym*, WPP 1974, nr 1, s. 86.



4. Bafia, J. (1969). *Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie Kodeksu karnego i w projekcie prawa o wykroczeniach*, NP, nr 2.
5. Bafia, J. (1989). *Polskie prawo karne*, Warszawa.
6. Bilicki, J., Kubala, W. (1974). *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym*, WPP, nr 1.
7. Bogdan G. (2017). (w:) W. Wróbel, A. Zoll (red.), *Kodeks Karny Część szczególna*, t. II, *Komentarz do art. 117–211a*, Warszawa.
8. Buchała, K. (1978). *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Prok. i Pr. nr 11–12.
9. Buchała, K. (1973). *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa.
10. Cieślak, M. (1952). *Indywidualne zagrożenie życia*, NP, nr 4.
11. Cieślak, M. (1955). *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego, nr 1.
12. Gubiński, A. (1961). *Wyłączenie bezprawności czynu*, Warszawa.
13. Hanausek, T. (1959). *Uwagi o naturze niebezpieczeństwa jako zjawiska obiektywnego i dynamicznego*, (w:) *Zagadnienia praw karnego i teorii prawa*, Warszawa.
14. Lernell, L. (1975). *Rozważania o przestępstwie i karze na tle zagadnień współczesności*, Warszawa.
15. Radecki, W. (1977). *Przestępstwa narażenia życia i zdrowia człowieka na niebezpieczeństwo w Kodeksie karnym PRL z 1969 r.*, Wrocław.
16. Spotowski, A. (1990). *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa.
17. Stefański, R., A. (1999). *Przestępstwa drogowe w nowym Kodeksie karnym*, Warszawa.
18. Stefański, R., A. (2000). *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji*, *Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego*, Warszawa.
19. Szvedek, E. (1975). *Sprowadzenie niebezpieczeństwa pożaru (art. 139 k.k.)*, NP, nr 9.
20. Szvedek, E. (1975). *Sprowadzenie niebezpieczeństwa zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, NP, nr 3.

\* \* \*

## Causing the danger of a disaster, particularly in road traffic

### Abstract

The authors analyse the crime under article 174 paragraph 1 of the *Penal Code* with particular emphasis on the danger of a disaster in road traffic. They indicate one of the most important judgements of the Supreme Court. They discuss the criteria of danger immediacy.

### Key words

Danger, disaster, causing, criteria.

