

Kazimierz J. Pawelec

Agresja w ruchu drogowym i reakcja na nią.

Karno-materialna ocena tego zjawiska – zagadnienia wybrane

Streszczenie

Zachowania agresywne, zupełnie irracjonalne, niestety, dość często spotykamy w ruchu drogowym. Nie należy do rzadkości wykonywanie kompletnie nieprzewidywalnych manewrów, jazda z ogromnymi prędkościami, brak poszanowania obowiązujących przepisów, lekceważenie słabszych uczestników ruchu, brutalność reakcji itp. Nie są to zachowania dotyczące wyłącznie kierujących. Wielokrotnie spotykamy się z takimi ze strony rowerzystów czy pieszych. Trudno dociec przyczyn tego rodzaju zjawiska. Potrzebne są dogłębne i rzetelne badania naukowe, których, jak do tej pory, nie przeprowadzono. Temu zagadnieniu poświęcona jest niniejsza publikacja. Omawia ona agresję w ruchu drogowym i reakcję na nią z punktu widzenia ocen karno-materialnych, co może być szczególnie przydatne dla praktyki.

Słowa kluczowe

Zasady bezpieczeństwa, agresja, właściwości psychofizyczne, stan zdrowia, przewidywalność zachowań, obiektywne przypisanie skutku, konstrukcja rozszerzonej odpowiedzialności, problematyka karania.

* * *

1. Uwagi wprowadzające

Prawie każdego dnia media podają informacje o zupełnie irracjonalnych, agresywnych zachowaniach uczestników ruchu drogowego. Wystarczy wspomnieć o niewytłumaczalnym ataku rowerzysty na starszą niewiastę w Poznaniu, szaleńczym wjeździe kierowcy samochodu na sopockie moło, ataku kierującego na innego uczestnika ruchu, tylko dlatego, że została mu zwrócona uwaga, czy też popisach niejakiego „Froga”, który pędził ulicami Warszawy z prędkością przeszło 200 km/h, swoje popisy rejestrował, a następnie umieścił w Internecie. Przykładów tego rodzaju zachowań można przytaczać wiele, choć stanowią one kroplę w morzu różnego rodzaju zachowań uczestników ruchu drogowego. Do tego dochodzą inne,

Dr Kazimierz J. Pawelec, adwokat, Izba adwokacka w Warszawie. Wykładowca na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach.

mniej drastyczne, a polegające na agresywnej, zupełnie nieuzasadnionej jeździe, znieważaniu innych, ich popędzaniu, wykonywaniu nieprzewidywalnych manewrów itd. Wrogość niektórych uczestników ruchu ujawnia się dosłownie na każdym kroku. Obserwowana jest wrogość kierujących wobec pieszych i rowerzystów oraz na odwrót. Trudno dociec przyczyn tego rodzaju zjawiska, absolutnie nieobojętnego dla norm prawa karnego oraz prawa wykroczeń. Nie poznaliśmy jego etiologii, toteż poruszamy się po omacku, usiłując naiwnymi akcjami propagandowymi przekonać, że wyłącznie rozsądne partnerstwo w ruchu drogowym przyniesie pozytywne efekty i zwiększy bezpieczeństwo tego ruchu¹. I nadal preferowany jest system represyjny, małostkowy, bez dociekania przyczyn określonych zjawisk. Naiwna wiara w skuteczność surowej represji święci tryumfy, chociaż nie znajduje jakiegokolwiek naukowego uzasadnienia. Zachodzi pilna potrzeba podjęcia kompleksowych badań interdyscyplinarnych, zmierzających do ustalenia przyczyn tego rodzaju zachowań, będących wielokrotnie zupełnie nieprzewidywalnymi, toteż mającymi istotne znaczenie dla odpowiedzialności karnej osób wielokrotnie bezzasadnie oskarżonych. Jednakże eliminacja, zwłaszcza kierujących ujawniających agresywne postawy, nadal pozostaje w przysłowiowych powijakach. Do rzadkości należały bowiem sprawy, w których prewencyjnie zatrzymywano prawa jazdy z uwagi na istnienie poważnych wątpliwości co do stanu zdrowia kierującego, jego właściwości psychofizycznych czy też posiadanych kwalifikacji. Owe zatrzymanie prawa jazdy, jak też kierowanie na specjalistyczne badania, następowało za późno, gdyż owi „niebezpieczni kierujący”, stwarzający niebezpieczeństwo, już wywołali konkretne skutki. Zdziwiająca była łatwość uzyskania przez nich praw jazdy, zwłaszcza w przypadkach ujawnienia u nich schorzeń psychicznych, uzależnień od alkoholu, od środków psychoaktywnych czy też nieposiadania odpowiednich właściwości psychofizycznych bądź psychologicznych.

Tej problematyce poświęcone zostały niniejsze rozważania. Poruszają one wybrane czynniki wywołujące agresję w ruchu drogowym, poddają ją ocenie prawnokarnej, zarówno z punktu widzenia praktyki, jak również od strony dogmatycznej, kładąc akcent na ocenę nieprzewidywalności zachowań w ruchu drogowym. W dalszej kolejności omówiona została problematyka związana z eliminacją zagrożeń w ruchu drogowym, w tym również wpływu na nią tzw. *polityki karania*. Podsumowanie znajdzie Czytelnik we wnioskach końcowych, zawierających również postulaty *de lege ferenda* i *de lege lata*.

* * *

Zanim jednak przejdę do szczegółowych rozważań, warto wskazać, że w świetle praktyki agresja uczestników ruchu drogowego bywa spowodowana następującymi czynnikami:

¹ Szerzej zob. B. Hołyst, *Kryminalistyka*, Warszawa 2010, s. 1433–1438 oraz podana tam literatura.

- 1) osłabieniem reakcji psychomotorycznej spożytym alkoholem bądź środkami psychoaktywnymi;
- 2) stanem zdrowia, a zwłaszcza ujawnionymi schorzeniami psychicznymi lub właściwościami psychofizycznymi;
- 3) okolicznościami sytuacyjnymi, niezwykle rzadko ujawnianymi, toteż z reguły niepoddawany ocenie karno-materialnej.

Oczywiście przedstawiony podział jest umowny, albowiem mogą występować także inne czynniki związane z nastrojem, stresem, troskami dnia codziennego, czynnikami pogodowymi itd. Warto jednak wskazać, że wiele osób zapomina, iż nauka jest w gruncie rzeczy metodologią, sposobem pracy. Jej ustalenia nie są zatem wnioskami, lecz czysto statystycznymi przybliżeniami. Jeśli coś zdarzyło się (przykładowo) tysiąc razy, to zakładamy, że wydarzy się tysiąc pierwszy raz. Jeżeli jednak w jednym na te tysiąc przypadków zdarzy się coś innego, natychmiast traktuje się to jako anomalię i ignoruje lub wykorzystuje dla celów niemających niczego wspólnego z nauką. Niekiedy jednak anomalie występują na tyle często i są powszechnie znane, że wymuszają zmianę poglądów. Czy jednak atypowe, agresywne zachowania dają podstawę – przykładowo – do zmiany przepisów? Na tak postawione pytanie nie sposób udzielić odpowiedzi, gdyż w tej materii nie dysponujemy jakimikolwiek badaniami. Stąd postulat do władzy ustawodawczej, który można zawrzeć we frazie zaczerpniętej z „Traktatu o dobrej robocie” T. Kotarbińskiego², że zanim wkroczymy na daną drogę, w pierw musimy ją zobaczyć. Realizacja doraźnych celów, pośpiech, brak naukowych podstaw, w końcowym rozrachunku nie doprowadza do sukcesu. Często osiągnięty propagandowy sukces bardzo łatwo przeistacza się w porażkę, zwłaszcza gdy ignorowane są naukowe, profesjonalne ustalenia.

2. Czynniki determinujące agresję w ruchu drogowym i ich oceny prawne

2.1. Uwagi wprowadzające

Istota przestępstw i wykroczeń drogowych od strony przedmiotowej sprowadza się do naruszenia zasad ostrożnego i rozważnego postępowania, których to zasad naruszenia zagrażają dobrom chronionym prawem, przy czym prowadzą do skutku, o ile został ustawowo przewidziany. Naruszenie zasad bezpieczeństwa może polegać na zachowaniu sprzecznym z określoną, ogólną dyrektywą, nakazującą przestrzeganie określonego w niej zachowania bądź zaniechaniu podjęcia nakazanych reakcji.

Zasady bezpieczeństwa ruchu określają warunki tego ruchu i stanowią konkretyzację ogólnych zasad ostrożności w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, jak to czyni *Kodeks karny*, a zasady bezpieczeństwa i porządku ruchu drogo-

² T. Kotarbiński, *Traktat o dobrej robocie*, Warszawa 1985, s. 17.

wego zostały wskazane w *Kodeksie wykroczeń*. Owe zasady obejmują normy gwarancyjne, których przestrzeganie wyłącza lub znacznie ogranicza niebezpieczeństwa związane z komunikacją drogową. Te ogólne i szczegółowe reguły, stypizowane w sposób bezpośredni w przepisach ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, stoją na straży życia i zdrowia uczestników ruchu, a w niektórych przypadkach także mienia. Nie obejmują jednak całości zagadnienia, gdyż określone w art. 177 § 1 k.k. zasady bezpieczeństwa są pojęciem znacznie szerszym, obejmującym również zachowania nieskodyfikowane, wypracowane w praktyce, a w niektórych sytuacjach wręcz nakazujące odejście od reguł skodyfikowanych. Dobrą ilustracją jest tu wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1995 r., sygn. III KRN 20/95³, w którym sformułowana została następująca teza: „Wszystkie sytuacje w ruchu nie dadzą się przewidzieć i unormować. Zachowanie się uczestników ruchu w takich nietypowych sytuacjach musi być oceniane z punktu widzenia zastosowania się do nieujętych szczegółowo reguł i zasad wynikających pośrednio z przepisów o charakterze ogólnym oraz ze zmienności ruchu i jego dynamiki”. Uczestnik ruchu oprócz przestrzegania przepisów, powinien kierować się także zdrowym rozsądkiem, ogólną przezornością i respektowaniem bezpieczeństwa innych – zauważył Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 31 stycznia 1949 r., sygn. K 1068/48⁴. Z powyższego wprost wynika również obowiązek przestrzegania nieskodyfikowanych reguł⁵.

Zasady bezpieczeństwa nie pokrywają się z przepisami ruchu drogowego, chociaż zachodzą między nimi ścisłe relacje. Można stwierdzić, że ogólne zasady bezpieczeństwa obejmują czynniki związane z człowiekiem, pojazdem i drogą. Nie można zatem mieć zastrzeżeń do stanowiska Sądu Najwyższego, wyrażonego w postanowieniu 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 29 grudnia 1966 r., sygn. Rwn 50/66⁶, że „każde naruszenie zasad ruchu na drogach (...) stanowi potencjalne, tj. abstrakcyjne, zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, jednakże przestępstwem może się ono stać tylko wówczas, gdy zagraża konkretnie istniejącemu dobru”.

Podkreślić należy, że czynniki związane w postępowaniem człowieka mogą być związane z jego świadomym osłabieniem reakcji psychomotorycznej, co można łączyć z wprowadzeniem się w stan nietrzeźwości lub stan po użyciu środków odurzających. Po stronie człowieka znajdują się także jego właściwości psychofizyczne, wyszkolenie i doświadczenie, jak też stan zdrowia. Są to niewątpliwie okoliczności mające istotne znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa, których wpływ na wywołanie niebezpieczeństwa przez agresję wydaje się nie budzić wątpliwości.

³ OSNKW nr 11–12, poz. 84.

⁴ OSN 1949, nr 1, poz. 20.

⁵ Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa 2017, s. 122–123 oraz 117–122, w tym podane tam orzecznictwo i literatura.

⁶ OSNKW 1967, nr 5, poz. 38.

2.2. Osłabienie reakcji psychomotorycznej

2.2.1. Nietrzeźwość

Nietrzeźwość stanowi okoliczność kwalifikującą przestępstwa określone w artykułach 173, 174 i 177 k.k. jako zagrożone surowszymi karami, chociaż zamierzone upojenie się alkoholem nie zmienia nieumyślnego charakteru przestępstwa wypadku drogowego, jako czynu najbardziej typowego oraz najczęściej spotykanego. Umyślnym przestępstwem jest czyn z art. 178a § 1 kk.

Nie trzeba przypominać, że alkohol zmienia funkcje systemu nerwowego, zarówno wymierne – wzrok, słuch, uwaga, koncentracja, jak i niewymierne, tj. osąd oraz nastrój. Wpływ alkoholu na osłabienie zdolności psychomotorycznych już bardzo dawno został udowodniony.

Stan nietrzeźwości zdefiniowany został w art. 115 § 16 k.k. i zgodnie z tym przepisem zachodzi wtedy, gdy zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila (lub przekracza 0,25 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza) albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość. Identycznie stan nietrzeźwości określano w art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r. *O wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi*⁷, przy czym alkoholem jest nie tylko produkt przeznaczony do spożycia, zawierający alkohol etylowy o stężeniu przekraczającym 0,5 promila⁸, ale także inny produkt zawierający alkohol, np. denaturat, woda kosmetyczna itp.

Definicja pojęcia „stan nietrzeźwości” określa warunki graniczne w dziesiątych promila, tj. z dokładnością do pierwszego miejsca po przecinku. Natomiast wszystkie elektroniczne urządzenia pomiarowe określające zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu wskazują zawartość alkoholu do drugiego miejsca po przecinku, czyli w setnych promila. Należy zatem odpowiedzieć na pytanie, czy w konkretnym przypadku mówimy już o *nietrzeźwości*, czy jeszcze o *stanie po użyciu alkoholu*, obojętnym dla odpowiedzialności karnej w zakresie ustawowego zagrożenia. Zwrócić trzeba uwagę, że w definicji stanu nietrzeźwości, występującej w art. 115 § 16 k.k. oraz w art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r., zawartość graniczna określona została z dokładnością do pierwszego miejsca po przecinku. Z problemem tym poradziła sobie praktyka. Przykładowo, Sąd Apelacyjny w Rzeszowie, w wyroku z dnia 3 kwietnia 2003 r., sygn. II Aka 30/03⁹, zauważył: „Niemożność precyzyjnego ustalenia stopnia nietrzeźwości oskarżonego wobec braku pomiaru zawartości alkoholu we krwi lub wydychanym powietrzu, pozwala sądowi orzekającemu, na podstawie innych dowodów (zeznań świadków, wyjaśnień oskarżonego), dokonać ustalenia, że oskarżony, znajdujący się w stanie nietrzeźwości, prowadził pojazd mechaniczny – zwłaszcza wówczas, gdy dowody

⁷ Tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 1286 ze zm.

⁸ Por. K. Jaegermann, *Stan nietrzeźwości (geneza i dzieje pojęcia w Polsce)*, Katowice 1987, s. 8.

⁹ OSA 2003, nr 9, poz. 95.

osobowe jednoznacznie wskazują na to, iż stopień stężenia alkoholu, chociażby na podstawie ilości jego spożycia, musiał – i to znacznie – przekroczyć normy określone treścią przepisu art. 115 § 16 k.k.”¹⁰

2.2.2. Stan po użyciu środka odurzającego

Stan po użyciu środka odurzającego (art. 178 k.k.) został potraktowany jako alternatywny do stanu nietrzeźwości. W drodze interpretacji należy przyjąć, że jest to stan, który w zakresie oddziaływania na ośrodkowy układ nerwowy powoduje zakłócenia czynności psychomotorycznych, wywołujących efekty podobne do stanu nietrzeźwości. Problemem pozostaje jednak brak obiektywnych kryteriów określających zawartość w organizmie środka odurzającego, który powoduje zaburzenie odpowiadające stanowi nietrzeźwości. Nie wypracowano miernika zawartości środków odurzających w organizmie, jak to się stało w przypadku pomiaru zawartości alkoholu. Dla określenia tego stanu istotnego znaczenia nabierają zatem np. dowody osobowe z zeznań świadków, które określają sposób zachowania danej osoby i pozwalają ocenić stopień zaburzenia jej świadomości. Istotną wskazówkę zawiera wyrok Sądu Najwyższego, sygn. Rw 535/65¹¹, w którym stwierdzono, że wynik badania krwi na zawartość alkoholu nie może stanowić bezspornego miernika stanu nietrzeźwości badanej osoby, jeżeli istnieje brak prostej korelacji między tym wynikiem a zachowaniem się osoby, której krew pobrano. Jest to stanowisko trafne, odnoszące się do nieokreślonego miernika stanu po użyciu środka odurzającego, przed powrotem do formacji legalnej teorii dowodowej. Każdy bowiem dowód może budzić wątpliwości sądu i może być sprawdzony przy zastosowaniu innych dowodów.

Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 3 grudnia 2014 r., sygn. II KK 219/14¹², stwierdził: „Wobec braku zdefiniowania stanu pod wpływem środka odurzającego oraz stanu po użyciu środka podobnie działającego do alkoholu, którym posługuje się art. 87 § 1 k.w. – sąd, rozpoznając sprawę o przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione pod wpływem środka odurzającego (...) każdorazowo musi ustalić, czy środek ten miał realny wpływ na sprawność psychomotoryczną kierującego pojazdem w stopniu podobnym, jak w sytuacji znajdowania się pod wpływem alkoholu¹³.”

¹⁰ Por.: uchwałę SN z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33; także postanowienie SO w Tarnowie z dnia 12 stycznia 2012 r., sygn. IIWaz 11/12, KZS 2012, nr 1, poz. 25.

¹¹ Cyt. za: A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 200.

¹² LEX nr 1567466.

¹³ Por. postanowienia SN: z dnia 7 lutego 2007 r., sygn. V KK 128/06, LEX nr 257849 oraz z dnia 31 maja 2011 r., sygn. V KK 398/10, LEX nr 848186.

Określenie ram dla pojęcia „środek odurzający” znajdujemy w art. 4 pkt. 26 oraz rozdziale 5 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. *O przeciwdziałaniu narkomanii*¹⁴. W myśl tego przepisu środkiem odurzającym jest każda substancja pochodzenia naturalnego lub syntetycznego, działająca na ośrodkowy układ nerwowy, określona w wykazie środków odurzających, stanowiącym załącznik nr 1 do powołanej ustawy. Podana definicja nie może być jednak w pełni przydatna dla przestępstw i wykroczeń skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, gdyż stworzona została na użytek ustawy *o przeciwdziałaniu narkomanii*, co wprost wynika z art. 6 powołanej ustawy. Z kolei bezpieczeństwo ruchu wymaga eliminowania z tego ruchu każdego, czyje zdolności psychomotoryczne zostały zakłócone, i to niezależnie od przyczyn. Posługując się wykładnią językową, należy przyjąć, że w artykułach 178, 178a § 1, 179 i 180 k.k. wskazane zostały wszelkie środki odurzające *sensu stricto*, jak też *sensu largo*, np. substancje psychotropowe czy niektóre leki. Taki charakter mogą mieć przecież środki, których obrót nie jest reglamentowany, i które na skutek określonego sposobu użycia mają takie same właściwości odurzające, jak te wymienione w ustawie. Takie też rozumienie środków odurzających znalazło się w uchwale 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 1973 r., sygn. VI KZP 78/72¹⁵, dotyczącej art. 161 k.k. z 1969 r. Za środki odurzające Sąd Najwyższy uznał substancje, które wywołują stan odurzenia i mogą spowodować skutki ujemne dla fizycznego lub psychicznego zdrowia człowieka. Brak ustalenia ustawowego progu użycia środków odurzających powoduje jednak, że sam wynik badania nie jest miarodajny. Konieczne jest udowodnienie, że środek odurzający spowodował upośledzenie sprawności psychomotorycznej odpowiadającej stanowi nietrzeźwości.

W tym miejscu należy podkreślić, że w uchwale z dnia 27 lutego 2007 r., sygn. I KZP 36/06¹⁶, Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że pojęcie środka odurzającego obejmuje nie tylko środki odurzające z tzw. ustawy narkotykowej, ale i inne substancje pochodzenia naturalnego lub syntetycznego, działające na ośrodkowy układ nerwowy, których użycie powoduje obniżenie sprawności w kierowaniu pojazdami. Oznacza to, że nie ma znaczenia, czy dany specyfik należał do grupy środków odurzających wymienionych w załączniku do ustawy *o przeciwdziałaniu narkomanii*. W art. 178a § 1 k.k. użyto bowiem określenia „w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego”, które to pojęcie jest znacznie szerszym, od tych użytych w ustawie o zapobieganiu narkomanii.

2.2.3. Stan zdrowia

Stan zdrowia kierującego, jak też jego właściwości psychofizyczne, są istotnymi okolicznościami mającymi wpływ na bezpieczeństwo ruchu. Niedomagania

¹⁴ Tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 224 ze zm.

¹⁵ OSNKW 1973, nr 5, poz. 57.

¹⁶ OSNKW 2007, nr 3, poz. 21.

zdrowotne kierowcy są istotnym czynnikiem wpływającym na zagrożenie bezpieczeństwa, jeżeli to bezpieczeństwo zostało zagrożone w wyniku niezachowania należytej ostrożności. Powinność zachowania tej ostrożności sprowadza się przede wszystkim do przestrzegania przepisów ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*¹⁷. Ujawnione agresywne zachowania związane ze sposobem prowadzenia pojazdu mechanicznego bądź przez innych uczestników ruchu z reguły sprowadzają się do umyślnego naruszenia reguł bezpieczeństwa, obowiązujących w ruchu drogowym. Sprzyjać im mogą niedomagania zdrowotne kierowcy. Są one istotnym czynnikiem wpływającym na zagrożenie bezpieczeństwa, czyli czymś co niejako poprzedza katastrofę, sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa, czy wypadek drogowy. Owe zagrożenia mogą być wywołane niezdolnością kierowcy do prowadzenia pojazdu mechanicznego. Mogą być wywołane brakami fizycznymi lub umysłowymi, a nawet cechami charakteru, dyskwalifikującymi określoną osobę¹⁸. W systemie zagrożeń ruchu drogowego istotne znaczenie mają zagrożenia osobowe, psychiczne, medyczne i antropologiczne. Do pierwszych zaliczamy groźne stany i czynności psychiczne, do drugich – choroby organizmu, upośledzenia, brak niektórych organów lub funkcji, do trzecich – nieodpowiednia budowa anatomiczna¹⁹. Przyczynami wypadków, a także innych przestępstw skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mogą być psychofizyczne stany lub ich zmiany u kierujących, związane zwłaszcza ze schorzeniami krążenia, prowadzące do nagłej utraty przytomności, choroby zmniejszające szybkość reakcji oraz koordynacji ruchów, jak również wady wzroku i słuchu²⁰. Jest przy tym rzeczą niewątpliwą, że znany kierującemu jego zły stan zdrowia, zwłaszcza świadomość (przykładowo) możliwości utraty przytomności, jest *umyślnym* naruszeniem zasad bezpieczeństwa. W tej kwestii pogląd śmiały, ale niepoparty wynikami żadnych badań, zaprezentował A. Gaberle²¹, pisząc: „Olbrzymia część błędów w ruchu drogowym powstaje z tej przyczyny, że ludzie decydują się na jazdę, mimo że stan ich organizmu na to nie pozwala”.

W dziedzinie prawa karnego, kwestie związane ze stanem zdrowia kierującego pojazdem mechanicznym, jak też osób związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu i wpływu tych stanów na wypadkowość, stanowią zasadniczo nową problematykę, związaną z wielkim zaawansowaniem techniki oraz biopsychicznej odporności jednostki na działanie różnych czynników. Przykładowo, czynnikami takimi są: długotrwałe napięcie uwagi, monotonia, hałas, stres, itp. Nawsuwają się zatem pytania: jaki wpływ na winę kierowcy ma zmęczenie lub choroba, które mogą doprowadzić do zwolnienia reakcji psychomotorycznej, do błędu,

¹⁷ Por. postanowienie SN z dnia 8 marca 2017 r., sygn. III KK 345/16, LEX nr 2242366.

¹⁸ Zob. R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2003, s. 725.

¹⁹ Zob. P. Boesler, *Zarys psychologii zapobiegania wypadkom drogowym*, Warszawa 1981, s. 8–9.

²⁰ Zob. R. A. Stefański, *Prawo...*, *op. cit.*, s. 725–726.

²¹ Zob. A. Gaberle, *Najsłabsze ogniwo (Człowiek jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym)*, Warszawa 1986, s. 15.

a w konsekwencji do wypadku, do katastrofy, do sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa. Czy stan stresu bądź choroby osłabia ową sprawność, doprowadza do popełniania błędów, a w konsekwencji do ingerencji prawa karnego? A więc, czy człowiek może być odpowiedzialny za błędy popełnione w stanie półsennego zamroczenia, spowodowanego chorobą lub zmęczeniem, czy też jego odpowiedzialność powinna być wyłączona bądź złagodzona w myśl ogólnych zasad prawa karnego o odpowiedzialności osób mających w znacznym stopniu ograniczoną zdolność kierowania swoim postępowaniem? Pytania te postawił przed blisko czterdziestu laty A. Bachrach²², ale nie doczekały się one jednoznacznej odpowiedzi. W orzecznictwie sądowym reprezentowany jest pogląd, że kierowca, który zadaje sobie sprawę ze swego stanu i podejmuje się prowadzenia pojazdu lub nie przerywa tego postępowania, ponosi ryzyko odpowiedzialności za to, co może z tego postępowania wynikać. Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 12 kwietnia 1985 r., sygn. V KRN 175/85²³, stwierdził: „Skoro oskarżony kierował pojazdem mechanicznym z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a w szczególności ze stałą świadomością możliwości wystąpienia u niego padaczki, w następstwie czego doszło do tragicznego wypadku, to tym samym czynem wypełnił znamiona przestępstwa (...)”.

Podobny pogląd wyraził Sąd Apelacyjny w Szczecinie w wyroku z dnia 13 października 2016 r., sygn. II Aka 97/16²⁴, w którym czytamy: „Sprawca wypadku drogowego mógłby się ewentualnie skutecznie powoływać na chwilową, niezawinioną utratę przytomności tylko w przypadku, gdyby cierpiał na tego rodzaju schorzenie, dolegliwość lub inne ukryte dysfunkcje, nieujawnione do chwili zdarzenia, o których nie posiadałby wiedzy, a które to dolegliwości lub schorzenia mogłyby skutkować niekontrolowaną utratą świadomości. Tylko w takim bowiem przypadku ewentualne, niekontrolowane zaśnięcie lub zasłabnięcie mogłoby znajdować się poza możliwością i powinnością przewidzenia sprawcy”.

Przytoczone orzecznictwo traktuje stan choroby lub inne niedyspozycje kierującego podobnie jak świadome kierowanie przez niego niesprawnym technicznie pojazdem, co stanowi umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu²⁵.

²² Zob. A. Bachrach, *Przestępstwa...*, *op. cit.*, s. 274 i nast.

²³ OSNPG 1986, nr 4, poz. 50.

²⁴ LEX nr 2256963.

²⁵ Por. wyroki SN: z dnia 29 stycznia 1973 r., sygn. Rw 1421/72, WPP 1974, nr 1, s. 282; z dnia 27 lipca 1976 r., sygn. VI KRN 113/76, OSNKW 1976, nr 10–11, poz. 129; z dnia 7 października 1977 r., sygn. VI KRN 231/77, niepubl. oraz z dnia 27 lipca 1976 r., sygn. VI KRN 113/76, OSNKW 1976, nr 10–11, poz. 129, z glosą K. Buchały, NP 1997, nr 5, s. 782.

3. Dogmatyczna ocena agresji

3.1. Uwagi wprowadzające

Analizując problematykę agresji w ruchu drogowym nie sposób oderwać jej od wywołanego niebezpieczeństwa. Toteż niezwykle istotna jest dogłębna analiza materiału empirycznego, który z jednej strony określa podmiot, który stan bezpieczeństwa naruszył, ale z drugiej strony konieczne jest poddanie fachowemu osądowi zachowanie innego podmiotu, który owego niebezpieczeństwa nie zidentyfikował bądź nieprawidłowo na nie zareagował.

3.2. Agresja jako zachowanie atypowe

Agresję należy ocenić jako zachowanie wybitnie atypowe, które należy rozważyć w korelacji z zachowaniem innych uczestników ruchu. Szeroko rozumiana zasada ostrożności, którą w ruchu drogowym identyfikuje się z przestrzeganiem obowiązujących zasad bezpieczeństwa, w tego rodzaju sytuacjach doznaje wyraźnych ograniczeń. W judykaturze, jak też w doktrynie, wielokrotnie podnoszono, że na użytkownika drogi nie można nakładać obowiązku czynienia rzeczy niemożliwych, tj. przewidywania dosłownie wszystkiego. Stąd też, a wskazuje na to praktyka, wielokrotnie, mimo *umyślnego* naruszenia zasad bezpieczeństwa, nie sposób było mówić o *umyślnym* sprawstwie przestępstw z art. 173 czy 174 k.k., nawet w zamiarze ewentualnym. Z kolei czyny formalne wskazane w artykułach 178a § 1, 178b, 179, 180, 180a i 180b k.k., czy też wykroczenia znamienne skutkiem w postaci spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu czy spowodowania niebezpieczeństwa, także trudno zakwalifikować do działań umyślnych – poza przypadkami wręcz ekstremalnymi, kompletnie odbiegającymi od zachowań typowych. Dlatego rozważania dogmatyczne tej problematyki należy w zdecydowanej większości przypadków odnieść do zachowań nieumyślnych w zakresie wywołanego skutku.

W tym miejscu warto przytoczyć postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 2014 r., sygn. V KK 162/14²⁶, w którym sformułowano następującą tezę: „Dla prawidłowego ustalenia nieumyślności nie wystarczy wskazanie ogólnej nieostrożności zachowania sprawcy. Konieczne jest bowiem wskazanie konkretnej reguły ostrożności, która została naruszona, w wyniku czego doszło do popełnienia czynu zabronionego. Dla przypisania sprawcy odpowiedzialności za przestępstwo nieumyślne nie wystarczy również – co oczywiste – samo stwierdzenie, że zachował się on nieostrożnie, niezbędne jest bowiem stwierdzenie, że był świadom tego, że swoim zachowaniem może realizować znamiona czynu zabronionego (przewi-

²⁶ LEX nr 1573978.

dywał taką możliwość) bądź też, że takiej możliwości nie przewidywał choć mógł ją przewidzieć”²⁷.

Przytoczone postanowienie Sądu Najwyższego porusza jednak problem znacznie szerszy, a dotyczący *przewidywalności* zachowań w ruchu drogowym. Owa przewidywalność wyraża się w reagowaniu na zachowania modelowe, podczas gdy postępowanie niemodelowe wielokrotnie stanowi eksces zupełnie nieprzewidywalny. Zachowanie przez kierującego ostrożności lub stwierdzenie nieostrożności nie zawsze jest zbieżne z przestrzeganiem bądź nieprzestrzeganiem określonego przepisu administracyjno-drogowego²⁸. Jednakże nieprzestrzeganie określonych reguł bądź szczegółowych przepisów przez innego uczestnika ruchu musi być przewidywalne. Temu zagadnieniu poświęcone zostało bogate orzecznictwo Sądu Najwyższego, które można podzielić na dwie grupy. Pierwsza dotyczy reagowania na zachowania kierujących, druga – pieszych. Obie łączy wspólny mianownik, a mianowicie to, że: nieracjonalne zachowania poszczególnych uczestników ruchu muszą być przewidywalne i możliwe do przewidzenia przy zastosowaniu art. 9 § 2 k.k.²⁹

Jak zauważył Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 17 stycznia 2002 r., sygn. II KKN 368/99³⁰, nie można w sprawach o wypadki drogowe stosować rozumowania ze skutku na przyczynę. Pogląd ten został zaaprobowany przez późniejsze orzecznictwo oraz doktrynę³¹.

Podsumowując, stwierdzić należy, że przykładów zachowań niemodelowych w ruchu drogowym przytaczać można bardzo wiele, w tym także tych, wywołanych

²⁷ Por.: M. Rodzyńkiewicz, *Modelowanie pojęć w prawie karnym*, Kraków 1998, s. 105 i n.; wyroki SN: z dnia 18 lipca 2007 r., sygn. WA 27/07, niepubl.; z dnia 29 kwietnia 1998 r., sygn. V KKN 1176/97, niepubl. Por. też: R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa, 2008, s. 233 i n.; A. Wąsek, *Kodeks karny. Komentarz*, Gdańsk 1999, s. 114 i n.; R. A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. R. A. Stefańskiego, Warszawa 2015, s. 1008 i n.; K. J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy adwokata w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2012, s. 46 i n.; tegoż, *Czynności niepowtarzalne w sprawach o wypadki drogowe. Aspekty procesowo-kryminalistyczne*, Warszawa 2014, s. 42 i n.

²⁸ Por. K. J. Pawelec, *O nieprzewidywalności zachowań w ruchu drogowym*, PK 2015, nr 288 (2), s. 55 i n.

²⁹ Por.: wyrok SN z dnia 8 kwietnia 2013 r., sygn. II KK 206/12, Prok. i Pr. 2014, nr 9, s. 169 i n., z glosą aprobującą K. J. Pawelca; wyrok SN z dnia 3 listopada 2010 r., sygn. II KK 109/10, LEX nr 62257 z aprobującą glosą R. A. Stefańskiego, Pal. 2011, nr 3-4, s. 144 i n.; postanowienie SN z dnia 6 lutego 2013 r., sygn. V KK 264/12, Lex/el, z aprobującą glosą K. J. Pawelca, Paragraf na Drodze 2014, nr 4, s. 7 i n.; postanowienie SN z dnia 18 stycznia 2013 r., sygn. V KK 211/12, LEX nr 1277785.

³⁰ OSNKW 2002, nr 3-4, poz. 25,

³¹ Por.: wyrok SN z dnia 16 stycznia 2002 r., sygn., IV KKN 38/98, LexPolonica nr 392235; A. Bachrach, *Przestępstwa... op. cit.*, s. 188 i n.; K. J. Pawelec, *Zarys..., op. cit.*, s. 125 i n.; wyrok SO w Koszalinie z dnia 11 października 2013 r., sygn. V Ka 595/13, LEX nr 1715467; postanowienie SN z dnia 6 lutego 2013 r., sygn. V KK 264/13, LexPolonica nr 5158211.

agresją. Dotyczą one nie tylko uczestników ruchu, ale także tych nie uczestniczących aktywnie w owym ruchu³².

Reakcja obronna na tzw. zachowania niemodelowe wcale nie musi oznaczać naruszenia zasad bezpieczeństwa, gdyż wielokrotnie należy do działań odruchowych, bez analizy sytuacji i przemyślenia lepszego wariantu jazdy. Dlatego przy dokonywaniu ustaleń faktycznych wielce pomocni mogą okazać się biegli, wykonujący badania psychofizyczne oraz psychologiczne. Od biegłych tych należy domagać się udzielenia odpowiedzi dotyczących oceny reakcji na zachowania atypowe. Postulat ten nabiera istotnego znaczenia, zwłaszcza przy przyjmowaniu przez sądy, jako podstawy do rozważań, konstrukcji obiektywnego przypisania skutku, a nawet koncepcji rozszerzonej odpowiedzialności.

4. Obiektywne przypisanie skutku

W ostatnich latach, przy ocenie przyczyn wypadków drogowych, jak też innych zdarzeń w ruchu, uznanie zyskała wypracowana przez orzecznictwo Sądu Najwyższego *koncepcja obiektywnego przypisania skutku*. Zakłada ona, w pewnej ogólności, że uczestnikom zdarzenia o skutkach określonych (przykładowo) w art. 177 k.k. można obiektywnie przypisać skutek tylko wtedy, gdy stworzyli lub istotnie zwiększyli prawnie nieakceptowane niebezpieczeństwo (ryzyko) dla dobra prawnego, stanowiącego przedmiot zamachu i niebezpieczeństwo (ryzyko) to realizowało się w postaci nastąpienia danego skutku przestępczego. Tym samym, nie można w sprawach o wypadki drogowe stosować rozumowania „ze skutku na przyczynę”. Reprezentatywny jest pogląd, że współodpowiedzialnymi za wypadek drogowy może być dwóch lub więcej uczestników ruchu drogowego, z zastrzeżeniem przypisania im takiego skutku, jaki został przez nich spowodowany przez chociażby nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu³³.

Koncepcja obiektywnego przypisania skutku, niewątpliwie trafna przy zaistnieniu sytuacji typowych, w miarę klarownych, zaczyna zawodzić kiedy mamy do czynienia ze zdarzeniami problematycznymi i złożonymi w ocenie. Mamy wówczas do czynienia z oceną zachowania nie tylko jednego, ale więcej uczestników ruchu, którym można zarzucić, przynajmniej formalne, naruszenie przepisów administracyjno-drogowych, dotyczących zwłaszcza naruszenia, wielokrotnie nieznacznego, reglamentowanej prędkości jazdy, zachowania pieszych, rowerzystów,

³² Por. wyrok SN z dnia 2 października 2014 r., sygn. V KK 77/14, LEX nr 1532787; K. J. Pawelec, *Zasada prędkości dostosowanej w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Paragraf na Drodze 2014, nr 2, s. 5–12; wyrok SN z dnia 8 kwietnia 2013 r., sygn. II KK 206/12, Lex/el; postanowienie SN z dnia 7 października 2016 r., sygn. II KK 157/16, Lex/el, z głosem K. J. Pawelca, PK 2016, nr 4, s. 15–16.

³³ Zob. wyrok SN z dnia 23 lipca 2014 r., sygn. V KK 32/14, Lex/el (dostęp w dniu 2 sierpnia 2017 r.). Por. też: wyrok SN z dnia 8 kwietnia 2013 r., sygn. II KK 206/12, LEX nr 1311397, z głosem aprobującą K. J. Pawelca, Prok. i Pr. 2014, nr 9, s. 169–173; wyrok SN z dnia 8 marca 2000 r., sygn. III KKN 231/98, OSNKW 2000, nr 5–6, poz. 45; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, op. cit., s. 188 i n.; K. J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa...*, op. cit., s. 266 i n.

motocyklistów i oceny tzw. *zderzeń łańcuchowych*. W tego rodzaju przypadkach omawiana koncepcja zaczyna zawodzić, a czasami prowadzi do automatyzacji odpowiedzialności karnej, zwłaszcza w zakresie zbyt formalistycznego podchodzenia do określonych zachowań bądź reakcji w sytuacjach zagrożenia, wywołanych zachowaniem współuczestnika lub współuczestników ruchu.

Zwrócić trzeba uwagę na ważną kwestię, że naruszenie przepisów administracyjno-drogowych dotyczących (przykładowo) nieznacznego przekroczenia dozwolonej prędkości jazdy, wymaga przeprowadzenia procesu dowodzenia, czy była ona zawiniona, czy mogła być przez kierującego zidentyfikowana w oparciu o świadomość czy doświadczenie. Podobnie należy oceniać manewry obronne, w zakresie możliwości ich analizy i przemyślenia lepszego wariantu jazdy, przy uwzględnieniu, czy kierujący miał dość czasu, aby je wykonać. Podzielić należy pogląd A. Rezy³⁴, że zaskoczony niebezpieczną sytuacją kierujący doznaje pewnego rodzaju szoku, który może powodować, iż nie podejmuje żadnej reakcji lub popełnia ewidentny błąd. Dla wyjaśnienia tych kwestii, w uzasadnionych przypadkach, niezwykle cenną może okazać się opinia psychologiczna o kierującym. Tego rodzaju opinie nie są spotykane w praktyce³⁵.

Z normatywnego punktu widzenia, przepisy o ruchu drogowym, dotyczące każdego jego uczestnika, zajmują szczególne miejsce w zespole zasad bezpieczeństwa. Są to normy o charakterze (co może nie być określeniem najszcześniejszym) techniczno-zawodowym z uwagi na ich fachowy charakter. Muszą zatem odpowiadać wymogom, które narzuciła im technologia wykonywanej działalności. Nieprzestrzeganie normy techniczno-zawodowej nie zawsze może stanowić punkt wyjścia do przyjęcia odpowiedzialności karnej. Poważnym błędem obarczone jest rozumowanie, zbyt często spotykane w praktyce, że naruszenie takiej normy powinno być traktowane jako tożsame z naruszeniem zasad bezpieczeństwa, którym to pojęciem operuje art. 177 § 1 k.k., jak też odsyłają do nich artykuły 173 i 174 k.k. w odniesieniu do zdarzeń drogowych. Przepisy szczegółowe zakładają typowy model ruchu, podczas gdy zasady bezpieczeństwa dotyczą nie tylko sytuacji typowych, ale również tych odbiegających od założonego modelu. Naruszenie zachowania modelowego przez jednego uczestnika ruchu wywołuje konieczność stosownego odejścia od tych zasad przez innego. Nie jest to jednak bezpośrednio naruszenie zasad bezpieczeństwa, ale *reakcja obronna*, oparta na doświadczeniu lub odruchu zmierzającym do przywrócenia naruszonego bezpieczeństwa, eliminująca niebezpieczeństwo.

³⁴ Zob. A. Reza, (w:) *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, pod red. J. Wiercińskiego i A. Rezy, Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych, Kraków 2010, s. 533.

³⁵ Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Zarys...*, *op. cit.*, s. 103–117 i 463–465 oraz podana tam literatura i orzecznictwo; K. J. Pawelec, *Sprawadzenie...*, *op. cit.*, s. 268 i n.. Por. też A. Gaberle, *Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne*, Warszawa 1986, s. 85 i n.

Nie można zapominać, że przepisy ruchu drogowego nakładają na jego uczestników określone wymogi narzucone przez ustawodawcę, w zakresie choćby przestrzegania dopuszczalnej prędkości jazdy, zachowania szczególnej ostrożności podczas wykonywania określonych manewrów czy zachowań, bądź przestrzegania znaków drogowych itd. Spełniają one wyłącznie funkcje represyjne z pominięciem profilaktycznej. Zwłaszcza formalne ograniczenie prędkości jazdy określa liczbowo granice tej prędkości, których na danym obszarze lub danemu pojazdowi przekraczać nie wolno. Ma ono niewątpliwie duże znaczenie dla zasad bezpieczeństwa ruchu i podyktowane jest wieloma czynnikami właściwymi dla drogi, rzeźby terenu, napotkanych utrudnień itp. Przekroczenie dozwolonej prędkości jazdy grozi utratą panowania nad pojazdem. Drugie uwarunkowanie ograniczania prędkości należy łączyć z długością drogi hamowania w przypadku, kiedy zachodzi potrzeba gwałtownego zatrzymania pojazdu. Jest to czynnik prewencyjny, eliminujący zagrożenie wypadkiem. Trzecie uwarunkowanie dotyczy realizacji zasady pierwszeństwa i ma charakter profilaktyczny. Dlatego też krytycznie należy się odnieść do poglądu, że spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy, gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu mogło zapobiec przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności³⁶.

Koncepcja obiektywnego przypisania skutku stała się niezwykle atrakcyjna dla sądów i prokuratury. Stwarza bowiem sytuację, w której organy te, niejako automatycznie mogą powoływać biegłych ds. ruchu drogowego i techniki samochodowej do oceny *sensu stricto* normatywnej, dotyczącej możliwości oraz powinności oceny zachowania się innego uczestnika ruchu, ale pod kątem potencjalnego współsprawstwa lub przyczynienia się, gdyby nie zachował się on zgodnie z obowiązującymi przepisami, a doszłoby do wypadku, jak również, gdyby przestrzegał owych przepisów i miałby techniczną możliwość uniknięcia zdarzenia. Wskazana koncepcja daje organom procesowym niejako przyzwolenie do zwolnienia ich z rozważań normatywnych, przrzucając ciężar na rozważania empiryczne, co może (choć nie musi) mieć znaczenie dla oceny winy³⁷.

5. Konstrukcja rozszerzonej odpowiedzialności

W wyroku z dnia 24 sierpnia 2016 r., sygn. II Aka 201/16³⁸, Sąd Apelacyjny we Wrocławiu zajął następujące stanowisko: „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

³⁶ Por. wyrok SN o sygn. III KKN 213/98, OSNKW 2000, nr 5–6, poz. 45; inaczej: wyrok SN z dnia 17 stycznia 2002 r., sygn. II KKN 368/99, OSNKW 2002, nr 3–4, poz. 25.

³⁷ Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa...*, op. cit., s. 269 i n. oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

³⁸ LEX nr 2115443.

i w efekcie powodując skutek opisany w art. 177 § 2 k.k. Odpowiedzialność takiej osoby opiera się na konstrukcji tzw. sprawstwa rozszerzonego”.

Wyrażony przez Sąd Apelacyjny pogląd może się niewątpliwie spotkać z pozytywnym odbiorem społecznym, ale nasuwa on szereg uwag krytycznych. Należy jednak podkreślić, że w praktyce miały miejsce takie sytuacje, iż dopuszczano do ruchu niesprawy technicznie pojazd, niesprawnego kierującego bądź współprowadzącego itp. W przytoczonym orzeczeniu chodziło o określenie odpowiedzialności karnej nie tylko za spowodowanie wypadku drogowego, ale również za zaistniały skutek czynu z art. 173 i 174 k.k. innej osoby, niż kierujący. W tym też fragmencie wywody prawne sądu nie mogły być uznane za przekonujące, albowiem dosłownie prześlizgnęły się nad problemem istnienia związku przyczynowego – np. między sposobem jazdy kierującego i obraną przez niego trasą, a wpływem na te kwestie osoby nieuczestniczącej w ruchu bądź niemającej jakiegokolwiek wpływu na kierującego. Zaprezentowany pogląd, że oskarżony, który dopuścił do ruchu niesprawy technicznie pojazd, w sposób umyślny naruszył zasady bezpieczeństwa oraz nieumyślnie spowodował wypadek ze skutkiem śmiertelnym, wydawały się być zbyt daleko idącymi. Sąd powiązał zachowanie oskarżonego ze skutkiem określonym w art. 177 § 2 k.k. na płaszczyźnie ontologicznej oraz normatywnej. Nie mogło, jego zdaniem, budzić wątpliwości, że dopuszczając do ruchu niesprawy technicznie pojazd, oskarżony naruszył zasady bezpieczeństwa oraz reguły ostrożności, których przestrzeganie mogłoby zapobiec skutkowi. W orzecznictwie od dawna ugruntowany jest pogląd, że sprawcą wypadku drogowego może być nie tylko kierujący, ale także osoba, która zmanifestowała wolę, aby kierujący prowadził pojazd, naruszając zasady bezpieczeństwa ruchu. Niebezpieczeństwo wywołali i oskarżony i pokrzywdzony – nieżyjący kierowca. Jednak to oskarżonemu można było przypisać spowodowanie skutku, któremu mógł zapobiec przez przestrzeganie zasad ostrożności.

Przytoczone orzeczenie ma znacznie szerszy zasięg. Wprost odnosi się do określenia podmiotów przestępstwa z art. 177, 173 i 174 k.k. Szerokie wyłączenie podmiotowe zostało bowiem sprecyzowane wyłącznie w art. 178 k.k. Podmiotem tego przestępstwa, przewidującego surowszą odpowiedzialność karną za czyny z art. 173, 174 oraz 177 k.k. ze względu na nietrzeźwość sprawcy lub pozostawanie pod wpływem środków odurzających, bądź oddalenia się z miejsca zdarzenia, może być wyłącznie osoba prowadząca pojazd mechaniczny. Znalazł uznanie w orzecznictwie i doktrynie pogląd, że za prowadzącego pojazd uważa się tego, kto bezpośrednio włada mocą silnika, nadaje pojazdowi ruch oraz kierunek, a także członków załogi w przypadkach kierowania zespołowego³⁹. Jednakże, a wskazuje na to praktyka, miały miejsce ingerencje bądź wpływ na sposób prowadzenia pojazdów me-

³⁹ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa...*, op. cit., s. 385.

chanicznych przez osoby inne niż kierujący. Osoby takie traktowane były jako sprawcy pośredni⁴⁰.

W doktrynie spory wywoływała kwestia odpowiedzialności za wypadek drogowy (także za czyny z art. 173 i 174 k.k.) instruktora nauki jazdy. W orzecznictwie reprezentatywny był pogląd, że instruktor nauki jazdy, wykonując swoją pracę w stanie nietrzeźwości, odpowiada wyłącznie z art. 180 k.k.⁴¹, co spotkało się ze zdecydowaną i trafną krytyką.

Zaznaczyłem już, że wyrażony w wyroku Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu pogląd nasuwa wiele uwag krytycznych. Odwołując się do ustalonego stanu faktycznego, bezsporne było, że kierujący doskonale znał zły stan techniczny pojazdu, jego gabaryty oraz masę przewożonego ładunku. Samodzielnie wybrał określoną trasę, w tym zjazd ze wzniesienia, jak też bez niczyjej ingerencji obrał określony sposób powadzenia pojazdu. Na jego poczynania oskarżony, niewątpliwie sprawca występkę z art. 179 k.k., nie miał najmniejszego wpływu. W jaki zatem sposób powiązać bezpośrednim związkiem przyczynowym skutek w postaci śmierci kierującego w wyniku wypadku drogowego przez niego spowodowanego, z wolą i świadomością oskarżonego, w tym także przy dokładnym rozważeniu dyrektywy art. 9 § 2 k.k.? Jest to podstawowa, choć nie jedyna kwestia wymagająca rozważenia. Zanim jednak przejdę do szczegółów, sięgnąć należy po kwestię ogólną, której nie dostrzegł Sąd Apelacyjny, przyjmując konstrukcję tzw. *sprawstwa rozszerzonego*, wypracowaną w nauce niemieckiego prawa karnego, a coraz częściej przenoszoną na polski grunt, bez dostrzeżenia istotnych różnic normatywnych. Zwrócić należy uwagę, że zastosowana koncepcja bliższa jest naukom przyrodniczym lub socjologicznym. Nauk tych wszak żadna fikcja nie krępuje i nie ogranicza, toteż niezwykle trudno będzie oddzielić nieostrożność kierowcy, na przykład od kompetencji jego nauczycieli, egzaminatorów, autorów programów nauczania, organizatorów ruchu, odpowiedzialnych za stan i wyposażenie dróg, organizację ruchu itp. Współczesny ruch drogowy jest produktem zbiorowym, którego absolutnie nie tworzą sami kierujący⁴².

Konstrukcja tzw. *sprawstwa rozszerzonego*, zdawać by się mogło, podejmuje próbę swoistego rodzaju zrównoważenia odpowiedzialności karnej. Nie może być jednak regułą uniwersalną, nie oglądającą się na szczegółowe uregulowania normatywne. Przechodząc zaś na grunt bezpieczeństwa drogowego, to istnieje wiele czynników mających wpływ na wywołanie niebezpieczeństwa, w tym także przez agresywność zachowań, ale rozumianą szeroko, włącznie z bezwzględnym egzekwowaniem przysługujących uprawnień, czego (niestety) nie ujawniają prowadzone postępowania karne, albowiem nikt specjalnie nie interesuje się tym zagad-

⁴⁰ Por. wyroki SN: z dnia 4 lutego 1992 r., sygn. II KRN 451/91, OSN 1993, nr 11, poz. 221 oraz z dnia 9 października 1980 r., sygn. V KRN 258/80, OSNPG 1982, nr 1, poz. 3.

⁴¹ Por. wyrok SN z dnia 7 lipca 1998 r., sygn. III KKN 109/97, Prok. i Pr. 1999, nr 2, s. 2.

⁴² Zob. A. Bachrach, *Przestępstwa...*, op. cit., s. 12.

nieniem – a szkoda. Generalna zasada ostrożności nie zwalnia z obowiązku dostosowania się do panujących warunków i okoliczności, chyba że uczestnik ruchu znalazł się w sytuacji zupełnie atypowej, nie do przewidzenia, a obowiązku przewidzenia nie można było na niego nałożyć. Zauważyć należy, że zasada indywidualizacji wyrażona w art. 20 k.k. na płaszczyźnie podmiotowej nie prowadzi do modyfikacji podstaw odpowiedzialności karnej, określonej przez znamiona poszczególnych typów czynu zabronionego⁴³. Istotne jest, że obrażeń wskazanych w artykułach 173 i 177 k.k., czy spowodowania stanu określonego w art. 174 § 2 k.k., doznał sam sprawca lub inna osoba. W tego rodzaju sytuacji podmiot udostępniający pojazd, a także dopuszczający określoną osobę do ruchu, może być również sprawcą, a powodujący katastrofę, sprowadzający bezpośrednio jej niebezpieczeństwo lub wypadek drogowy, w stosunku do niego *osobą inną*⁴⁴.

Z zaprezentowanym przez P. Kardasa poglądem nie można się do końca zgodzić, chyba że znajdują się sytuacje związane z bezpośrednią ingerencją w czynności kierującego. Przykładów, choć nielicznych, dostarcza praktyka. W takich przypadkach będzie można mówić o jego sprawstwie wypadku drogowego, katastrofy lub sprowadzeniu jej bezpośredniego niebezpieczeństwa, a nawet o innych czynach stypizowanych, np. w rozdziale XXI *Kodeksu karnego*, co będzie zależało od poczynionych ustaleń faktycznych. W innych przypadkach, nawet bardzo nagannych i nieodpowiedzialnych zachowań, ale bez ingerencji w prowadzenie pojazdu mechanicznego, sprawca może (przykładowo) ponieść odpowiedzialność z art. 160 k.k., czy też z art. 178b, 179 lub 180 k.k. Sprawca powinien mieć bowiem wpływ na sposób jazdy kierującego, w tym także na przestrzeganie przez niego obowiązujących zasad bezpieczeństwa. W przeciwnym razie konstrukcja sprawstwa rozszerzonego może prowadzić do sytuacji wręcz absurdalnych, ale empirycznie możliwych – przykładowo odpowiedzialności karnej „kłótlivej żony”, która swoim „gadaniem” osłabiła zdolności psychomotoryczne zdenerwowanego męża, który spowodował wypadek drogowy.

Niewątpliwie konstrukcji sprawstwa rozszerzonego w szczególnie uzasadnionych przypadkach nie można całkowicie zanegować. Można jednak ograniczyć się do sytuacji, kiedy podmiot, określony w artykułach 179 lub 180 k.k., miał bezpośredni wpływ na sposób jazdy sprawcy czynów z artykułów 173, 174, 177, 178a § 1, czy 178b k.k. Stąd istnieje możliwość zbiegu wskazanych przepisów z innymi, określonymi w rozdziale XXI *Kodeksu karnego*⁴⁵. Koncepcja sprawstwa rozsze-

⁴³ Szerzej zob. P. Kardas, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, t. I, pod red. A. Zolla, Warszawa 2007, s. 353–354.

⁴⁴ Por. R. A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. M. Filara, Warszawa 2016, s. 1055.

⁴⁵ Szerzej zob. M. Pawelec, *O zbiegu przepisów określających przestępstwa skierowane przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym*, Paragraf na Drodze 2016, nr 8, s. 16–27.

zonego w polskim systemie prawnym bliższa jest regulacjom prawa cywilnego⁴⁶. Tego rodzaju koncepcji nie można całkowicie odrzucić, ale należy uzależniać jej stosowanie od precyzyjnych ustaleń faktycznych, zwłaszcza w zakresie strony przedmiotowej czynu zarzuconego sprawcy, tj. jego winy i zamiaru. Sąd Okręgowy w Krakowie, w wyroku z dnia 17 lutego 2005 r., sygn. II Ka 30/05⁴⁷, zauważył: „Nieprawidłowe wykonanie naprawy samochodu, mające istotne znaczenie dla bezpieczeństwa, dokonane przez właściciela firmy naprawczej lub jego pracownika, nieposiadających odpowiednich kwalifikacji dla dokonywania napraw tego rodzaju, pociąga za sobą odpowiedzialność właściciela za stan techniczny pojazdu, zatem za powstały wypadek, o ile wykazano jego nieumyślność”.

Nie może budzić zastrzeżeń pogląd, że współodpowiedzialnymi za wypadek drogowy bądź inne zdarzenia mogą być również i inne osoby, z zastrzeżeniem przypisania im nie tylko takiego skutku, jaki został przez nich spowodowany, chociażby nieumyślnie⁴⁸. Konstrukcja rozszerzonej odpowiedzialności bardziej odpowiada rozwiązaniom przyjętym w art. 215 k.k. z 1932 r.⁴⁹ Kładzie bowiem akcent na wywołanie niebezpieczeństwa, a nie na skutek⁵⁰. Wydaje się, że tego rodzaju rozwiązania bliższe były realiom współczesnego ruchu drogowego niż rozwiązania przyjmowane współcześnie, przedkładające represyjność nad profilaktykę.

6. Ocena zachowań nieprzewidywalnych

Przepisy o ruchu drogowym zajmują wyjątkowe miejsce w zespole zasad bezpieczeństwa. Są to – powtórzmy raz jeszcze – normy szczególnego rodzaju. Można zaliczyć je do norm techniczno-zawodowych. W swoim założeniu mają one charakter fachowy i muszą odpowiadać wymogom, które narzuca im technologia wykonywanej działalności. Nieprzestrzeganie normy techniczno-zawodowej nie zawsze może stanowić punkt wyjścia do przyjęcia odpowiedzialności karnej.

Obarczone jest błędem rozumowanie, niestety spotykane w praktyce (preferowane zwłaszcza w opiniach biegłych), że naruszenie takiej normy powinno być tożsame z naruszeniem zasad bezpieczeństwa. Przepisy zakładają typowy model ruchu, podczas gdy zasady bezpieczeństwa dotyczą tylko sytuacji typowych, ale także odbiegających od założonego modelu. Naruszenie zachowania modelowego przez jednego uczestnika ruchu wywołuje konieczność stosownego odejścia od

⁴⁶ Szerzej zob. Z. Jędrzejewski, *Bezprawność jako element przestępczości czynu. Studium na temat struktury przestępstwa*, Rozdział I, Lex/el oraz podana tam literatura; także P. Kozłowska-Kalisz, *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. M. Mozgawy, Lex/el.

⁴⁷ KZS 2005, nr 3, poz. 44.

⁴⁸ Por. wyroki SN: z dnia 23 lipca 2013 r., sygn. V KK 32/14, LEX nr 1499212 oraz z dnia 9 kwietnia 2013 r., sygn. II KK 206/12, OSP 2014, nr 6, poz. 63; także postanowienie SN z dnia 9 grudnia 2010 r., sygn. III KK 196/10, LEX nr 73675.

⁴⁹ Por. M. Siewierski, *Kodeks karny i prawo wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 1958, s. 285–293.

⁵⁰ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa...*, *op. cit.*, s. 14–24.

tych zasad również przez innego. Nie jest to bezpośrednie naruszenie zasad bezpieczeństwa, ale typowa *reakcja obronna*, częstokroć odruchowa, zmierzająca do przywrócenia naruszonego bezpieczeństwa i zapobiegająca niebezpieczeństwu.

Zaznaczyłem już, że zachowanie przez uczestnika ruchu ostrożności lub stwierdzenie nieostrożności nie zawsze jest zbieżne z przestrzeganiem bądź nieprzestrzeganiem określonego przepisu administracyjno-drogowego. Niemniej jednak, nieprzestrzeganie określonych zasad czy szczegółowych przepisów przez innego uczestnika ruchu musi być przewidywalne. Istotę tej kwestii można ująć w następujących pytaniach (przykładowo):

- czy kierujący mógł i powinien był przewidzieć określone, odbiegające od modelu zachowanie współuczestnika ruchu?
- czy miał dość czasu, aby podjąć działania obronne, które również mogły polegać na zaniechaniu wykonania określonego, zaplanowanego manewru?

W razie znalezienia się przez uczestnika ruchu w zaskakującej, nieprzewidywalnej sytuacji drogowej, trudno mówić o jego winie, gdyż znalazł się w sytuacji atypowej, wywołanej przez zachowanie się innego podmiotu, czym został wprowadzony w błąd. W postanowieniu z dnia 5 listopada 2014 r., sygn. V KK 162/14⁵¹, Sąd Najwyższy wyraził ważny dla praktyki pogląd: „Dla prawidłowego ustalenia nieumyślności nie wystarczy wskazanie ogólnej nieostrożności zachowania sprawcy. Konieczne jest bowiem wskazanie konkretnej reguły ostrożności, która została naruszona, w wyniku czego doszło do popełnienia czynu zabronionego. Dla przypisania sprawcy odpowiedzialności za przestępstwo nieumyślne nie wystarczy również – co oczywiste – samo stwierdzenie, że był świadom tego, iż swoim zachowaniem może realizować znamiona czynu zabronionego (przewidywał taką możliwość) bądź też, że możliwości takiej nie przewidywał, choć mógł ją przewidzieć”⁵².

Doskonałymi przykładami zachowań nieprzewidywalnych, mogących być również przejawami agresji, są (przykładowo):

- rażące przekraczanie reglamentowanej prędkości jazdy,
- wykonywanie nieprzewidywalnych manewrów,
- celowe uniemożliwianie przywrócenia bezpieczeństwa,
- nieobliczalne zachowania motocyklistów, rowerzystów i pieszych⁵³.

Dlatego na uwagę zasługiwał wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 kwietnia 2013 r., sygn. II KK 206/12⁵⁴.

Analizując problematykę związaną z wypadkami, w których stwierdzono rażące przekroczenie obowiązującej prędkości jazdy, które było zawinione, a zatem

⁵¹ LEX nr 1573978.

⁵² Por. wyrok SN z dnia 8 kwietnia 2013 r., sygn. II KK 206/12, Biul. PK 2013, nr 4, s. 7–16 oraz postanowienie SN z dnia 13 listopada 2008 r., sygn. III KK 202/08, LEX nr 477902.

⁵³ Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 81 i n. oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

⁵⁴ Lex/el, z głosem aprobującą K. J. Pawelca, *Prok i Pr.* 2014, nr 9, s. 169–173.

stanowiło *umyślne* naruszenie zasad bezpieczeństwa, wielokrotnie pociągano do odpowiedzialności karnej osoby, które (przykładowo) nie ustąpiły pierwszeństwa czy zajęły drogę. Nie analizowano, czy na osoby takie należało nałożyć obowiązek przewidzenia, że kierujący, mający przysłowiowe pierwszeństwo, dwu a nawet trzykrotnie przekraczał obowiązującą prędkość. Automatyzowano odpowiedzialność karną przez typowe dla prawa administracyjnego podejście do zagadnienia, że faktycznie doszło do nieustąpienia pierwszeństwa czy zajechania drogi. Nie zadawano sobie trudu podjęcia rozważań, czy zachowanie przekraczającego ową prędkość było dla sprawcy do przewidzenia i czy taki obowiązek należało na niego nałożyć – i dlaczego. Niejako ślepo powtarzano konkluzje biegłych, do których nie należała przecież prawna ocena opiniowanych wypadków⁵⁵.

Istota obowiązku, o którym mowa, sprowadzała się do tego, że każdy w miarę doświadczony kierowca, jadąc z prędkością typową dla danego terenu zabudowanego, może, a przynajmniej powinien móc, prawidłowo ocenić, czy jest w stanie zatrzymać pojazd, np. przed przejściem dla pieszych bądź skrzyżowaniem. Ocena taka ulega zakłóceniu w sytuacji, gdy kierowca narusza w rażący sposób dopuszczalną prędkość. I dalej, w celu stwierdzenia odpowiedzialności za wypadek drogowy nie wystarczy stwierdzenie przyczynienia się danej osoby do powstania skutku z punktu widzenia art. 177 § 1 lub § 2 k.k., wyłącznie na podstawie danych empirycznych. Konieczne są również rozważania prawne (normatywne), a to należy do organów procesowych.

Przytoczony pogląd można odnieść do relacji pojazd-pieszy na przejściu, chociaż judykatura w tej kwestii stawia kierującym bardzo wysokie wymagania⁵⁶. Godny uwagi jest wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1996 r., sygn. II KKN 90/96⁵⁷, 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 tego współuczestnika ruchu. Nieracjonalne zachowanie się przechodnia, niezgodne z elementarnymi zasadami ruchu drogowego, z reguły stanowi bowiem nieprzewidywalny eksces⁵⁸.

Ocena zachowań niemodelowych, zupełnie nieprzewidywalnych, czasami zupełnie irracjonalnych, a powodowanych agresją, której przyczyny w postępowaniach karnych nie zostały ustalone, w praktyce napotyka na poważne trudności. Z jednej bowiem strony nie do końca pasuje do niej konstrukcja obiektywnego przypisania skutku, podobnie jak też rozszerzonej odpowiedzialności, a z drugiej,

⁵⁵ Por. wyroki SN: z dnia 17 stycznia 2002 r., sygn. II KKN 368/99, OSNKW 2002, nr 3–4, poz. 25 oraz z dnia 16 stycznia 2002 r., sygn. IV KKN 38/98, LEX nr 53014.

⁵⁶ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa...*, *op. cit.*, s. 188 i n.; K. J. Pawelec, *Sprowadzenie...*, *op. cit.*, s. 82 oraz podane tam orzecznictwo.

⁵⁷ Prok. i Pr. 1997, nr 4, z glosą aprobującą R. A. Stefańskiego.

⁵⁸ 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. Szerzej zob. K. J. Pawelec, *O nieprzewidywalności zachowań w ruchu drogowym. Kilka refleksji*, PK 2015, nr 2, s. 54–58.

w praktyce na plan pierwszy wysuwają się ustalenia empiryczne, z których wprost wynika, że określony uczestnik ruchu naruszył konkretną dyrektywę prawa o ruchu drogowym. Rzadko podejmowane były rozważania, czy naruszenie owej dyrektywy było zawinione z uwagi na to, że ten uczestnik ruchu mógł zakładać przestrzeganie przepisów również przez innych, toteż określone zachowanie było dla niego zupełnie nieprzewidywalne, a zatem, z punktu widzenia rozważań normatywnych, niemające niczego wspólnego z winą.

7. Podstawowe zagadnienia w problematyce karania agresywnych uczestników ruchu drogowego

W postanowieniu z dnia 22 września 2016 r., sygn. V KK 221/16 (Lex/el), Sąd Najwyższy stwierdził: „Skoro znamieniem przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, to dopuszczalne jest akcentowanie, jako okoliczności wpływającej na zaostrożenie kary, iż następstwem wypadku była śmierć dwóch osób”.

Przytoczone postanowienie, które zasługuje na pełną aprobatę, porusza niezwykle istotną kwestię, związaną z karaniem sprawców wypadków drogowych – przestępstw nieumyślnych, których skutek wielokrotnie jest zupełnie przypadkowy, niezależny od woli i świadomości sprawców. Jednakże, jeśli ów skutek ściśle łączy się z *umyślnym* naruszeniem przez sprawcę zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym, to nie może to pozostać obojętne dla oceny kryminalnej czynu, w tym także dla jego społecznego niebezpieczeństwa. Judykatura Sądu Najwyższego konsekwentnie stoi na stanowisku stosowania *zasady indywidualizacji kary*. We wciąż aktualnym wyroku Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 1971 r., sygn. N. 56/71⁵⁹, Sąd ten stwierdził: „Oceniając stopień społecznego niebezpieczeństwa czynu, a w konsekwencji także wymierzając karę, inaczej należy traktować sprawcę, który spowodował wypadek w wyniku rażącego naruszenia przepisów o bezpieczeństwie (...), a inaczej takiego sprawcę wypadku drogowego, który wprawdzie naruszył odpowiednie przepisy, ale uczynił to wskutek błędnej oceny sytuacji drogowej, wynikającej najczęściej z braku doświadczenia”.

Sąd Najwyższy, w uchwale pełnego składu Izby Karnej z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74⁶⁰, jednoznacznie stwierdził: „Wymierzając kary za przestępstwa drogowe, sądy powinny mieć na uwadze, że porządek i bezpieczeństwo na drogach w poważnym stopniu zależą od stosowania właściwej represji, która – uwzględniając rodzaj i wagę naruszonych zasad bezpieczeństwa ruchu, postać i stopień winy, rozmiar i charakter szkody powstałej dla życia, zdrowia (...) oraz nasilenie tej kategorii przestępstw – powinna stanowić jeden z istotnych elementów zwalczania oraz zapobiegania tej kategorii przestępstw”. Przytoczona uchwała,

⁵⁹ OSNKW 1972, nr 56, poz. 46.

⁶⁰ OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

mimo upływu lat, zachowała aktualność. Jako czynniki wpływające na rodzaj i wymiar kary, w tym także środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, wymienia ona:

- 1) rodzaj i stopień naruszonej przez sprawcę zasady bezpieczeństwa ruchu oraz stopień tego naruszenia;
- 2) rodzaj i wielkość wyrządzonej szkody;
- 3) osobę i charakter sprawcy, jego dotychczasowe życie, warunki osobiste, okres posiadania uprawnień i prowadzenia pojazdu mechanicznego;
- 4) znany kierującemu zły stan techniczny pojazdu;
- 5) naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego przez kierującego pojazdem przewożącym większą liczbę osób albo pojazdem ciężkim czy o nietypowych wymiarach;
- 6) przemoczenie;
- 7) przyczynienie się do wypadku innej osoby – ale gdy było znaczne;
- 8) wysoki stan nietrzeźwości;
- 9) ucieczka z miejsca wypadku.

Kilka z przytoczonych okoliczności wymaga szerszego omówienia. Zaslужują na nie:

- kwestie związane z brakiem doświadczenia kierującego,
- umyślne i rażące naruszenie obowiązujących w ruchu lądowym zasad bezpieczeństwa, w tym znaczny stan nietrzeźwości,
- ucieczka z miejsca wypadku, jak też
- znaczne przyczynienie się pokrzywdzonego.

Niewątpliwie brak doświadczenia kierującego może być potraktowany na jego korzyść, jeśli stanął w obliczu sytuacji drogowej, której nie umiał sprostać, przy czym brak doświadczenia powinien oznaczać się ostrożną jazdą i przestrzeganiem obowiązujących przepisów⁶¹.

Sąd Najwyższy w swoim orzecznictwie konsekwentnie akcentuje, że istotne znaczenie dla orzeczonej kary oraz środka karnego ma sposób kierowania pojazdem, jak też waga i rodzaj naruszonych zasad bezpieczeństwa. Zauważa, że umyślne i rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa jest istotną okolicznością obciążającą⁶². Podobnie Sąd Najwyższy traktuje wysoki stan nietrzeźwości czy znajdowanie się pod wpływem środków odurzających. Stwierdza, że znaczna surowość powinna zwłaszcza cechować politykę kryminalną w stosunku do tych sprawców, którzy umyślnie naruszyli zasady ruchu drogowego, popełnili przestępstwo w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających i spowodowali swym

⁶¹ Por. wyroki SN: z dnia 12 lipca 1975 r., sygn. V KRN 65/75, OSNKW 1975, nr 12, poz. 160 oraz z dnia 16 maja 1979 r., sygn. V KRN 65/79, OSNPG 1979, nr 11, poz. 148.

⁶² Por. wyrok SN z dnia 3 czerwca 1996 r., sygn. II KRN 19/96, (w:) K. J. Pawelec, *Zarys...*, *op. cit.*, s. 449; także postanowienie SN z dnia 27 marca 1985 r., sygn. V KRN 135/85, OSNPG 1986, nr 8–9, poz. 120.

czynem poważne skutki⁶³. Przy wymierzaniu kary, w tym także środka karnego, szkodliwy jest wszelkiego rodzaju automatyzm, zwłaszcza w preferowaniu bezwzględnych kar pozbawienia wolności czy wieloletnich zakazów prowadzenia pojazdów mechanicznych⁶⁴.

Wedle stanowiska judykatury Sądu Najwyższego, przyczynienie się ofiary czy współuczestnika ruchu drogowego do wypadku nie powoduje, jakiś szczególnych preferencji dla sprawcy, zwłaszcza gdy stosowana jest konstrukcja ogólnego przypisania skutku⁶⁵. W wyroku z dnia 27 marca 1986 r., sygn. Rw 206/86⁶⁶, Sąd Najwyższy zauważył: „Przyjęcie, że do powstania wypadku drogowego przyczynił się również pokrzywdzony, i to nawet znacznie, nie oznacza jeszcze, że zawinienie oskarżonego było tym samym znikome (...)”⁶⁷.

Podobnie przez *Kodeks wykroczeń* zostały potraktowane ustawowe dyrektywy wymiaru kary, jak też środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych⁶⁸.

8. Konkluzje

1.

Przejawy agresywnych zachowań w ruchu drogowym, z reguły nierozzerwalnie łączą się ze spowodowaniem niebezpieczeństwa w owym ruchu, czyli zdarzeniami bądź zachowaniami leżącymi na przedpolu wypadku, katastrofy bądź spowodowania niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy. Niestety, nie znamy etiologii tego rodzaju zachowań, chociaż proces karny nie jest związany wyłącznie z wymierzaniem kary. Jest on przede wszystkim procesem poznawczym, z którego można wyciągać konkretne wnioski, w tym również *de lege ferenda* oraz *de lege lata*, a związane z rekonstrukcją zdarzeń drogowych. Istotne jest, aby niebezpieczni kierujący byli z odpowiednim wyprzedzeniem eliminowani z ruchu, zanim jeszcze uzyskają uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi.

W tej materii można być zwolennikiem znacznego zaostrzenia kryteriów związanych ze stanem zdrowia osób ubiegających się o uzyskanie prawa jazdy. *De lege ferenda* można zgłosić postulat, aby osoby takie obowiązkowo były poddawane badaniom psychologicznym oraz psychiatrycznym. W obowiązującym stanie prawnym, a wskazuje na to praktyka, nie jest problemem, aby uzyskała prawo

⁶³ Por. wyroki SN: z dnia 2 grudnia 1993 r., sygn.. II KRN 267/93 oraz z dnia 11 lutego 1994 r., sygn. III KRN 314/93, (w:) K. J. Pawelec, *Zarys...*, *op. cit.*, s. 455; także wyrok SN z dnia 1 czerwca 1995 r., sygn. II KRN 56/95, Prok. i Pr. 1995, nr 10, s. 6.

⁶⁴ Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Spowodowanie...*, *op. cit.*, s. 288 i podana tam literatura i orzecznictwo.

⁶⁵ Zob. K. J. Pawelec, *Obiektywne przypisanie, czy uniwersalna koncepcja w sprawach o wypadki drogowe?*, Paragraf na Drodze 2016, nr 6, s. 39–47 oraz podane tam orzecznictwo i literatura.

⁶⁶ OSNKW 1987, nr 1–2, poz. 1.

⁶⁷ Por. postanowienie SN z dnia 19 grudnia 1989 r., sygn. V KR 169/89, Pal. 1991, nr 10, s. 76.

⁶⁸ Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Spowodowanie...*, *op. cit.*, s. 288 i n. oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

jazdy osoba cierpiąca na chorobę alkoholową czy uzależniona od środków psychoaktywnych bądź psychotropowych, jak też chora psychicznie. Z kolei dokładne badania psychologiczne są niezbędne dla określenia poziomu intelektualnego, poznania osobowości kandydata na kierowcę, ze szczególnym uwzględnieniem zachowań w sytuacjach trudnych, stresujących oraz poziomu dojrzałości społecznej.

2.

Eliminacji zagrożeń, a tym samym niebezpieczeństwa wywołanego przez agresję, zapobiegał, chociaż *post factum*, przepis art. 122 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, który, nie wiadomo czemu, został uchylony. Warto postulować powrót do obowiązującej poprzednio regulacji, zwłaszcza rozwiązań uzasadniających podejrzenie, że stan zdrowia kierującego może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lub jego kwalifikacje nasuwają poważne wątpliwości, czy może bezpiecznie kierować pojazdami mechanicznymi. Tego rodzaju rozwiązanie legislacyjne niewątpliwie zwiększyłyby możliwości działań prewencyjnych służb kontrolnych niż zawarte w sposób kazuistyczny i formalistyczny rozwiązania wskazane w obowiązującym art. 135 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Przepis art. 132 tej ustawy (a wskazują na to empiryczne badania autora), jest regulacją martwą. Można z pełną odpowiedzialnością stwierdzić, że przepis ten nie jest dostrzegany przez organy ścigania, nawet gdy dochodzi do przestępstw wskazanych w art. 173, 174 lub 177 k.k. Nie były bowiem prowadzone jakiegokolwiek ustalenia w kierunku zaistnienia ustawowych znamion przestępstwa z artykułów 179 lub 231 k.k.

3.

De lege lata należy postulować, aby organy kontrolne nie ograniczały się wyłącznie do zatrzymywania dowodów rejestracyjnych oraz karania kierowców mandatami, lecz by dociekały przyczyn pozwalających na ustalenie, dlaczego niebezpieczne pojazdy i kierujący znaleźli się w ruchu. Podobne dociekania powinny towarzyszyć zjawiskom związanym z brakiem reakcji na niedostatki techniczne dróg, ich oznakowania czy organizacji ruchu. Wielokrotnie istnieje bowiem uzasadnione podejrzenie popełnienia występku z art. 231 k.k., ale postępowania karne nie były podejmowane w tym kierunku, mimo istnienia uzasadnionych przesłanek.

4.

Odrębnym problemem jest to, że szereg zachowań w ruchu drogowym stwarzających niebezpieczeństwo, m.in. przez agresję, nie wyczerpuje dyspozycji art. 174 k.k., ale zawarty w nich ładunek społecznego niebezpieczeństwa absolutnie nie przystaje do wykroczenia z art. 86 k.w. Brakuje zatem w regulacji prawnej przepisu wypełniającego tę lukę. Można zaproponować *de lege ferenda* zmianę art. 174 § 1 k.k. poprzez uzupełnienie tego przepisu przez dopisanie tam wypadku z art. 177 § 1 i 2 k.k. Zaproponowane rozwiązanie jest zbliżone do regulacji z art. 215 k.k. z 1932 r., niemniej jednak wydaje się być potrzebne w szczególnie drastycznych sytuacjach.

5.

W obowiązującym systemie prawnym dostrzegana jest dysharmonia różniująca cztery pojęcia związane ze spożyciem alkoholu bądź zażyciem środka odurzającego. Dwa z nich stanowią znamiona wykroczenia z art. 87 § 1 k.w. (znajdowanie się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka), a dwa wyczerpują znamiona przestępstw z art. 178 i 178a § 1 k.k. (stan nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego). Tolerowanie wskazanej dysharmonii nie jest niczym uzasadnione. Stąd postulat *de lege ferenda* wprowadzenia, wzorem innych krajów, *zerowej tolerancji* na zawartość alkoholu oraz innych związków z grupy opiatów i innych w organizmie kierującego⁶⁹.

Niepotrzebny jest również przepis art. 180a k.k., gdyż jego funkcję wypełniają artykuły 244 i 244b § 1 k.k. oraz wykroczenie z art. 98 k.w.⁷⁰ Podobnie art. 178b k.k. klóci się z całą aksjologią systemu prawnego. Nie jest on absolutnie potrzebny.

6.

Wydaje się również, że warto rozważyć możliwość orzekania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych również z warunkowym zawieszeniem jego wykonania. Ta szczególna forma środka karnego zapewne spotka się z społeczną aprobatą i zmniejszy automatyzm jego orzekania. Orzekając zaś ten środek, warto zwrócić uwagę na wypracowaną przed laty maksymę, że kierujący prowadzi pojazd, tak jak zachowuje się w życiu (*podkr. red.*). Dlatego też sprawców przestępstw z użyciem przemocy, oczywiście prawomocnie skazanych, a posiadających prawa jazdy, warto kierować na obowiązkowe badania psychotechniczne oraz psychologiczne.

Bibliografia

1. Bachrach, A. (1980). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa.
2. Boesler, P. (1981). *Zarys psychologii zapobiegania wypadkom drogowym*, Warszawa.
3. Buchała, K. (1997). Głosa do wyroku SN z dnia 27 lipca 1976 r., sygn. VI KRN 113/76, NP 1997, nr 5.
4. Gaberle, A. (1986). *Najsłabsze ogniwo (Człowiek jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym)*, Warszawa.
5. Gaberle, A. (1986). *Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne*, Warszawa.
6. Hołyst, B. (2010). *Kryminalistyka*, Warszawa.
7. Jaegermann, K. (1987). *Stan nietrzeźwości (geneza i dzieje pojęcia w Polsce)*, Katowice.

⁶⁹ Por. K. J. Pawelec, *Czynności niepowtarzalne w sprawach o wypadki drogowe. Aspekty procesowo-kryminalistyczne*, Warszawa 2014, s. 169 oraz K. J. Pawelec, *Sprowadzenie...*, *op. cit.*, s. 304.

⁷⁰ Por. K. J. Pawelec, *Zarys...*, *op. cit.*, s. 59–61 oraz podana tam literatura.

8. Kardas, P. (2007). (w:) Kodeks karny. Komentarz, t. I, pod red. A. Zolla, Warszawa.
9. Kotarbiński, T. (1985). Traktat o dobrej robocie, Warszawa.
10. Kozłowska-Kalisz, P. Kodeks karny. Komentarz, pod red. M. Mozgawy, Lex/el.
11. Pawelec, K., J. (2014). Czynności niepowtarzalne w sprawach o wypadki drogowe. Aspekty procesowo-kryminalistyczne, Warszawa.
12. Pawelec, K., J. (2014). Glosa do wyroku SN z dnia 8 kwietnia 2013 r., sygn. II KK 206/12, Prok. i Pr. nr 9,
13. Pawelec, K., J. (2014). Glosa do postanowienia SN z dnia 6 lutego 2013 r., sygn. V KK 264/12, Paragraf na Drodze 2014, nr 4.
14. Pawelec, K., J. (2014). Glosa do wyroku SN z dnia 8 kwietnia 2013 r., sygn. II KK 206/12, Prok. i Pr. 2014, nr 9.
15. Pawelec, K., J. (2016). Glosa do postanowieni SN z dnia 7 października 2016 r., sygn. II KK 157/16, PK, nr 4.
16. Pawelec, K., J. (2016). Obiektywne przypisanie, czy uniwersalna koncepcja w sprawach o wypadki drogowe?, Paragraf na Drodze, nr 6.
17. Pawelec, K., J. (2015). O nieprzewidywalności zachowań w ruchu drogowym. Kilka refleksji, PK, nr 2.
18. Pawelec, K., J. (2017). Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym, Warszawa.
19. Pawelec, K., J. (2014). Zasada prędkości dostosowanej w orzecznictwie Sądu Najwyższego, Paragraf na Drodze, nr 2.
20. Pawelec, K., J. (2012). Zarys metodyki pracy adwokata w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych, Warszawa.
21. Pawelec, M. (2016). O zbiegu przepisów określających przestępstwa skierowane przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym, Paragraf na Drodze, nr 8.
22. Reza, A. (2010), (w:) Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego, pod red. J. Wiercińskiego i A. Rezy, Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych, Kraków.
23. Rodzynkiewicz, M. (1998). Modelowanie pojęć w prawie karnym, Kraków.
24. Siewierski, M. (1958), Kodeks karny i prawo wykroczeń. Komentarz, Warszawa.
25. Stefański, R., A. (2011). Glosa do wyroku SN z dnia 3 listopada 2010 r., sygn. II KK 109/10, Pal., nr 3–4.
26. Stefański, R., A. (2015). (w:) Kodeks karny. Komentarz, pod red. R. A. Stefańskiego, Warszawa.
27. Stefański, R., A. (2016). (w:) Kodeks karny. Komentarz, pod red. M. Filara, Warszawa.
28. Stefański, R., A. (2003). Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa.
29. Wąsek, A. (1999). Kodeks karny. Komentarz, Gdańsk.

* * *

Aggression in road traffic and response to it. Assessment of the problem in view of criminal and substantive law – selected issues

Abstract

Aggressive behaviour, completely irrational, is, unfortunately, fairly frequent in road traffic. Completely unpredictable manoeuvres, speeding, failure to respect the law, disregard for the weaker participants of traffic, brutality of reactions, etc. are far from unusual. Such behaviour does not apply to drivers only, but also cyclists or pedestrians. It is difficult to find reason for such behaviour. It is necessary to perform thorough and solid scientific studies, which have as yet not been done. This problem is addressed in the present article. The author analyses aggression in road traffic and response to it from the point of view of criminal and material assessment, which may be particularly useful for actual practice.

Key words

Safety principles, aggression, psychophysical characteristics, health status, predictability of behaviour, objective attribution of effect, extended responsibility construction, problems of penalisation.

