



**Sławomir
Joachimiak**

Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2017 r., sygn. III KK 345/16*),

w sprawie reguł ostrożności przy nieumyślnym spowodowaniu katastrofy w ruchu lądowym

Streszczenie

Autor, w formie aprobującej glosy, komentuje postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2018 r. w sprawie o sygn. III KK 345/16, w części dotyczącej wskazania, iż działanie nieumyślne, w rozumieniu art. 173 § 2 k.k., może polegać na niezachowaniu ostrożności, przejawiającym się w zaniedbaniu stanu technicznego pojazdu, którym sprawca porusza się po drogach publicznych.

Słowa kluczowe

Przestępstwo nieumyślne, reguły ostrożności, ruch lądowy, katastrofa w komunikacji.

* * *

Teza z orzeczenia

Działanie nieumyślne, w rozumieniu art. 173 § 2 k.k., może polegać na niezachowaniu ostrożności, przejawiającym się w zaniedbaniu stanu technicznego pojazdu, którym sprawca porusza się po drogach publicznych.

Glosa

Postanowieniem Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2017 r., w sprawie o sygn. III KK 345/16, przyjęto m.in., że działanie nieumyślne, w rozumieniu art. 173 § 2 k.k., może polegać na niezachowaniu ostrożności, przejawiającym się w zaniedbaniu stanu technicznego pojazdu, którym sprawca porusza się po drogach publicznych.

Teza ta jest uaktualnieniem poglądu wyrażonego przez naczelny organ władzy sądowniczej ponad czterdzieści lat temu, w wyroku z dnia 27 lipca 1976 r., w spra-

Dr Sławomir Joachimiak, asystent sędziego w Sądzie Okręgowym w Kaliszu.

*) Prok. i Pr. 2017, nr 4, poz. 5; KZS 2017, nr 5, poz. 19.

wie o sygn. VI KRN 113/76¹. Stwierdzono wówczas, że prowadzenie samochodu z niesprawnym układem hamulcowym jest naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, które, dla przyjęcia odpowiedzialności karnej, musi być zawinione, chociażby nieumyślnie (z uwzględnieniem elementu świadomości, woli lub powinności i możliwości przewidzenia). Zagadnienie to wymaga podjęcia go na nowo, ze względu na rozwój nauki o normatywnych podstawach obiektywnego przypisania skutku w prawie karnym, jaki w tym czasie nastąpił².

* * *

Głosowana teza została sformułowana na tle następującego stanu faktycznego. Sąd Okręgowy w (...), wyrokiem z dnia 9 listopada 2015 r., sygn. (...), uznał M. W. winnym tego, że w dniu 25 kwietnia 2013 r. w G., prowadząc stanowiący jego własność, załadowany ciągnik siodłowy marki Scania z naczepą marki Kogel z niesprawnym układem hamulcowym, a mianowicie^{*)}:

- z rozdzielonymi tarczami hamulcowymi ciągnika i naczepy,
- zdemontowanymi ciernymi wkładkami hamulcowymi w ciągniku i naczepie,
- nadmiernie zużytymi okładzinami ciernych wkładek hamulcowych w naczepie,
- zdemontowanymi popychaczami wkładek ciernych w naczepie i ciągniku,
- uszkodzonymi i zdemontowanymi siłownikami hamulcowymi w ciągniku oraz zaślepienymi przewodami w układzie hamulców kół tylnych ciągnika, a także
- rozdzielonym amortyzatorem przy prawym kole tylnej osi naczepy –

nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tj. zasadę sprawności technicznej pojazdu, co spowodowało, że zjeżdżając z estakady na ulicę, nie mogąc zatrzymać prowadzonego pojazdu, uderzył w pojazd marki Renault prowadzony przez P. R., a następnie w trolejbus miejski marki Solaris, prowadzony przez D. R., czym spowodował nieumyślnie katastrofę w ruchu lądowym, zagrażającą życiu i zdrowiu wielu osób – uczestników ruchu drogowego oraz mieniu w wielkich

¹ OSNKW 1976, nr 10–11, poz. 129. Zob. też M. Cieślak, J. Waszczyński, *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego z zakresu prawa karnego materialnego za rok 1976*, Pal. 1978, nr 5–6, s. 54.

² Szerzej m.in. T. Kaczmarek (red.), *Teoretyczne problemy odpowiedzialności karnej w polskim oraz niemieckim prawie karnym*. Materiały Polsko-Niemieckiego Sympozjum Prawa Karnego, Karpacz, maj 1990, Wrocław 1990; J. Giezek, *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wrocław 1994; wyroki SN: z dnia 8 marca 2000 r., sygn. III KKN 231/98, OSNKW 2000, nr 5–6, poz. 45, z głosami J. Giezka, PiP 2001, nr 6, s. 109–114, A. Górskiego, OSP 2001, nr 6, poz. 94, J. Majewskiego, OSP 2001, nr 10, poz. 146; J. Iwańca, WPP 2002, nr 4, s. 129–134; z dnia 1 grudnia 2000 r., sygn. IV KKN 509/98, OSNKW 2001, nr 5–6, poz. 45; z dnia 30 sierpnia 2011 r., sygn. IV KK 187/11, Legalis; z dnia 4 lipca 2013 r., sygn. III KK 33/13, OSNKW 2013, nr 11, poz. 94. Zob. także: M. Królikowski, R. Zawłocki, *Prawo karne*, Warszawa 2015, s. 281–282; Ł. Pohl, *Prawo karne. Wykład części ogólnej*, Warszawa 2015, s. 131; M. Byczyk, *Normy ostrożności w prawie karnym*, Poznań 2016; D. Czerwińska, *Nauka o obiektywnym przypisaniu skutku w orzecznictwie Sądu Najwyższego i Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu*, Prok. i Pr. 2016, nr 2, s. 155–176.

^{*)} Jak wyjaśnia autor, przytoczone sformułowania techniczne zostały wprost zaczerpnięte z treści głosowanego postanowienia – w tym brzmieniu znajdują się w opisie stanu faktycznego, ustalonego w sprawie przez sąd (*przyp. red.*).

rozmiarach, w wyniku której dwaj pasażerowie trolejbusu zmarli w następstwie ciężkich obrażeń, a 10 innych osób doznało obrażeń zagrażających ich życiu, bądź naruszających czynności ciała na okres powyżej lub poniżej 7 dni.

W ocenie sądu oskarżony mógł być przewidzieć następstwa swojego czynu w postaci spowodowania śmierci i obrażeń ciała uczestników ruchu drogowego – tj. popełnienia czynu z art. 173 § 4 k.k., i na podstawie tego przepisu wymierzył oskarżonemu karę 2 lat i 4 miesięcy pozbawienia wolności.

Po rozpoznaniu apelacji wniesionych przez obrońców oskarżonego, Sąd Apelacyjny³ utrzymał zaskarżony wyrok w mocy.

* * *

Punktem wyjścia do przyjęcia głosowanego stanowiska było następujące twierdzenie, zawarte w drugiej tezie wyżej przytoczonego orzeczenia.

„W art. 173 § 2 k.k. ustawodawca typizuje występki spowodowania katastrofy, »jeżeli sprawca działa nieumyślnie«. A skoro tak, to nieodzowne jest podkreślenie, że istotą nieumyślności, jako znamienia strony podmiotowej przestępstwa, jest niezachowanie przez sprawcę ostrożności wymaganej w danych okolicznościach (art. 9 § 2 k.k.). Jeśli odnieść to do zachowania polegającego na spowodowaniu katastrofy przez sprawcę kierującego pojazdem, to niezachowanie wymaganej ostrożności wiązać się może właśnie z naruszeniem reguł bezpieczeństwa w komunikacji, przy czym dotyczy to najczęściej ruchu drogowego (...). Sformułowanie »działa nieumyślnie«, zawarte w art. 173 § 2 k.k., charakteryzujące stronę podmiotową występków stypizowanych w tym przepisie oznacza, że sprawca, nie mając zamiaru popełnienia czynu określonego w art. 173 § 1 k.k. (tj. podstawowej formie przestępstwa spowodowania katastrofy w komunikacji), popełnia go jednak, na skutek niezachowania ostrożności, wymaganej w okolicznościach, które go do jej zachowania obliżowały. W odniesieniu do okoliczności, w jakich działa każda osoba prowadząca pojazd, powinność zachowania ostrożności sprowadza się przede wszystkim do przestrzegania przepisów zawartych w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym*”.

* * *

Rozważania nad zapadłym orzeczeniem rozpocznę od prześledzenia treści drugiej tezy głosowanego postanowienia. Przywołany przepis art. 173 § 2 k.k. statuuje nieumyślne spowodowanie katastrofy w komunikacji⁴. Elementarnym warunkiem przypisania jego popełnienia – obok ustalenia, że sprawca nie miał zamiaru

³ Wyrok S.A. w Gdańsku z dnia 12 kwietnia 2016 r., sygn. II AKa 48/16, LEX nr 2073895.

⁴ Samo spowodowanie katastrofy uregulowane jest w art. 173 § 1 k.k., który stanowi: „Kto spowoduje katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10”. Zaś przepis art. 173 § 2 k.k. stanowi: „Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5”. Przepis art. 173 § 4 k.k. stanowi: „Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8”.

popęśnienia czynu zabronionego oraz że mógł by przewidzieć moŹliwość popęśnienia takiego czynu – jest ustalenie, Źe sprawca popęśnił czyn zabroniony na skutek niezachowania ostroŹności, wymaganej w danych okolicznościami⁵. Niezachowanie takiej ostroŹności oznacza, Źe sprawca naruszył reguły postępowania z dobrem prawnym, przez co naleŹy rozumieć kaŹde takie zachowanie człowieka, które skutecznie zwiększa prawdopodobieństwo naruszenia dobra mającego wartośc społeczną (w przypadku działania), albo nie zmniejsza go w wystarczający sposób w sytuacji, gdy podmiot jest zobowiązany do odwrócenia niebezpieczeństwa wystąpienia skutku negatywnego dla dobra prawnego (w przypadku zaniechania)⁶. Normy (reguły) ostroŹności określał zatem sposób postępowania przeciętne, wzorcowego obywatela z dobrem prawnym, gdy pojawia się niebezpieczeństwo naruszenia tego dobra, wyznaczając akceptowalne w Źyciu społecznym zasady postępowania⁷. Naruszeniem norm ostroŹności jest zatem wykroczenie poza społecznie akceptowalne reguły postępowania z danym dobrem prawnym.

W przypadku przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, podstawowymi regułami ostroŹności, które powinny zostać zachowane, są zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym⁸. One bowiem wyznaczają zasady poruszania się w ruchu drogowym w taki sposób, aby nie naraŹać się na spowodowanie niebezpieczeństwa naruszenia dobra chronionego prawem – w tym przypadku bezpieczeństwa w komunikacji. Szerzej moŹna powiedzieć, mając na względzie zauważalną moŹliwość spowodowania zdarzenia w ruchu drogowym przez osobę w nim bezpośrednio nieuczestniczącą⁹, iż regułami ostroŹności w przypadku przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w tym tych stypizowanych w art. 173 k.k., są szeroko rozumiane zasady bezpieczeństwa związane z ruchem drogowym, wynikające z istoty tego ruchu¹⁰. Przyjmuje się, iż zasady postępowania z dobrem

⁵ Por. J. Giezek, *Naruszenie obowiazku ostroŹności jako przesłanka urzeczywistnienia znamion przestępstwa nieumyślnego*, PiP 1992, nr 1, s. 65–75; M. Bielski, *Kryteria obiektywnego przypisania skutku na tle współczesnej polskiej dogmatyki prawa karnego*, [w:] Państwo prawa i prawo karne. Księga Jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla, t. II, pod red. P. Kardasa, T. Sroki i W. Wróbla, Warszawa 2012, s. 506–507; M. Byczyk, *Czyn nieostroŹny jako podstawa odpowiedzialności karnej*, *Ius Novum* 2014, nr 4, s. 59–71; Ł. Pohl, *Prawo karne...*, *op. cit.*, s. 140–141; M. Małecki, *NieostroŹność w konstrukcji przestępstwa nieumyślnego*, *Prok.* i *Pr.* 2016, nr 5, s. 28.

⁶ Zob. M. Bielski, *Naruszenie reguł ostroŹności czy nadmierna ryzykowność zachowania jako właściwe kryterium prawnokarnego przypisania skutku*, *CzPKiNP* 2004, nr 1, s. 29.

⁷ TamŹe, s. 30–31.

⁸ Por. J. Giezek, *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wrocław 1994, s. 90; wyrok SN z dnia 2 paŹdziernika 2014 r., sygn. V KK 77/14, *KZS* 2015, nr 1, poz. 25.

⁹ Por. *Wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe* – uchwała SN z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74, *OSNKW* 1975, nr 3–4, poz. 33; M. Byczyk, *Normy ostroŹności w prawie karnym*. Rozprawa doktorska, Poznań 2015, s. 173 (rozprawa ta ukazała się drukiem, pt. *Normy ostroŹności w prawie karnym*, Poznań 2016, jednak w treści ograniczonej w stosunku do rozprawy. Dlatego w dalszej części opieram się o pierwotną treść rozprawy).

¹⁰ Por. *Wytyczne wymiaru sprawiedliwości...*, *op. cit.*, poz. 33; wyrok SN z dnia 30 maja 1995 r., sygn. III KRN 20/95, *OSNKW* 1995, nr 11–12, poz. 84, z głośą R. A. Stefańskiego, *PiP* 1996, nr 6, s. 105–111; K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*

prawnym podlegającym ochronie prawnej na podstawie art. 173 k.k. są tożsame z regułami postępowania odnoszącymi się do innych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji¹¹.

Warunkiem otwierającym drogę do rozważania winy nieumyślnej sprawcy jest co najmniej nieumyślne naruszenie przez niego zasad bezpieczeństwa w ruchu, co oznacza, że sprawca narusza normy ostrożności nie mając takiego zamiaru¹². Dla przyjęcia popełnienia przestępstwa w zamiarze bezpośrednim lub ewentualnym konieczne jest stwierdzenie *umyślnego* naruszenia norm ostrożności wyznaczonych zasadami bezpieczeństwa¹³. Reguły ostrożności w ruchu drogowym, jak już wspomniałem, co do zasady wyznaczane są przepisami prawnymi, normującymi zasady poruszania się po nich¹⁴. W stanie faktycznym głosowanego orzeczenia, reguły postępowania w ruchu drogowym wyznaczone są przepisami ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*¹⁵, określającymi warunki techniczne pojazdów. Należą one zatem do szczególnych zasad bezpieczeństwa na drodze¹⁶. Wskazują one warunki, jakim powinien odpowiadać pojazd, by poruszanie się nim pod drogach nie stwarzało niebezpieczeństwa dla ruchu drogowego¹⁷. Zgodnie z tymi warunkami, pojazd uczestniczący w ruchu powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego (między innymi) nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę (art. 66 ust. 1 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*). Nie powinno budzić wątpliwości, że jedną z zasad bezpiecz-

drogowej, Bydgoszcz 1997, s. 67–68; P. Konopka, „Rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa” *pojęciem pomocniczym dla przypisania skutku z art. 177 k.k.*, CzPKiNP 2010, nr 3, s. 34; tegoż, *O braku opon zimowych w pojeździe oraz o odpowiedzialności karnej kursanta i instruktora w kontekście art. 177 k.k. Uwagi na marginesie postanowienia SN z dnia 23 lutego 2011 r. (III KK 276/10)*, CzPKiNP 2013, nr 2, s. 145.

¹¹ Zob. M. Byczyk, *Normy ostrożności...*, *op. cit.*, s. 172.

¹² Por. wyrok SN z dnia 2 marca 1974 r., sygn. V Kr 81/74, OSPiKA 1974, nr 12, poz. 264; M. Bielski, *Naruszenie reguł ostrożności...*, *op. cit.*, s. 31.

¹³ Por. wyrok SN z dnia 2 marca 1974 r., sygn. V KR 81/74, OSPiKA 1974, nr 12, poz. 264; R. A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. M. Filara, Warszawa 2010, s. 772; K. J. Pawelec, *Dowody w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2011, s. 20–23.

¹⁴ Niewykluczone jest jednak, że właściwe zachowanie potencjalnego sprawcy czynu zabronionego w ruchu drogowym wyznaczane będzie innymi, w tym pozaustawowymi, regułami należytego postępowania z dobrem prawnym. Por. M. Bielski, *Naruszenie reguł ostrożności...*, *op. cit.*, s. 29; M. Byczyk, *Normy ostrożności...*, *op. cit.*, s. 155.

¹⁵ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 1260, ze zm.

¹⁶ W odróżnieniu od ogólnych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na które składają się zasady skodyfikowane, mające zastosowanie do wszystkich sytuacji na drodze, w tym: zasady ostrożności, ograniczonego zaufania i prędkości bezpiecznej – por. R. A. Stefański, *Ustawa prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2003, s. 196–197; P. Konopka, „Rażące naruszenie...”, *op. cit.*, s. 34–35.

¹⁷ Co jest odpowiednikiem instrukcji postępowania, wskazującej, jak postąpić w danej sytuacji, por. M. Byczyk, *Normy ostrożności...*, *op. cit.*, s. 175.

nego poruszania się w ruchu drogowym jest zapewnienie należytego stanu technicznego pojazdu, chociażby przez posiadanie sprawnych układów: jezdnych, kierowniczych, hamulcowego¹⁸. Jeżeli zakładamy, że pojazd jest fabrycznie zbudowany (i w niezbędnym zakresie wyposażony) w taki sposób, iż można się nim bezpiecznie poruszać po drogach (zostaje bowiem dopuszczony do ruchu), to jego utrzymanie w stanie niezagrażającym bezpieczeństwu należy już do użytkownika pojazdu, będącego jego dysponentem. Zastosowanie się do wyżej wskazanych wymagań technicznych należy uznać za obowiązek w ramach tzw. *zwykłej ostrożności* w ruchu drogowym, która polega na przedsięwzięciu przez kierowcę wszystkich tych czynności, które – według obiektywnej oceny – są niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w danej sytuacji, oraz na powstrzymaniu się od czynności, które – według tejże oceny – mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć¹⁹. Chodzi w tym zakresie o wymagania stawiane przeciętnemu, wzorcowemu użytkownikowi pojazdu, a nie o wymagania zindywidualizowane do konkretnego uczestnika ruchu drogowego²⁰. W tym kontekście funkcjonuje w doktrynie i orzecznictwie pojęcie „*rozwważnego kierowcy*”, które określa kierowcę modelowego, nawiązując tym samym do wzorca „*przeciętnego obywatela*”, funkcjonującego przy przestrzeganiu ogólnych reguł ostrożności. W konkretnej sytuacji należy zatem porównać zachowanie kierowcy w danym stanie faktycznym z zachowaniem kierowcy modelowego w tej samej sytuacji, w znaczeniu: jakby postąpił rozważny kierowca, aby uniknąć wypadku²¹. Obowiązek zachowania reguł ostrożności będzie zatem spełniony wówczas, gdy osoba, na której one spoczywają, podejmie w konkretnej sytuacji wszystkie działania, które są obiektywnie niezbędne do uniknięcia wypadku lub innego niebezpieczeństwa²².

W omawianej sprawie regułami ostrożności było zachowanie warunków technicznych prowadzonego przez sprawcę ciągnika siodłowego z naczepą w taki sposób, by korzystanie z niego nie zagrażało bezpieczeństwu uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało nikogo na jakąkolwiek szkodę.

Szczegółowe warunki techniczne w tym zakresie reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w *sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia*²³. W § 14 wskazuje ono na

¹⁸ Por. K. J. Pawelec, *Dowody...*, *op. cit.*, s. 83, gdzie mowa jest również o stanie ogumienia, oświetlenia etc.

¹⁹ Por. Wytyczne wymiaru sprawiedliwości..., *op. cit.*, poz. 33; wyrok SN z dnia 16 lipca 1976 r., sygn. VI KRN 135/76, OSNKW 1976, nr 10–11, poz. 130; R. A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z dnia 30.05.1995 r....*, *op. cit.*, s. 107.

²⁰ Por. R. A. Stefański, *Ustawa prawo o ruchu drogowym...*, *op. cit.*, s. 200.

²¹ Por. postanowienie SN z dnia 18 lutego 1969 r., sygn. Rw 39/69, OSNKW 1969, nr 7–8, poz. 98; J. Kochanowski, (w:) *Kodeks drogowy. Komentarz*, pod red. J. Bafii, Warszawa 1988, s. 17; R. A. Stefański, *Ustawa prawo o ruchu drogowym...*, *op. cit.*, 200.

²² Por. S. Soboń, *Kodeks drogowy. Komentarz z orzecznictwem NSA, SN i TK*, Część I, Warszawa 2016, s. 104.

²³ Dz. U. z 2016 r., poz. 2022.

obowiązek posiadania przez pojazd samochodowy (z wyłączeniami wynikającymi z rozporządzenia) trzech rodzajów hamulców (roboczego, awaryjnego i postojowego)²⁴. W szczególności, pojazd samochodowy powinien być wyposażony w hamulec roboczy, działający na wszystkie koła – przeznaczony do zmniejszenia prędkości pojazdu i zatrzymywania go w sposób niezawodny, szybki i skuteczny, niezależnie od jego prędkości i obciążenia oraz od kąta wzniesienia lub spadku jezdni, z możliwością regulowania intensywności hamowania, dokonywania hamowania z miejsca kierowcy bez użycia rąk²⁵. Co ważne, hamulce powinny zachowywać wymaganą sprawność niezależnie od drgań i wpływów atmosferycznych, na jakie narażone są w normalnych warunkach eksploatacji. Rozporządzenie wskazuje, że w hamulce (roboczy i postojowy) wyposażone muszą być również przyczepy (tj. pojazdy bez silnika, przystosowane do łączenia z innym pojazdem)²⁶. Naczepa jest szczególnym rodzajem przyczepy, a zatem i ona musi być wyposażona w hamulce²⁷. Oczywiście wyżej wskazane wymagania dotyczące wyposażania pojazdu w hamulce nie obciążają dysponenta (właściciela, posiadacza) pojazdu, ale producenta i podmiot wprowadzający pojazd na rynek. Na dysponencie ciąży wskazany w art. 66 ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* obowiązek utrzymania (podkr. autora) pojazdu w stanie niezagrażającym bezpieczeństwu osób nim jadących. Uszczegółowieniem tego obowiązku są postanowienia zawarte w przywołanym rozporządzeniu, w zakresie m.in. wyposażenia we wspomniane układy hamulcowe.

Z niebudzących wątpliwości ustaleń omawianej sprawy wynika, iż „układ hamulcowy ciągnika siodłowego i naczepy był w stanie stwarzającym ekstremalne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu w czasie prowadzenia tego pojazdu na drodze” (zob. wykaz usterek zamieszczony we wstępnej części wyводу), co ewidentnie łamie wyżej wskazane wymagania dla układu hamulcowego pojazdu samochodowego oraz przyczepy (naczepy). Dodatkowo ustalono, że „pogarszanie się stanu układu hamulcowego, objawiające się nadmiernym wyeksploatowaniem jego elementów i zdekompletowaniem części składowych, trwało stosunkowo długo, bo na przestrzeni miesięcy poprzedzających wypadek”, a jednocześnie „pogarszający się stan hamulców upośledzał czynność hamowania pojazdu w stopniu, który mógł być odczuwalny przez kierującego”.

Nie może bowiem budzić wątpliwości, że wyjątkowo zły stan techniczny hamulców (a nawet, w istocie, ich brak) musiał wpłynąć na możliwość zredukowania

²⁴ Przy czym wyposażanie w hamulec postojowy nie jest wymagane, jeżeli hamulec awaryjny spełnia wymagane warunki określone dla hamulca postojowego. Zob. § 14 ust. 1 pkt 3 *in fine* cyt. rozporządzenia.

²⁵ Przy czym w przypadku pojazdu inwalidzkiego dopuszcza się użycie jednej ręki. Zob. § 14 ust. 1 pkt 1 cyt. rozporządzenia.

²⁶ Zob. art. 2 pkt 50 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 ze zm.

²⁷ W myśl art. 2 pkt 52 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, naczepą jest przyczepa, której część spoczywa na pojeździe silnikowym i obciąża ten pojazd.

prędkości i zatrzymania pojazdu w stopniu zauważalnym dla kierującego. To z kolei wpływało na świadomość sprawcy odnośnie złego stanu całego układu hamulcowego. Również z faktu, że zlecił on innej osobie diagnostykę i naprawę układu wynika, iż miał świadomość złego stanu technicznego samochodu i to w stopniu, jaki wykluczał możliwość poruszania się nim w ruchu drogowym. Zlecenie przez sprawcę przeprowadzenia diagnostyki układu hamulcowego nie wpływa na wyłączenie możliwości przypisania mu naruszenia reguł ostrożności, skoro układ hamulcowy nadal był wadliwy. Stan układu hamulcowego po owej ingerencji (diagnostyce i naprawie) kierujący mógł być odczuć w czasie jazdy, ze wskazaniem, iż funkcjonuje on wadliwie, co wynika z opisu czynu zabronionego zarzuconego sprawcy, ustalonego m.in. na podstawie opinii biegłych, badających stan techniczny pojazdu po wypadku²⁸. Nie jest bowiem możliwe, aby opisany, niewątpliwie zły stan hamulców pojazdu członowego nie miał wpływu na reakcję pojazdu przy próbach zmniejszenia jego prędkości czy też zatrzymania go, co jest w stanie stwierdzić każdy użytkownik pojazdu, nawet nieposiadający fachowej wiedzy w zakresie mechaniki pojazdowej. Jest to ustalenie o tyle istotne, że brak świadomości sprawcy co do stanu technicznego pojazdu wykluczałaby możliwość przypisania mu naruszenia reguł ostrożności.

Wyżej wskazane trzy okoliczności, w postaci wyjątkowo złego stanu technicznego hamulców zespołu pojazdów, który to stan nie był w sprawie kwestionowany, i dłuższego okresu czasu, przez który stan ten się utrzymywał, wynikający ze stopnia zużycia elementów układu hamulcowego, w powiązaniu ze świadomością sprawcy co do tego stanu rzeczy, łącznie stanowiły podstawę przyjęcia przez Sąd Najwyższy, że podsądny w niniejszej sprawie nie zachował reguł ostrożności w zakresie utrzymania należytego stanu technicznego pojazdu.

Mając na uwadze stan faktyczny przyjęty za podstawę głosowanego orzeczenia słusznie przyjął najwyższy organ sądowniczy, iż sprawca naruszył wynikające z przepisów ruchu drogowego reguły ostrożności, odnoszące się do obowiązku utrzymania pojazdu samochodowego w należywym stanie technicznym – w tym przypadku układu hamulcowego, niezbędnego dla zapewnienia bezpiecznego poruszania się po drodze. Dotyczy to zarówno ciągnika siodłowego, jak i naczepy, której sprawne hamulce mogły przecież wpłynąć na zmniejszenie niebezpieczeństwa, jakie stwarzał przedmiotowy zespół pojazdów (tzw. pojazd członowy).

Sąd Najwyższy zasadnie uznał, że sprawca, swoim zachowaniem, w sposób nieakceptowalny z punktu widzenia ocen społecznych, naruszył reguły postępowania z dobrem prawnym w postaci bezpieczeństwa w komunikacji, oraz życia i zdro-

²⁸ W głosowanym postanowieniu ustalono, że kierujący zlecił diagnostykę i naprawę układu hamulcowego podejrzewając jego wadliwość. Pomimo przeprowadzonej diagnostyki i naprawy, z nieznanых powodów, których sąd nie poruszał w treści uzasadnienia, układ hamulcowy nadal działał nieprawidłowo i był wręcz w katastrofalnym stanie, co znalazło wyraz w opisie czynu przypisanego sprawcy. W treści orzeczenia nie poruszono kwestii badań technicznych pojazdu, uregulowanych w art. 81 i nast. ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

wia ludzkiego²⁹. Wiedząc bowiem o złym, a wręcz katastrofalnym stanie układu hamulcowego pojazdu członowego, który prowadził, zamiast niezwłocznie zaprzestać dalszej jazdy, sprawca kontynuował ją, stwarzając realne zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, czym naruszył zasadę bezpieczeństwa w nim obowiązującą, tj. zasadę sprawności technicznej pojazdu.

Bibliografia

1. Bielski, M. (2012). *Kryteria obiektywnego przypisania skutku na tle współczesnej polskiej dogmatyki prawa karnego*, (w:) Państwo prawa i prawo karne. Księga Jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla, t. II, pod red. P. Kardasa, T. Sroki i W. Wróbla, Warszawa.
2. Bielski, M. (2004). *Naruszenie reguł ostrożności czy nadmierna ryzykowność zachowania jako właściwe kryterium prawnokarnego przypisania skutku*, *Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych*, z. 1.
3. Bogdan, G. (2017). (w:) *Kodeks karny. Część szczególna*, t. II, pod red. W. Wróbla i A. Zolla, Warszawa.
4. Buchała, K. (1997). *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Bydgoszcz.
5. Budyn-Kulik, M. (2015). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. M. Mozgawy, Warszawa.
6. Byczyk, M. (2014). *Czyn nieostrożny jako podstawa odpowiedzialności karnej*, *Ius Novum*, nr 4.
7. Byczyk, M. (2015). *Normy ostrożności w prawie karnym*. Rozprawa doktorska, Poznań.
8. Cieślak, M. Waszczyński, J. (1976). *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego z zakresu prawa karnego materialnego za rok 1976*, *Pal.*, nr 5–6.
9. Czerwińska, D. (2016). *Nauka o obiektywnym przypisaniu skutku w orzecznictwie Sądu Najwyższego i Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu*, *Prok. i Pr.*, nr 2.
10. Giezek, J. (1992). *Naruszenie obowiązku ostrożności jako przesłanka urzeczywistnienia znamion przestępstwa nieumyślnego*, *PiP*, nr 1.

²⁹ Te bowiem dobra prawne o charakterze szczególnym chroni przepis art. 173 k.k. – por. R. A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, *op. cit.*, s. 772; tegoż, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. R. A. Stefańskiego, Warszawa 2015, s. 1032, autor uznaje za takowe również bezpieczeństwo powszechnie. Podobnie M. Budyn-Kulik, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. M. Mozgawy, Warszawa 2015, s. 462. Niekiedy wskazuje się słusznie na mienie wielkich rozmiarów, por. D. Szleszczuk, (w:) *Kodeks karny. Część szczególna*. t. I, pod red. M. Królikowskiego i R. Zawłockiego, Warszawa 2017, s. 434; J. Lachowski, *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. V. Konarskiej-Wrzosek, Warszawa 2016, s. 811, gdzie – podobnie jak przypadku M. Budyn-Kulik – mowa jest o mieniu, bez wskazania jednak, iż chodzi o mienie wielkich rozmiarów, oraz G. Bogdan, który z kolei odmawia przymiotu dobra chronionego prawem bezpieczeństwu w komunikacji, jako nieposiadającemu cech autonomicznego dobra prawnego, tegoż, (w:) *Kodeks karny. Część szczególna*. t. II, pod red. W. Wróbla i A. Zolla, Warszawa 2017, s. 475–476.

11. Giezek, J. (1994). *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wrocław.
12. Kaczmarek T. (red.) (1990). *Teoretyczne problemy odpowiedzialności karnej w polskim oraz niemieckim prawie karnym*. Materiały Polsko-Niemieckiego Sympozjum Prawa Karnego, Karpacz, maj 1990, Wrocław.
13. Kochanowski, J. (1988). (w:) *Kodeks drogowy. Komentarz*, pod red. J. Bafii, Warszawa.
14. Konopka, P. (2010). „Rażąca naruszenie zasad bezpieczeństwa” pojęciem pomocniczym dla przypisania skutku z art. 177 k.k., *Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych*, nr 3.
15. Konopka, P. (2013). *O braku opon zimowych w pojeździe oraz o odpowiedzialności karnej kursanta i instruktora w kontekście art. 177 k.k. Uwagi na marginesie postanowienia SN z dnia 23 lutego 2011 r. (III KK 276/10)*, *Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych*, nr 2.
16. Królikowski, M. Zawłocki, R. (2015). *Prawo karne*, Warszawa.
17. Lachowski, J. (2016). *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. V. Konarskiej-Wrzosek, Warszawa.
18. Małecki, M. (2016). *Nieostrożność w konstrukcji przestępstwa nieumyślnego*, *Prok. i Pr.*, nr 5.
19. Pawelec, K. J. (2011). *Dowody w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa.
20. Pohl, Ł. (2015). *Prawo karne. Wykład części ogólnej*, Warszawa.
21. Soboń, S. (2016). *Kodeks drogowy. Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK*, cz. I, Warszawa.
22. Stefański, R. A. (2010). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. M. Filara, Warszawa.
23. Stefański, R. A. (2015). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. R. A. Stefańskiego, Warszawa.
24. Stefański, R. A. (2003). *Ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa.
25. Szeleszczuk, D. (2017). (w:) *Kodeks karny. Część szczególna*. t. I, pod red. M. Królikowskiego i R. Zawłockiego, Warszawa.

* * *

Commentary on the sentence of the Supreme Court of 8 March 2017,
Ref. No. III KK 345/16 (regarding norms of cautiousness in
unintentionally bringing catastrophe in land traffic)

Abstract

The article presents a commentary approving the decision of the Supreme Court of March 8, 2018, Ref. No. III KK 345/16 in the part concerning the indication that the unintentional action, within the meaning of art. 173 § 2 Penal Code may consist in failure to observe caution in the neglect of the technical condition of the vehicle which the perpetrator is driving on public roads.

Key words

Unintentional offence, norms of cautiousness, land traffic, catastrophe in traffic.

