

*Kazimierz J. Pawelec*

## **Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 14 lutego 2017 r., sygn. I ACa 1320/16<sup>\*)</sup>,**

**w sprawie skutku jako kryterium zwiększonej odpowiedzialności za spowodowanie wypadku drogowego**

### **Streszczenie**

Przyczynienie się pokrzywdzonego do wypadku drogowego wywoływało spory, zarówno w orzecznictwie sądowym, jak też w doktrynie. Z reguły traktowano je jako okoliczność mogąca mieć wpływ na wymiar kary, ale przy spełnieniu szeregu warunków. Pomijano wykazanie stopnia przyczynienia się pokrzywdzonego, jak też jego wpływu na powstanie konkretnego skutku. Tymczasem, w zmieniającej się rzeczywistości, zmianie prawa, owo przyczynienie się nabrało zupełnie innego charakteru. W postępowaniu karnym mogą być bowiem orzeczone środki kompensacyjne (np. naprawienie szkody, zadośćuczynienie), ale w tej materii organy ścigania, jak też sądy nie czynią żadnych ustaleń. Taka praktyka nie może być uznana za prawidłową, chociaż wpływają na nią również postawy pełnomocników pokrzywdzonych, które wielokrotnie charakteryzują się biernością w zakresie inicjatywy dowodowej związanej z wykazaniem wysokości konkretnej szkody lub dowodzeniem wysokości dochodzonego zadośćuczynienia. Dlatego istotne znaczenie dla praktyki karnistycznej może mieć judykatura cywilistyczna, a zwłaszcza pogląd zaprezentowany w glosowanym orzeczeniu.

### **Słowa kluczowe**

Wypadek drogowy, skutek wypadku, zasady bezpieczeństwa, ostrożność, przewidywalność, przyczynienie się, środki kompensacyjne.

\* \* \*

### ***Teza wyroku***

**P**rzy określeniu stopnia przyczynienia się istotne znaczenie ma вина. Znamiona czynu z art. 177 § 2 k.k. wskazują, że warunkiem zwiększonej odpowiedzialności względem art. 177 § 1 k.k. jest wystąpienie skutku w postaci śmierci

---

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

<sup>\*)</sup> Lex/el.

albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, pozostającego w związku z wypadkiem, wynikającym z naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym”.

### *Glosa*

Głosowane orzeczenie, chociaż wydane przez sąd cywilny, może mieć istotne znaczenie dla praktyki orzeczniczej, jak również dla organów ścigania w sprawach karnych o przestępstwa komunikacyjne. Kwestia przyczynienia się pokrzywdzonego do zaistnienia wypadku i wpływu tego przyczynienia się na ocenę winy sprawcy, na przestrzeni wielu lat wywoływała kontrowersje, zarówno w judykaturze, jak też doktrynie. Prawo karne zasadniczo nie zajmowało się określeniem stopniowania przyczynienia się, eksponując element losowy, który można zawrzeć w stwierdzeniu, że ten, kto poniósł mniejszą szkodę, będzie odpowiedzialny. Tego rodzaju rozumowanie, dalekie od dedukcyjnego (nie mówiąc już o indukcyjnym), spotykało się wyłącznie z nieśmiałą i odosobnioną krytyką. Dlatego godny odnotowania jest głosowany wyrok krakowskiego Sądu Apelacyjnego, który może okazać się niezwykle przydatny w praktyce karnistycznej w sprawach o wypadki drogowe – zwłaszcza w zakresie postulatów *de lege lata*, adresowanych przede wszystkim do organów ścigania.

W tym miejscu należy w syntetyczny sposób przedstawić stan faktyczny sprawy. Powódka jechała wraz z mężem oraz małoletnią córką samochodem osobowym. Kierujący pojazdem mężczyzna, na skutek nieprzestrzegania zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu lądowym, zjechał na lewą połowę jezdni i doprowadził do zderzenia z nadjeżdżającym z przeciwnego kierunku samochodem ciężarowym. W wyniku zderzenia dziecko zginęło, zaś jego matka doznała obrażeń ciała. Kierujący samochodem osobowym mąż powódki ostatecznie został uznany za winnego popełnienia przestępstwa z art. 177 § 1 i 2 k.k.

Powódka zwróciła się do towarzystwa ubezpieczeniowego z żądaniem naprawienia szkody oraz zadośćuczynienia za ból i cierpienie, spowodowane tragiczną śmiercią córki. Ubezpieczyciel odmówił spełnienia żądań powódki, argumentując, że z okoliczności zdarzenia wynikało, iż za śmierć dziecka ponoszą odpowiedzialność rodzice, w tym powódka, gdyż dziecko było przewożone w nieprawidłowy sposób – bez odpowiedniego zabezpieczenia. Gdyby bowiem przewożone było, zgodnie z obowiązującymi przepisami, w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci, wówczas nie doszłoby do doznania przez nie śmiertelnych obrażeń.

Ostatecznie Sąd Apelacyjny w Krakowie przyjął 50% przyczynienia się powódki i o taki też procent obniżył dochodzone odszkodowanie oraz zadośćuczynienie. Zauważył, że to sąd karny przyjął odpowiedzialność męża powódki za skutki wypadku, w tym również za sposób przewożenia małoletniego pasażera. Nie sposób było jednak przypisać za to mężowi powódki winy umyślnej w zakresie naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym, co jednak nie

ekskulpowało powódki, która widziała niewłaściwy sposób zabezpieczenia dziecka i na to nie zareagowała. To zaś świadczyło o konieczności zmniejszenia wysokości odszkodowania oraz zadośćuczynienia, a nie jego wyłączenia, co miałyby miejsce w razie umyślnego naruszenia przez kierującego zasad bezpieczeństwa<sup>1</sup>.

Poglądy zaprezentowane w glosowanym wyroku mogą znaleźć zastosowanie również w postępowaniu karnym. Zwrócić uwagę należy zwłaszcza na środki kompensacyjne, określone w rozdziale Va *Kodeksu karnego*, a zwłaszcza na art. 46 k.k. W praktyce nie jest dostrzegana możliwość uzyskania w postępowaniu karnym odszkodowania oraz zadośćuczynienia w określonej, udokumentowanej wysokości. Być może jest to związane z tym, że ciężar udowodnienia wysokości dochodzonej kwoty spoczywa na pokrzywdzonym oraz jego pełnomocniku (jeśli taki został ustanowiony). Z drugiej jednak strony można zaobserwować niechęć sądów karnych do podejmowania rozważań w tej materii, jak też określenia stopnia przyczynienia się pokrzywdzonego oraz wpływu tego przyczynienia się na stopień winy oskarżonego. *De lege lata* należy postulować zmianę tego rodzaju praktyki, ale przy ścisłym współdziałaniu pokrzywdzonego, jego pełnomocnika oraz prokuratora, zwłaszcza w zakresie gromadzenia dowodów jeszcze w ramach prowadzonego postępowania przygotowawczego – dowodów określających m.in. stopień przyczynienia się pokrzywdzonego, jak też wysokości dochodzonych świadczeń kompensacyjnych. Warto *de lege lata* postulować, aby w tego rodzaju przypadkach, w razie złożenia takiego wniosku, pokrzywdzony korzystał z profesjonalnej pomocy adwokata lub radcy prawnego ustanowionego z urzędu, bez oglądania się na sytuację materialną pokrzywdzonego.

Od wielu już lat praktyka karnistyczna przyczynienie się pokrzywdzonego do wypadku drogowego traktuje wyłącznie jako zagadnienie związane z problematyką karania, bez poświęcenia większej uwagi kompensacyjnym konsekwencjom tego rodzaju zachowania. Można to uzasadnić specyfiką przestępstwa wypadku drogowego. Artykuł 177 k.k. jest bowiem przepisem o dwóch znamionach. Krótko mówiąc – oparty jest na podwójnej bezprawności. Mianowicie z jednej strony występuje kryterium skutku, wyrażające się w sensie medycznym, właściwym dla wypadkowości drogowej, z drugiej zaś strony kryterium naruszenia zasad bezpieczeństwa, obowiązujących dosłownie każdego. Pomijany jest element *przewidywalności zachowań*, zwłaszcza tych odbiegających od typowego modelu. Każdy z tych elementów wnosi nowe znamiona do normy prawnej<sup>2</sup>.

Tego samego rodzaju uwagi możemy odnieść do przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy oraz do wykroczenia spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym.

<sup>1</sup> Por. wyroki SN: z dnia 28 września 1972 r., sygn. II PR 248/72, niepubl. oraz z dnia 12 września 2013 r., sygn. IV SSK 87/13, Legalis nr 728663.

<sup>2</sup> Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 16 i n. Zob. także K. J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2016, s. 463.

Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie jest pojęciem nowym. Zagadnienie rozważenia jego źródeł wymaga odrębnych rozważań. W tym miejscu należy podkreślić, że pomiędzy dyspozycją normy karnej a sankcją zachodzi związek motywacyjny<sup>3</sup>.

Pojęcie ostrożności, traktowanej jako właściwości zawodowej, przenosi punkt ciężkości ocen ze sfery spekulacyjno-psychologicznej na sferę społeczną. Przedmiot zawodowości oddziałuje na zakres pojęciowy ostrożności niejako w dwóch kierunkach. Działa w kierunku jego rozszerzenia o obowiązek posiadania określonej wiedzy, sprawności oraz przezorności, ograniczeniem zaś jest tu społeczna i przyrodnicza natura zjawiska. A. Bachrach wskazane ograniczenia ocenił jako niemogące wywoływać sporów. Zauważył, że rozszerzenie pojęciowe zasady ostrożności powinno dotyczyć wszystkich uczestników ruchu drogowego. Oczywiście wydaje się fakt przyjmowania przez prawo *fikcji*, że każdy kierujący ma dostateczny zasób wiedzy i doświadczenia co do trudności oraz niebezpieczeństw występujących w ruchu, a także odpowiednie umiejętności pokonywania tych niebezpieczeństw. Zdaniem tego autora, wymóg ten powinien zostać rozciągnięty również na innych, na których również został nałożony obowiązek przestrzegania owych zasad. Pomijanie tej okoliczności będzie oznaczało wprowadzenie w sferę odpowiedzialności karnej elementu losowego. Zachowanie się pokrzywdzonego uczestnika wypadku determinuje również ocenę zachowania się sprawcy i dlatego nie może być pomijane przy wszechstronnej ocenie zachowania się kierującego<sup>4</sup>.

Dlatego też z pewną rezerwą należy odnieść się do poglądu Sądu Najwyższego, wyrażonego w wyroku z dnia 6 listopada 1972 r., sygn. Rw 1106/72<sup>5</sup>, w którym wyrażony został następujący pogląd: „Sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa zachowanie się innego współuczestnika ruchu nie może mieć większego znaczenia dla odpowiedzialności sprawcy wypadku drogowego – zarówno w zakresie winy, jak i kary – jeżeli tenże sprawca wcześniej widział to zachowanie i nie wyciągnął z tego faktu koniecznych dla siebie wniosków”. Pogląd ten, chociaż spotykał się z krytyką, został zaaprobowany przez późniejszą judykaturę<sup>6</sup>.

Z kolei w wyroku z dnia 24 stycznia 1997 r., sygn. II KRN 133/96<sup>7</sup>, Sąd Najwyższy zauważył: „W ruchu drogowym dlatego obowiązuje zasada tzw. *ograniczonego zaufania wobec innych uczestników tego ruchu*, że nawet ewentualne przyuczynienie się innego uczestnika do spowodowania wypadku drogowego nie zwalnia od odpowiedzialności tego, kto swoim działaniem także się do niego przyczynił”.

---

<sup>3</sup> Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Zarys metodyki...*, *op. cit.*, s. 463 i n.

<sup>4</sup> Por. A. Bachrach, *Przestępstwa...*, *op. cit.*, s. 16 i n.

<sup>5</sup> OSNKW 1973, nr 2–3, poz. 39.

<sup>6</sup> Por. wyrok SN z dnia 13 sierpnia 1978 r., sygn. VI KRN 169/78, (w:) K. J. Pawelec, *Zarys metodyki...* *op. cit.*, s. 464. Por. też R. A. Stefański, *Przestępstwa drogowe w nowym kodeksie karnym*, Kraków 1999, s. 324 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

<sup>7</sup> Prok. i Pr. 1997, nr 6, s. 5.

Niemniej jednak, przyczynienie się pokrzywdzonego nie może pozostawać bez wpływu na ocenę zachowania się sprawcy wypadku. Nieostrożne zachowanie pokrzywdzonego miało bowiem wpływ na zachowanie się kierującego, którego nieostrożność powinna być oceniona jako wtórna<sup>8</sup>.

Sąd Najwyższy, w uchwale z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74<sup>9</sup>, podkreślił: „Przyczynienie się do wypadku przez współuczestnika ruchu drogowego albo przez inną osobę powinno być uwzględnione na korzyść sprawcy, zwłaszcza wtedy, gdy owo przyczynienie się jest znaczne. Naruszenie przez współuczestnika ruchu lub inną osobę zasad bezpieczeństwa tego ruchu i przyczynienie się do wypadku jest elementem zmniejszającym winę sprawcy i dlatego powinno być traktowane jako okoliczność łagodząca, chyba że owo przyczynienie się nie miało istotnego wpływu na zaistnienie wypadku”<sup>10</sup>.

Dotychczasowa praktyka, w tym także orzecznictwo sądowe, przyczynienie się pokrzywdzonego zasadniczo traktuje jako okoliczność łagodząca, ale nie mającą wpływu na odpowiedzialność karną, w tym także na powstanie konkretnego, zwiększonego skutku. Tego rodzaju praktyka budzi wiele uwag krytycznych, chociaż Sąd Najwyższy w kilku orzeczeniach zajmował odmienne stanowiska<sup>11</sup>, eksponując naruszenie zasad bezpieczeństwa przez pokrzywdzonego.

Analizowany problem ma istotne znaczenie w zakresie orzekania środków kompensacyjnych w postępowaniu karnym. Praktyka wskazuje, że środki te, zwłaszcza w razie złożenia przez oskarżonego wniosku o dobrowolne poddanie się karze, orzekane są niejako automatycznie, bez rozważenia wpływu przyczynienia się pokrzywdzonego na zaistnienie wypadku. Tymczasem precyzyjne ustalenie stopnia przyczynienia się pokrzywdzonego oraz udokumentowanie wyrządzonej szkody niewątpliwie mogą znacznie uprościć postępowanie, zwłaszcza późniejsze – cywilne, prowadzone przeciwko firmie ubezpieczeniowej. Ustalenia postępowania karnego w zakresie winy i jej stopnia są wszak wiążące dla sądu cywilnego, a zasądzone środki kompensacyjne, za wyjątkiem nawiazki, zasądzone od sprawcy podlegają zwróceniu przez ubezpieczyciela w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Okoliczność ta powinna być znana firmom ubezpieczeniowym, które wielokrotnie wdają się w zupełnie niepotrzebne spory sądowe. Dlatego też praktyka sądów cywilnych nie może być obojętna dla orzecznictwa sądów karnych.

<sup>8</sup> Por. R. A. Stefański, *Przestępstwa...*, *op. cit.*, s. 324.

<sup>9</sup> OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

<sup>10</sup> Inaczej wyroki SN: z dnia 27 marca 1986 r., sygn. Rw 806/86, OSNKW 1987, nr 1–2, poz. 1 oraz z dnia 25 października 1977 r., sygn. VI KRN 102/77, NP 1980, nr 11–12, s. 35. Także K. J. Pawelec, *Zarys metodyki...*, *op. cit.*, s. 464.

<sup>11</sup> Por. wyroki SN: z dnia 18 października 1979 r., sygn. V KRN 235/79, LEX nr 479163 oraz z dnia 9 lipca 1980 r., sygn. V KRN 123/80, LEX nr 479164.

Powracając zaś do głosowanego orzeczenia, aż strach pomyśleć, co by było, gdyby organy ścigania i sąd zastosowały konstrukcję *rozszerzonej odpowiedzialności*<sup>12</sup>. W tego rodzaju sprawach za uniwersalną także koncepcja ogólnego przypisania skutku nie mogła być traktowana jako przydatna<sup>13</sup>.

Podsumowując, *de lege lata* należy postulować, aby w ramach postępowania karnego był precyzyjnie ustalany zakres przyczynienia się pokrzywdzonego, w tym także do skutku, jak też rozmiar doznanej przez niego szkody. Wydaje się, że w tego rodzaju sprawach obligatoryjnie powinni być powiadamiani ubezpieczyciele, jako pośrednio pokrzywdzeni (art. 49 § 3 k.p.k.), zaś pokrzywdzeni powinni mieć swobodny dostęp do pomocy prawnej z urzędu na ich wniosek, bez oglądania się na dyrektywy proceduralne, nakazujące udowodnienie tzw. ubóstwa.

### **Bibliografia**

1. Bachrach, A. (1980) *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa.
2. Pawelec, K., J. (2017). *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa.
3. Pawelec, K., J. (2016). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa.
4. Stefański, R., A. (1999). *Przestępstwa drogowe w nowym kodeksie karnym*, Kraków.

\* \* \*

## Commentary on the judgement of the Court of Appeal in Cracow of 14 February 2017, Ref. I ACa 1320/16, on the result as a criterion of increased responsibility for causing a road accident

### **Abstract**

The issue of the victim's contribution to the traffic accident has caused disputes in both court judicature and juristic doctrine. As a rule, they have been treated as a circumstance with possible legal influence on the sentence, provided a number of conditions were fulfilled. Demonstration of the degree of victim's contribution and his/her influence on the given result were disregarded. However, in the changing reality, modifications of the law, this contribution has acquired a completely different character. In criminal proceedings compensatory measures may be ordered (e.g. redress of damage, compensation for damage), but no fixed decisions are determined in this matter either by law enforcement bodies or the law courts. Such practice must not be considered as proper although it is affected also by the attitudes of victims' legal representatives, which attitudes often

---

<sup>12</sup> Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa 2017, s. 272–277 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

<sup>13</sup> Tamże, s. 260–266.

are passive in requests for granting evidence related to indicating the amount of damage or proving the amount of compensation claimed. This is why civil law jurisprudence may be of essential importance for the practice of criminal law, and the view presented in the judgement commented on, in particular.

**Key words**

Traffic accident, result of accident, principles of safety, caution, predictability, contribution, compensatory measures.

