

*Kazimierz J. Pawelec*

## **Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 2017 r., sygn. IV KK 293/17<sup>\*)</sup>,**

**w sprawie pojęcia „sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym”**

### **Streszczenie**

Głosowane orzeczenie, które powinno spotkać się z aprobatą, porusza kwestę sprowadzenia niebezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu drogowego. Sprowadza się do problematyki związanej z narażeniem na niebezpieczeństwo określone w art. 160 k.k., które to niebezpieczeństwo musi być konkretne i realne. Przy ocenie tego niebezpieczeństwa nie może być stosowany jakikolwiek formalizm czy automatyzm, ograniczający się do stwierdzenia naruszenia zasad bezpieczeństwa lub szczegółowych przepisów prawa o ruchu drogowym. Głosowane orzeczenie skłania do refleksji ogólniejszych, a związanych z obserwacją współczesnego ruchu drogowego. Obserwacja ta dostarcza przykładów zupełnie nieracjonalnych zachowań uczestników ruchu, stwarzających niebezpieczeństwo zaistnienia wypadków drogowych, wykraczających poza zakres wykroczenia spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym. Dlatego, zdaniem autora, warto rozważyć nowelizacje przepisów *Kodeksu karnego*, które powinny penalizować nie tylko sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy, ale również wypadku drogowego. Nadto, warto rozważyć, czy zasady bezpieczeństwa ruchu nie powinny być stosowane na wszystkich drogach, a nie tylko tych wymienionych w przepisach prawa o ruchu drogowym.

### **Słowa kluczowe**

Bezpieczeństwo ruchu drogowego, narażenie na niebezpieczeństwo, sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy, spowodowanie zagrożenia w ruchu, zasady bezpieczeństwa.

\* \* \*

### ***Teza wyroku***

Artykuł 160 Kodeksu karnego nie stanowi generalnego typu penalizującego sprowadzenie jakiegokolwiek niebezpieczeństwa dla innych osób. Do przyjęcia odpo-

---

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

<sup>\*)</sup> LEX nr 2395394

wiedzialności konieczne jest zatem zaistnienie skutku w postaci obiektywnie istniejącego potencjału niebezpieczeństwa utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Narażenie na to niebezpieczeństwo ma mieć charakter konkretny; ustawodawca wymaga, aby było to niebezpieczeństwo bezpośrednie.

### *Glosa*

Przytoczony pogląd Sądu Najwyższego, aczkolwiek dotyczy zdarzenia w ruchu drogowym, to niewątpliwie jest trafny generalnie. Nawiązuje do wpisanej do księgi zasad prawnych uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 1977 r., sygn. VII KZP 22/76<sup>1</sup>, w której sformułowano następujący pogląd: „Kierujący pojazdem mechanicznym, który, naruszając bezpieczeństwo w ruchu drogowym, naraża człowieka na niebezpieczeństwo utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, nie odpowiada na podstawie art. 160 (...) k.k.” (chodzi o k.k. z 1969 r. – *uwaga autora*).

W uzasadnieniu przytoczonej uchwały Sąd Najwyższy podkreślił, że ruch drogowy ze swej istoty nie jest bezpieczny, toteż zachowania jego uczestników, choćby były naganne, muszą być podporządkowane realności nastąpienia skutku, a skutek ten musi być konkretnie ustalony lub przewidywalny z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością<sup>2</sup>. Od chwili przyjęcia przytoczonej uchwały minęło blisko pięćdziesiąt lat, ale zachowała ona aktualność (choćaż tylko częściowo). Jej niejako uściśleniem jest głosowany wyrok Sądu Najwyższego, odnoszący się do realiów współczesnego, zmasowanego, szybkiego, częstokroć bezwzględnie i brutalnego ruchu drogowego. Warto zatem przytoczyć, choćby w telegraficznym skrócie, stan faktyczny sprawy w interesującym fragmencie dotyczącym, art. 160 k.k.

K. S. został uznany winnym popełnienia występku z art. 160 § 2 k.k. Występek ten polegał na tym, że będąc w stanie nietrzeźwości, a mając obowiązek opieki nad małoletnimi dziećmi, przewoził je w samochodzie osobowym bez wymaganych przepisami ruchu drogowego fotelików bezpieczeństwa lub innych urządzeń przytrzymujących, przez co naraził je na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Wyrok skazujący uprawomocnił się już po orzeczeniu sądu pierwszej instancji, gdyż oskarżony został przekonany przez funkcjonariuszy organów ścigania, aby dobrowolnie poddał się karze, po jej wcześniejszym uzgodnieniu z prokuratorem. Orzeczenie to zostało zaskarżone kasacją przez Rzecznika Praw Obywatelskich, na korzyść K. S.

Sąd Najwyższy uwzględnił nadzwyczajny środek odwoławczy, od razu eliminując z rozważań sam fakt kierowania przez K. S. pojazdem mechanicznym.

---

<sup>1</sup> OSNKW 1977, nr 3, poz. 17, z glosą E. Szwedka, OSP 1978, nr 1, poz. 17.

<sup>2</sup> Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa 2017, s. 72.

Szeroko natomiast odniósł się do problematyki narażenia dzieci na niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego rozstroju zdrowia. W pisemnych motywach Sąd Najwyższy na wstępie podkreślił, że już od wielu lat orzecznictwo sądowe, podobnie jak doktryna, postulowały, aby sąd, do którego oskarżyciel publiczny skierował wniosek w trybie art. 335 § 1 k.p.k., z uwagi na treść art. 343 § 7 k.p.k., był zobowiązany do szczegółowej, zarówno formalnej, jak też merytorycznej, kontroli takiego pisma procesowego. W ramach takiej kontroli niezbędne powinno być sprawdzenie, czy przedłożone przez prokuratora propozycje pozostają w zgodzie z uprzednimi ustaleniami stron, a także czy nie popadają w sprzeczności z przepisami prawa materialnego. W przypadku braku pozytywnego wyniku tej weryfikacji, sąd nie może wniosku uwzględnić. Dodać przy tym należy, że przyznanie się oskarżonego do winy również powinno zostać sprawdzone.

Jeśli chodzi o stan faktyczny głosowanego orzeczenia, Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że w sprawie brak było jakichkolwiek informacji, aby sposób jazdy K. S. oraz okoliczności panujące na drodze, po której prowadził pojazd, pozwalały na przyjęcie stanu bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia przewożonych niezgodnie z przepisami dzieci. Sprawcy zarzucono (i przypisano) *umyślną* realizację znamion typu kwalifikowanego przestępstwa z art. 160 § 2 k.k., czyli uznano, że *co najmniej godził się* na to, iż narażał dzieci na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego rozstroju zdrowia (co zwykle zagraża życiu). Tego rodzaju stwierdzenie wymagało precyzyjnego ustalenia okoliczności zdarzenia oraz rzutującej na jego realia płaszczyzny intelektualnej, a także woluntatywnej u sprawcy. Zdaniem sądu, nie jest wystarczające zadowolenie się jego przyznaniem się do winy. To na organie ścigania ciążył obowiązek udowodnienia, że sprawca zdawał sobie sprawę z faktu naruszenia przepisów oraz, że ich naruszenie stworzyło dla przewożonych dzieci konkretne, realne niebezpieczeństwo – a przynajmniej na to się godził, bądź działał w formie winy nieumyślnej w rozumieniu art. 9 § 2 k.k.

Nie może budzić sporów, że przestępstwo określone w art. 160 k.k. należy do kategorii skutkowych. Chodzi w nim o określenie i dokładne sprecyzowanie, a także identyfikację niebezpieczeństwa jako skutku, zdefiniowanego jako „spowodowanie zagrożenia dla życia bądź zdrowia”. W tej materii trzeba z konieczności pominąć spowodowanie zagrożenia w ruchu drogowym, co łączy się z wywołaniem niebezpieczeństwa, ale zupełnie innego rodzaju<sup>3</sup>. W odniesieniu do ruchu drogowego, istotne będzie orzecznictwo, jak też poglądy doktryny, dotyczące występkę spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174 k.k.) w ruchu drogowym, przy czym – na co należało zwrócić uwagę – niebezpieczeństwo to występuje jako znamię skutku czynów z tzw. *konkretnego* zagrożenia. Sprawca tworzy bowiem sytuację niebezpieczną, która musi mieć charakter obiektywnej, dający się

<sup>3</sup> Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 69–75.

oderwać od jego działania czy też zaniechania, ale staje się skutkiem<sup>4</sup>. Tego rodzaju sytuacja nie należy do stabilnych, chociaż trwa przez pewien czas, choćby nawet bardzo krótki. Jej niebezpieczeństwo można określić, jako czasowe, zależne od woli człowieka, który był w stanie niebezpieczeństwu zapobiec, rezygnując z określonych działań lub podejmując działania zaradcze<sup>5</sup>, jak też zachowując zupełną bierność. *Stan zagrożenia* oznacza już skutek prawny, znamionujący przestępstwo z art. 174 k.k. Jest to swoiste uchwycenie progu penalizacyjnego. Próg karania został bowiem cofnięty do skutku materialnego – do fazy, która pod względem przedmiotowym była zbliżona do usiłowania popełnienia przestępstwa znamiennego skutkiem materialnym, tj. spowodowaniem katastrofy<sup>6</sup>.

Z zawartej w art. 174 k.k. konstrukcji prawnej wynikają konkretne następstwa. Karalne jest usiłowanie nieumyślne, a owo *sui generis* usiłowanie może być także – jako takie – usiłowane. Ustawodawca nie był zatem konsekwentny i nadal takim pozostaje. Art. 175 k.k. przewiduje karalność przygotowania do przestępstwa z art. 173 § 1 k.k. Pomija jednak przygotowanie do występku z art. 174 § 1 k.k. Dlatego karaniu nie może podlegać faza bardziej oddalona od dokonania niż faza bliższa czynu.

Praktyka wskazuje, że z reguły źródła wywołanego bezpośredniego niebezpieczeństwa, w tym także występku z artykułów 177, 178a § 1, 178b, 179 i 180 k.k. tkwiły w samym zachowaniu człowieka, który wywołał niebezpieczeństwo w sensie naturalnym, poprzedzającym skutek, co nie zostało spenalizowane jako występki. Zauważyć jednak trzeba, że niebezpieczeństwo to nie zawsze zmierzało do wywołania finalnego skutku. Musiało być jednak groźbą realną, z zachowaniem ogromnego prawdopodobieństwa<sup>7</sup>. Rzecz w tym, że powstanie przestępczego skutku musi łączyć się „z zachowaniem człowieka, a w odniesieniu do przestępstw komunikacyjnych (przykładowo) z osłabieniem reakcji psychomotorycznej, spowodowanym stanem nietrzeźwości, użyciem środków odurzających, stanem zdrowia, zmęczeniem, właściwościami psychologicznymi, czy stanem technicznym pojazdu mechanicznego”<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> A. Bachrach, *Przestępstwa, i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 37.

<sup>5</sup> Por. postanowienie SN z dnia 16 kwietnia 2014 r., sygn. II KK 314/13, LEX nr 1491259; M. Cieślak, *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Zeszyty Naukowe UJ, I Prawo 1995, s. 155.

<sup>6</sup> Por. K. J. Pawelec, *Sprawadzenie niebezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 31 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

<sup>7</sup> Por. E. Szwedek, *Sprawadzenie zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, NP 1975, nr 3, s. 408; K. J. Pawelec, *Sprawadzenie niebezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 32; V. Konarska-Wrzosek, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. V. Konarskiej-Wrzosek, Warszawa 2018, s. 820–827 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

<sup>8</sup> Szerzej: K. J. Pawelec, *Sprawadzenie...*, *op. cit.*, s. 122–141 oraz podane tam orzecznictwo i literatura: por. też T. Hanausek, *Uwagi o naturze niebezpieczeństwa jako zjawiska obiektywnego i dynamicznego*, (w:) *Zagadnienia prawa karnego i teorii prawa*. Księga pamiątkowa ku czci profesora Władysława Woltera, pod red. M. Cieślaka, Warszawa 1959, s. 78.

Z niebezpieczeństwem mamy do czynienia wtedy, gdy istnieje *możliwość* – a nie *konieczność* – nastąpienia ujemnego skutku, co należy łączyć z dynamiką zjawiska. Przepięstwo z art. 174 § 1 k.k. różni się zatem od występku z art. 173 § 1 k.k. bliskością zagrożenia, a różnica polega na innym rodzaju i zakresie wskazanego zagrożenia. Bezpośrednie niebezpieczeństwo nastąpienia katastrofy jest zatem skutkiem tego przepięstwa<sup>9</sup>.

\* \* \*

Przedstawione rozważania – a jest to rzecz do przemyślenia – odnieść można nie tylko do czynów z artykułów 173 i 174 k.k., ale również do innych, stypizowanych w rozdziale XXI *Kodeksu karnego*, a zwłaszcza w art. 177 oraz 178a § 1 k.k. Obserwując współczesny ruch drogowy można zaobserwować (i to wielokrotnie) zachowania wywołujące niebezpieczeństwo wypadku drogowego, a więc znacząco wykraczające poza wykroczenie spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym (art. 86 k.w.). *De lege ferenda* można postulować nowelizację art. 174 § 1 k.k. poprzez uzupełnienie tego przepisu przez dopisanie tam występku z art. 177 k.k. Zaproponowane rozwiązanie jest zbliżone do regulacji z art. 215 k.k. z 1932 r., niemniej jednak wydaje się potrzebne w przypadkach szczególnie drastycznych, które (niestety) spotykane są coraz częściej.

Wydaje się, że przepis art. 98 *Kodeksu wykroczeń*, określający czyn zagrożenia bezpieczeństwa innej osoby, stał się zbędny. Orzecznictwo Sądu Najwyższego rozszerza bowiem coraz bardziej zakres obowiązywania zasad bezpieczeństwa, do których przestrzegania obowiązani są uczestnicy ruchu drogowego. Nie wiąże go z formalnym statusem danej drogi czy określonego miejsca, ale z faktyczną dostępnością i rzeczywistym wykorzystaniem dla ruchu pojazdów i innych uczestników ruchu<sup>10</sup>. Stąd, zasadniczo, nieaktualny stał się podział na drogi publiczne, strefy ruchu oraz strefy zamieszkania. Można zatem postulować, aby przestrzeganie zasad bezpieczeństwa obowiązywało na każdej drodze, wszystkich z niej korzystających, z wyraźnym wyłączeniem terenów prywatnych.

## Bibliografia

1. Bachrach, A. (1980). *Przepięstwa, i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa.
2. Cieślak, M. (1995). *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Zeszyty Naukowe UJ, I Prawo.
3. Hanausek, T. (1959). *Uwagi o naturze niebezpieczeństwa jako zjawiska obiektywnego i dynamicznego*, (w:) *Zagadnienia prawa karnego i teorii prawa*. Księga pamiątkowa ku czci profesora Władysława Woltera, pod red. M. Cieślaka, Warszawa.

<sup>9</sup> R. A. Stefański, *Przepięstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i komunikacji*. Rozdział XX i XXI *Kodeksu karnego*. Komentarz, Warszawa 2000, s. 168–172.

<sup>10</sup> Por. postanowienie SN z dnia 28 marca 2017 r., sygn. III KK 472/16, Lex/el; zob. także K. J. Pawelec, *Glosa krytyczna do tego postanowienia*, PK 2017, nr 298, s. 36–38 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

4. Konarska-Wrzosek, V. (2018). (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. V. Konarskiej-Wrzosek, Warszawa.
5. Pawelec K., J. (2017). *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 28 marca 2017 r., sygn. III KK 472/16*, PK, nr 298
6. Pawelec, K., J. (2017). *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa.
7. Stefański, R., A. (2000). *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i komunikacji*. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz, Warszawa.
8. Szvedek, E. (1975). *Sprowadzenie zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, Nowe Prawo. nr 3.

\* \* \*

### Commentary on the judgment of the Supreme Court of 15 November 2017, Ref. IV KK 293/17, on the concept of “provoking a hazard in road traffic”

#### **Abstract**

The judgement in question, which should receive approval, deals with the issue of provoking a hazard to other participants of road traffic. It concerns the problems of exposure to a threat defined in Art. 160 of the *Penal Code*, which threat must be tangible and real. The assessment of this threat must be free of formalism or automatism, reduced to the statement of violation of the safety principles or traffic law specific provisions. The judgement in question prompts more general reflections based on the observation of the contemporary road traffic. This observation provides examples of completely irrational behaviour of traffic participants that cause the danger of road accidents beyond the range of offence of causing a threat in road traffic. This has led the present author to an opinion that it is worthwhile to revise the *Penal Code* provisions which should penalize not only causing the hazard of catastrophe, but also a road accident. Moreover, the question whether traffic safety principles should not be applied to all roads rather than only those specified in the traffic law provisions is also worth considering.

#### **Key words**

Road traffic safety, exposure to a hazard, provoking a threat of catastrophe, causing a hazard in traffic, safety principles.