

Kazimierz J. Pawelec

Ocena przyczynienia się pokrzywdzonego do wypadku w perspektywie odpowiedzialności karnej – glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 22 maja 2019 r., V KK 227/18, Lex nr 2681255

Streszczenie

Głosowane orzeczenie Sądu Najwyższego jest niezwykle istotne dla praktyki, ponieważ nakazuje dokonywanie oceny, w tym również fachowej, zachowania ofiary wypadku, jak też innych współprzyczyniających się osób, w zakresie możliwości podjęcia skutecznych manewrów obronnych. Orzeczenie to wskazuje, że formalne naruszenie zasad bezpieczeństwa wcale nie musi skutkować poniesieniem odpowiedzialności, zwłaszcza w sytuacjach, gdy naruszenie zasad było nieznaczne, odrzucając tym samym wszelki formalizm właściwy dla postępowania organów administracyjnych, w tym także policyjnych. Omówiona problematyka niejednokrotnie jest pomijana w praktyce, chociaż może mieć istotne znaczenie dla oceny winy, co wprost rzutuje na odpowiedzialność karną uczestników zdarzenia.

Słowa kluczowe

Zasady bezpieczeństwa, zasady ostrożności, przyczynienie, współodpowiedzialność.

* * *

Podstawą odpowiedzialności karnej za przestępstwa skutkowe jest bowiem ustalenie, że danej osobie można zarzucić naruszenie reguł ostrożności w postępowaniu z dobrem prawnym. Niekiedy do powstania skutku w sensie empirycznym przyczyniają się zachowania więcej niż jednej osoby, z których każde może naruszać reguły bezpieczeństwa. W takim wypadku rolą sądu jest analiza stopnia naruszenia reguł bezpieczeństwa przez poszczególne osoby współprzyczyniające się do powstania skutku oraz ocena tych reguł.

Dr Kazimierz J. Pawelec, adwokat, Izba Adwokacka w Warszawie, adiunkt w Instytucie Nauk o Bezpieczeństwie, Wydział Nauk Społecznych, Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach.

Głosowane orzeczenie jest ważne dla praktyki. Wielokrotnie bowiem okazuje się, że sprawca na przykład poruszając się z prędkością większą niż reglamentowana, nie obserwując dostatecznie jezdni czy też wykonując nieprawidłowy manewr nie był w stanie uniknąć wypadku. Jednak gdyby nawet prowadził samochód z prędkością dostosowaną do warunków i sytuacji drogowej, prawidłowo obserwował jezdnię i podejmował prawidłowe manewry, również nie mógłby uniknąć wypadku.

Tradycyjne traktowanie przyczynienia pokrzywdzonego w warunkach współczesnego ruchu straciło znacznie na aktualności, a wielokrotnie nie jest to dostrzegalne, zwłaszcza w opiniach biegłych traktujących problematykę bardzo formalistycznie, bez oceny, w tym także technicznej, zachowania ofiary. Tym samym uznanie, że do powstania wypadku drogowego przyczynił się również pokrzywdzony, i to nawet znacznie, nie oznacza jeszcze, że zawinienie oskarżonego było znikome¹.

Niewiele uwagi poświęca się ocenie zachowań ofiar, w tym pieszych, rowerzystów i motocyklistów w zakresie przewidywalności wykonywanych przez nich manewrów czy też zachowania. Wszak, przykładowo, dla oceny możliwości uniknięcia potrącenia pieszego, mimo przekroczenia dozwolonej prędkości przez sprawcę ważne może okazać się ustalenie sposobu poruszania się po jezdni pieszego, jak też możliwości przewidzenia wkroczenia na jezdnię podczas zbliżania się do przejścia itp.²

Uwadze organów procesowych wielokrotnie umykała ocena, w tym także techniczna, zachowania pokrzywdzonych, równoprawnych uczestników ruchu drogowego. Rzadko spotykane były pytania do biegłych zmierzające do ustalenia: „czy prawidłowe zachowanie ofiary doprowadziłoby do wypadku” – co powinno być poprzedzone stosownymi wyliczeniami, o ile oczywiście było to możliwe z uwagi na jakość zgromadzonego materiału dowodowego, w tym uzyskanego podczas czynności niepowtarzalnych³.

Niewątpliwie trafnym jest zapatrywanie, w tym także z technicznego punktu widzenia, że nałożenie na uczestnika ruchu drogowego przewidywania bez wyjątku wszelkich, najbardziej irracjonalnych zachowań innych uczestników tego ruchu, prowadziłoby do jego sparaliżowania. Nie można przy tym, dla uzasadnienia stanowiska przeciwnego, odwoływać się do zasady ograniczonego zaufania, która obliгуje do uwzględniania nieprawidłowych zachowań innych uczestników ruchu jedynie wtedy, gdy okoliczności wskazują na możliwość innego zachowania niż

¹ Wyrok SN z 27 marca 1986 r., sygn. Rw 206/86, OSNKW 1987, nr 1–2, poz. 1; szerzej: K. J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2016, s. 463–465 oraz podana literatura i orzecznictwo.

² Por. postanowienie SN z 7 października 2016 r., sygn. II KK 157/16, Lex nr 2148633.

³ Szerzej: K. J. Pawelec, *Czynności niepowtarzalne w sprawach o wypadki drogowe*, Warszawa 2018, s. 64–124, 151–184 oraz podana literatura i orzecznictwo.

przewidywalne⁴. Innymi słowy, zachowania nieprzewidywalne ofiar powinny być traktowane, jak też oceniane w taki sam sposób, jak zachowania sprawców.

Powracając do głosowanego orzeczenia warto przytoczyć dość typowy, w obecnych realiach, stan faktyczny. Ł. N. został oskarżony, a następnie uznany za winnego popełnienia występku z art. 177 § 1 i 2 k.k. Zarzucono mu, że „w dniu (...), na drodze wojewódzkiej nr (...), w wyniku umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, nieumyślnie spowodował wypadek, którego następstwem była śmierć innych osób, w ten sposób, że jadąc od strony Z. w stronę N. prowadził motocykl marki (...) z prędkością nie mniejszą niż 160 km/h, przez co nie miał możliwości wykonania hamowania przed samochodem osobowym marki (...) lub skutecznego manewru ominięcia tego samochodu, jadącego od strony N. i wykonującego manewr skrętu w lewo, w połą drogę, uderzając kierowanym przez siebie pojazdem w prawy bok tego samochodu, w wyniku czego kierujący ww. samochodem J. R., a także pasażerka tego samochodu E. R. ponieśli śmierć na miejscu zdarzenia”.

Po dokonaniu nieznaczącej korekty w zakresie orzeczonej kary Sąd Okręgowy utrzymał w mocy wyrok sądu rejonowego, który to zaskarżony został apelacją obrońcy skazanego. Kasację od orzeczenia sądu odwoławczego wniósł tenże obrońca, formułując istotne zarzuty proceduralne podające zdecydowanej krytyce orzeczenie sądu odwoławczego. Nadzwyczajny środek odwoławczy został przez Sąd Najwyższy uwzględniony i sprawa została przekazana Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania w instancji odwoławczej. W uzasadnieniu Sąd Najwyższy podkreślił, że sąd w szczególności powinien odnieść się do kwestii zgodności zachowania pokrzywdzonego, który skręcał w lewo, w drogę gruntową i przecinał pas jezdni dla przeciwnego kierunku jazdy, w perspektywie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Sąd Okręgowy zauważył, że oceny takiej nie zawierał wyrok sądu pierwszej instancji, jednak uznał, że podstawową przyczyną wypadku było zachowanie oskarżonego. Jednocześnie stwierdził, że „wyłącznie nadmierna prędkość motocykla kierowanego przez oskarżonego praktycznie wyłączała możliwość jakiegokolwiek skutecznej reakcji obu kierujących i uniknięcia wypadku”. Tego rodzaju konstatacja sugerowała, że zachowanie oskarżonego było podstawową, choć nie jedyną, przyczyną wypadku. Z kolei drugie stwierdzenie wskazywało, że winnym zdarzenia był wyłącznie oskarżony. Tego rodzaju ustalenia nie były jednoznaczne, toteż twierdzenie sądu odwoławczego, że „pokrzywdzony chcąc skręcić w lewo, na drogę gruntową, dochował staranności wymaganej od kierującego pojazdem”, było wybitnie arbitralne i dowolne, albowiem w sprawie nie uczyniono jakiegokolwiek ustaleń, czy pokrzywdzony dostrzegł motocykl, ocenił jego prę-

⁴ Wyrok SN z 19 października 2005 r., sygn. IV KK 244/05, WPP 2006, nr 2, poz. 157 z aprobującą glosą R. A. Stefańskiego, WPP 2006, nr 2, poz. 157; szerzej: G. Bogdan, w: *Kodeks karny. Część szczególna*, t. II, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2017, s. 491 i nast. oraz podane orzecznictwo.

kość i czy miał dość czasu na podjęcie działań obronnych, w szczególności rezygnacji z wykonania zaplanowanego manewru. Zresztą w tego rodzaju materii rzadko dokonywane były ustalenia związane z zachowaniem pokrzywdzonych. Dlatego też ceną uwagę sformułował Sąd Najwyższy w glosowanym wyroku, podkreślając, że ocena prawidłowości zachowania posiadała bardzo istotne znaczenie w perspektywie odpowiedzialności karnej oskarżonego, gdyż niekiedy współprzyczynienie się innej osoby (także pokrzywdzonego) do wypadku komunikacyjnego może mieć istotne znaczenie – może prowadzić do zmniejszenia zakresu odpowiedzialności karnej innej osoby, a czasami wręcz do jej wyłączenia. Rolą sądu, a także prokuratora, powinna być analiza stopnia naruszenia reguł bezpieczeństwa przez poszczególne osoby współprzyczyniające się do powstania skutku. Zasadnicza różnica pomiędzy charakterem naruszonych reguł ostrożności oraz stopnia ich naruszenia może prowadzić w konsekwencji do ograniczenia lub wyłączenia odpowiedzialności współprzyczyniających się osób, których zachowania nie stanowiły znaczącego naruszenia reguł ostrożności w porównaniu z zachowaniem innych współprzyczyniających się do powstania skutku⁵.

Nadal jednak pozostała kwestia oceny zachowań nieprzewidywalnych i ich wpływu na odpowiedzialność karną za skutek. Innymi słowy, czy podjęcie zachowań obronnych, pozostających w zgodzie z regułami ostrożności dawało realne szanse na uniknięcie skutku, zwłaszcza w razie ujawnienia zachowań niemodelowych. Praktyka wskazuje, że sprawcom wielokrotnie wytypowanym przez organy ścigania – z reguły w oparciu o opinie biegłych – zarzucano, iż nienależycie obserwowali drogę, zastosowali błędną taktykę jazdy lub spóźnili się z podjęciem reakcji. Nie czyniono przy tym żadnych ustaleń, kiedy i w jakiej odległości ów sprawca mógł zidentyfikować niemodelowe zachowanie, jak też czy miał dość czasu na podjęcie skutecznych manewrów obronnych. Tak samo nie rozważano, czy tego rodzaju zachowania były przewidywalne i można było nałożyć na kierującego obowiązki ich przewidzenia⁶.

Podsumowując, można stwierdzić, że nieostrożność uczestników ruchu, bez rozgraniczania zachowań sprawców, jak też ofiar, może mieć bardzo różne postacie, w tym najczęściej spotykane zachowania ryzykowne. Mają one nie tylko aspekt subiektywny ale również obiektywny. Zależą nie tylko od osobowości człowieka, ale także od okoliczności obiektywnych – w jakich warunkach ruch drogowy się odbywa. Ogólnie można powiedzieć, że im trudniejsze warunki jazdy, tym łatwiej o nieostrożność uczestników. Niewątpliwie mają na to wpływ okoliczności właściwe kierującym, zwłaszcza ich stopień wykszolenia, doświadczenie, właściwości

⁵ Por. Wyrok SN z 8 kwietnia 2013 r., sygn. II KK 206/12, Lex/el; wyrok SN z 9 maja 2013r., sygn. V KK 342/12, Lex/el; wyrok SA w Katowicach z 26 stycznia 2018 r., sygn. II Aka 194/18, Lex nr 2645350; P. Konopka, *Rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa pojęciem pomocniczym dla przypisania skutku z art. 177 k.k.*, CzPKiNP 2010, nr 3, s. 33 i nast.

⁶ Szerzej: K. J. Pawelec, *Bezpieczeństwo i ryzyko*, s. 21–22 oraz podana literatura i orzecznictwo.

psychofizyczne itp. Można dostrzec, że regulacje karne w zakresie odpowiedzialności za wypadki drogowe wprowadzają fikcję, ponieważ zakładają, że kierujący to tzw. dobry kierowca posiadający odpowiednią wiedzę, doświadczenie, umiejętności odpowiedniego reagowania oraz przewidywania, aby zostawić sobie dość czasu na podjęcie manewrów obronnych. Wskazana fikcja, będąca swoistego rodzaju domniemaniem, jest bardzo oddalona od indywidualizacji odpowiedzialności karnej, chociaż znajduje swoje uzasadnienie prakseologiczne. Przyjmuje, że za zwinione błędy kierujących nie można karać ich nauczycieli czy egzaminatorów. Fakt, że na kierujących spada w zdecydowanej większości ryzyko odpowiedzialności, nie musi oznaczać, że analizie nie powinna być poddawane zachowanie ofiar, jak też i innych osób bezpośrednio lub pośrednio uczestniczących w ruchu drogowym⁷.

Oceniając rodzaj i stopień przyczynienia się pokrzywdzonego, *de lege lata* należy postulować, aby stosowane były takie same kryteria, jak do sprawcy w zakresie gromadzenia oraz oceny materiału dowodowego⁸. Z kolei spoglądając na problem od strony empirycznej, stwierdzić trzeba, że ocena zachowania pokrzywdzonego w kontekście jego modelowości, przewidywalności powinna być skorelowana z techniczną oceną możliwości uniknięcia wypadku w konkretnych warunkach oraz okolicznościach.

Podsumowując, warto zauważyć, że przyczynienie pokrzywdzonego do zaistnienia wypadku czy też innego zdarzenia drogowego, powinno być traktowane jako odrębna okoliczność, ale bez oderwania od zachowania sprawcy. Pokrzywdzony, co oczywiste, nie chce stać się ofiarą, toteż jego zachowanie, nawet bardzo ryzykowne, z reguły powinno być traktowane jako świadoma nieumyślność, co wcale nie musi oznaczać automatycznego pociągania sprawcy do odpowiedzialności w razie naruszenia przez niego zasad bezpieczeństwa tylko dlatego, że odniósł mniejszą szkodę.

Bibliografia

1. Grzegorz, B. (2017). (w:) *Kodeks karny. Część szczególna*, t. II., pod red. W. Wróbla i A. Zolla, s. 491 i nast.
2. Konopka, P. (2010). *Rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa pojęciem pomocniczym dla przypisania skutku z art. 177 k.k.*, CzPKiNP, nr 3, s. 33 i nast.
3. Pawelec, K., J. (2017). *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa.
4. Pawelec, K., J. (2018). *Czynności niepowtarzalne w sprawach o wypadki drogowe*, Warszawa.
5. Pawelec, K., J. (2020). *Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym*, Warszawa.

⁷ Szerzej: K. J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa...*, s. 19–20.

⁸ Por. wyrok SN z 22 stycznia 2019 r., IV KK 128/18, Lex nr 2609898 z glosą K. J. Pawelec, Paragraf na Drodze, 2019, nr 6, s. 5–9.

* * *

Assessment of the accident victim's contributory behaviour to the accident in the context of criminal liability – commentary on the judgement of the Supreme Court of 22 May 2019, Ref. V KK 227/18, Lex No 268 1255

Abstract

The judgement of the Supreme Court discussed in the article is extremely important for the legal practice since it mandates an assessment, including professional one, of the behaviour of accident's victim and other contributing persons as concerns the possibility of under-taking efficient defensive manoeuvres. The judgement indicates that formal violation of safety principles by no means must result in accepting the liability, particularly in the case of minor violation, thus rejecting any formalism characteristic of administrative organs' proceedings, including those of the police. The issues discussed here are oftentimes disregarded in practice, although they may be important for the assessment of the guilt, which impinges directly on the criminal liability of the participants of the event.

Key words

Safety principles, principles of precaution, contributory behaviour, co-liability.