



Kazimierz Pawelec

Instytut Nauk o Bezpieczeństwie

Uniwersytet w Siedlcach

ORCID: 0000-0001-8669-0249

pawelec.kancelaria@op.pl

Przyczynienie się do zwiększenia skutków wypadku drogowego. Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 13 lipca 2023 r., IV KK 72/22

Streszczenie

Glosowane orzeczenie Sądu Najwyższego jest szczególnie ważne dla praktyki i godne jest szerokiej popularyzacji. Porusza bowiem problematykę przyczynienia się pokrzywdzonego do wywołanego skutku, ale nie tylko nie używania pasów bezpieczeństwa, a szerzej poruszania się pojazdem mechanicznym, którego stan bezpieczeństwa biernego- eliminującego lub ograniczającego skutki wypadków lub innych zdarzeń drogowych nie spełnia swoich funkcji, co było poza wolą i świadomością sprawcy, toteż nie powinno go obciążać. Powyższe ściśle wiąże się z problematyką dowodową związaną z koniecznością pozyskiwania materiału dowodowego z każdego możliwego źródła. Przyjmowanie, że skutek wypadku to wyłącznie gra przypadków jest oczywiście trafne, ale nie w każdej sytuacji, gdyż nie wszystkie okoliczności powinny obciążać kierującego za spowodowany przez niego skutek, nawet bardzo tragiczny.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo ruchu drogowego, bezpieczeństwo bierne pojazdów, odpowiedzialność za skutek.

Glosowane orzeczenie

W razie ustalenia o niezapięciu pasów bezpieczeństwa przez pokrzywdzonego i ustalenia, że przy zapiętych pasach bezpieczeństwa nie wystąpiłby którykolwiek ze skutków z art. 177 § 2 k.k., okoliczność ta mogłaby prowadzić, o ile nie do wyłączenia odpowiedzialności oskarżonego za ów skutek, to

w każdym razie rzutować na wymiar kary (niezapięcie pasów bezpieczeństwa przez pokrzywdzonego może być rozpatrywane jako przyczynienie się do zintensyfikowania skutków zdarzenia drogowego, co może mieć znaczenie m.in. dla wymiaru kary).

Głosowane orzeczenie, które zasługuje na pełną aprobatę, jest szczególnie ważne dla praktyki, nie tylko z punktu widzenia rozstrzygnięcia o karze, ale również w aspekcie procesowym w zakresie zabezpieczenia oraz wcześniejszego pozyskania pełnego materiału dowodowego, nie tylko w zakresie przestrzegania reguł bezpieczeństwa przez uczestników wypadku, ale również skutku do którego przyczyniła się ofiara, w tym także w zakresie poruszania się pojazdem mechanicznym, którego stan bezpieczeństwa biernego (np. brak poduszek powietrznych, zmniejszenie głębokości zgniotu w związku z uczestnictwem we wcześniejszej kolizji czy wypadku), co leżało poza wolą oraz świadomością sprawcy.

Wielokrotnie w literaturze przedmiotu podkreślano, że art. 177 k.k. w zakresie przestępczości komunikacyjnej, jest przepisem o dwóch znamionach. Oparty jest bowiem na podwójnej bezprawności. Z jednej strony występuje kryterium skutku wyrażające się w aspekcie medycznym, właściwym dla wypadkowości drogowej, z drugiej zaś odnosi się do naruszenia zasad bezpieczeństwa. Każde z tych znamion wnosi nowe elementy do normy prawnej. Warto przy tym zwrócić uwagę, że konstrukcja odpowiedzialności karnej za skutek oparte zostało na przypadkowości, będącej poza wolą oraz świadomością sprawcy, a także ofiary. Charakterystyczne jest to, że zarówno sprawca, jak też ofiara, mogli naruszyć zasady bezpieczeństwa, w tym zwłaszcza ostrożności. Nie można zatem mieć zastrzeżeń do poglądu A. Bachracha, sformułowanego przed blisko pięćdziesięciu laty, że rozszerzenie pojęciowe zasady ostrożności powinno dotyczyć wszystkich uczestników ruchu drogowego¹. Powyższe powinno być przedmiotem dowodzenia, nie zapominając o jego ciężarze, chociaż praktyka nie wykazywała większego zainteresowania przyczynieniem się do wypadku pokrzywdzonego, w tym także skutku stanowiącego znamię występkę z art. 177 § 1 lub § 2 k.k. Skupiała się wyłącznie na jego zachowaniu leżącym na przedpolu wypadku z punktu widzenia naruszenia zasad bezpieczeństwa oraz jego przewidywalności. Powyższe, poczy-

¹ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 16 i nast.

nając od uchwały Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, traktowane było na korzyść sprawcy, zwłaszcza gdy owo przyczynienie było znaczne².

Praktyka zwracała uwagę na problematykę zachowania pokrzywdzonego jako uczestnika wypadku drogowego czy innego zdarzenia wyłącznie w zakresie orzeczonych kar, środków karnych oraz środków kompensacyjnych³. Przykładowo, w postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 27 maja 2021 r., IV KK 117/21, stwierdzono, że przyczynienie się innego uczestnika ruchu (nawet samego pokrzywdzonego) nie wchodzi w zakres przestępstwa z art. 177 k.k., toteż nie powinno znaleźć się w opisie czynu zarzuconego sprawcy. Trudno zgodzić się z tego rodzaju zapatrywaniem, podobnie jak również z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2021 r., V KK 384/21, w którym wyrażono pogląd, że kierowca ma obowiązek upewnić się, czy pasażerowie mają prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa nie tylko przed rozpoczęciem uczestnictwa w ruchu drogowym, ale również kontrolować, czy z nich prawidłowo korzystają w czasie jazdy, chyba że nie mógł i nie powinien przewidzieć, iż pasażerowie owych pasów nie używają bądź używają nieprawidłowo. W tej konkretnej sprawie zginęła pasażerka samochodu, która w sposób nieprawidłowy używała pasa bezpieczeństwa, zaś kierujący, podobnie jak pozostali pasażerowie, nie doznali obrażeń. Nikt jednak nie rozważył, czy gdyby nieżyjąca miała prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa doznałaby jakichkolwiek obrażeń, w przeciwieństwie do innych jadących samochodem.

Ta też kwestia została dostrzeżona przez Sąd Najwyższy w głosowanym wyroku. Warto przytoczyć, aczkolwiek w skrócie, stan faktyczny tej, skomplikowanej sprawy. Otóż, Sąd Rejonowy uznał Ł.B. za winnego tego, że „(...) podjął manewr wyprzedzania jadącego przed nim ciągnika siodłowego (...) wraz z naczepą w miejscu o braku dostatecznej widoczności spowodowanej wzniesieniem drogi i nie upewniając się co do posiadania dostatecznej widoczności oraz dostatecznego miejsca do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu, a następnie po przekroczeniu osi jezdni doprowadził

² Zobacz także K.J. Pawelec, [w:] *Opiniowanie w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, K.J. Pawelec, P. Krzemień [red.], Warszawa 2023, s. 608-611 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

³ Zobacz także K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2021, s. 484-487, a także s. 517-545 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

do zderzenia z jadącym z naprzeciwka samochodem marki A (...), w wyniku czego kierujący samochodem A (...) doznał obrażeń ciała skutkujących zgon (...), tj. o czyn z art. 177 § 2 k.k.”. Sąd orzekający przyjął, że oskarżony nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa ruchu i skazał go na karę pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania, jeden rok zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych oraz nawiązkę. Wyrok ten został zaskarżony zarówno przez obrońcę oskarżonego, jak też pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego. Sąd Okręgowy zmienił zaskarżony wyrok przez podwyższenie kary pozbawienia wolności uchylając jednocześnie jej warunkowe zawieszenie oraz zastrzył środek karny do pięciu lat zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Wyrok sądu odwoławczego zaskarżył kasacją obrońca skazanego, Poza innymi zarzutami, w nadzwyczajnym środku odwoławczym podniósł, że nieżyjący kierujący samochodem A nie miał zapiętych pasów bezpieczeństwa, toteż przyczynił się do śmiertelnego skutku.

Sąd Najwyższy uznał kasację obrońcy jako zasadną i uchylił zaskarżony wyrok Sądu Okręgowego i przekazał sprawę do ponownego rozpoznania. W uzasadnieniu poddał surowej krytyce orzeczenie sądu odwoławczego m.in. twierdzenie, że „dla odpowiedzialności karnej oskarżonego nie jest konieczne ustalenie, czy pokrzywdzony w chwili wypadku miał zapięte pasy bezpieczeństwa. Okoliczność ta w żaden sposób nie wpływała na ustalenie sprawcy, a w sprawie, gdzie nastąpiło zderzenie czołowe pojazdów jadących z prędkością powyżej 70 km/h, nie miało również większego wpływu na jego skutki (...)”. I dalej, sąd odwoławczy nie dostrzegł, że w razie ustalenia o niezapięciu pasów bezpieczeństwa przez pokrzywdzonego i ustalenia, że przy ich zapięciu nie wystąpiły którykolwiek ze skutków sprecyzowanych w art. 177 § 2 k.k. Powyższa okoliczność mogła prowadzić, o ile nie do wyłączenia odpowiedzialności oskarżonego za spowodowanie skutku śmiertelnego, to mogła rzutować na wymiar kary (por. wyrok SN z dnia 5 marca 2019 r., IV KK 73/13). Zasadnie zatem autor kasacji podkreślił, że dokonanie ustaleń, czy pokrzywdzony miał zapięte pasy bezpieczeństwa, toteż brak ich zapięcia mógł spowodować określone, znacznie poważniejsze skutki. Ustalenie powyższego wymagało zaś wiadomości specjalistycznych biegłego lekarza – specjalisty z zakresu medycyny sądowej. Na brak zapiętych pasów bezpieczeństwa przez pokrzywdzonego wskazywały ujawnione obrażenia głowy, które wraz z innymi obrażeniami były składową urazu opisanego jako wielonarządowego, uznanego za przyczynę zgonu. Ponadto, u pokrzywdzonego

nie ujawniono obrażeń typowych w razie zadziałania pasów bezpieczeństwa. Nie bez znaczenia było również, że pasażerowie samochodu sprawcy wypadku, jak również pokrzywdzonego nie doznali poważniejszych obrażeń, a mieli zapięte pasy bezpieczeństwa. Rezygnacja zatem z uzyskania kompleksowej opinii od biegłego – specjalisty z zakresu medycyny sądowej oraz do spraw ruchu drogowego i rekonstrukcji wypadków drogowych nie powinna mieć miejsca, toteż wyrok skazujący w zakresie przyjętej kwalifikacji prawnej czynu okazał się przedwczesny. Wskazano już bowiem na wstępie do glosowanego orzeczenia, że ma ono walor ogólniejszy. Nie może bowiem wyłącznie chodzić o nie używanie pasów bezpieczeństwa przez kierujących oraz pasażerów. Równie istotny jest stan techniczny pojazdów, zwłaszcza w zakresie ich bezpieczeństwa biernego eliminującego lub ograniczającego skutki wypadków czy innych zdarzeń drogowych. Ich zły stan niewątpliwie może mieć istotne znaczenie dla wywołania określonych skutków w postaci rodzaju oraz stopnia doznanych obrażeń ciała, co może mieć istotne znaczenie dla przyjmowanych kwalifikacji prawnych. W tej materii, zarówno organy ścigania, jak też sądy nie wykazywały większego zainteresowania. Podobnie problem ten traktowali opiniujący biegli czy też organy kontroli ruchu drogowego. Z kolei stacje diagnostyczne dopuszczające pojazdy mechaniczne do ruchu nie posiadają odpowiedniego oprzyrządowania, aby ujawniać niedostatki w zabezpieczeniu biernym pojazdów.

Stan ten, z uwagi na ogromny prywatny import używanych aut powinien, choćby z punktu widzenia zapobiegania skutkom wypadków drogowych, uaktywnić organy państwa, aby zajęły się tym problemem. Praktyka wszak wskazuje, że rzetelność kupiecka sprzedających używane samochody budzi wiele zastrzeżeń. Z kolei, w ramach postępowań karnych, kwestie te powinny być wyjaśniane, co jest możliwe, nawet w aktualnym stanie prawnym, przy wykorzystaniu coraz to nowych możliwościach dowodowych, w tym używanych z systemów informatycznych pojazdów⁴.

⁴ Zobacz także: K.J. Pawelec, *Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym*, Warszawa 2020, s. 319-321 oraz podana tam literatura; P. Krzemień, [w:] *Opiniowanie...*, s. 328-405 oraz podana tam literatura.

Bibliografia

- Bachrach A., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980.
Opiniowanie w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych, K.J. Pawelec, P. Krzemiń [red.], Warszawa 2023.
Pawelec K.J., *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2021.
Pawelec K.J., *Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym*, Warszawa 2020.

* * *

Contributing to the Increase in the Effects of a Road Accident. Commentary on the Supreme Court Judgment of 13 July 2023, IV KK 72/22

Abstract

The Supreme Court's commented ruling is particularly important for practice and deserves wide popularisation. It addresses the issue of the injured party's contribution to the effect caused, but not only not using seat belts, but, more broadly, driving a motor vehicle whose passive safety status – eliminating or limiting the effects of accidents or other road incidents – does not fulfil its functions, which was beyond the will and awareness of the perpetrator, and therefore should not burden him. The above is closely related to the issue of evidence related to the need to obtain evidence from every possible source. Assuming that the effect of an accident is, only a game of chance is of course, correct, but not in every situation because not all circumstances should burden the driver for the effect he caused, even a very tragic one.

Keywords: road traffic safety, passive safety of vehicles, liability for the effect.