

Wybrane przestępstwa drogowe

Wstęp

Przedmiotem niniejszych rozważań są wyłącznie te zdarzenia w ruchu lądowym, które noszą cechy zdarzenia drogowego. Przez zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym należy rozumieć, w szczególności reguły zawarte w przepisach określających porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych i zachowanie się w typowych dla ruchu sytuacjach.

W pracy zawarta jest analiza najistotniejszych z punktu widzenia kształtowania właściwej praktyki rozstrzygnięć wypracowanych na kanwie zdarzeń drogowych, będących następstwem naruszenia określonych norm bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez poruszanie kwestii dostatecznie już wyjaśnionych w doktrynie i judykaturze. Praca ujawnia rodzaje popełnianych błędów, których należy się wystrzegać, zakładając, że każdemu przypadkowi przyświeca dążenie do sprawiedliwego rozstrzygnięcia.

W szerokim zakresie został wykorzystany dorobek nauki i judykatury wypracowany na gruncie obecnego Kodeksu karnego z 1997 r., jak również na gruncie k.k. z 1969 r.

Dla praktyki istotne znaczenia mają wyjaśnienia zawarte w orzeczeniach sądów, do których to często sięgałam. Zacytowanie konkretnego orzeczenia zwalnia niejednokrotnie od dalszego uzasadniania przyjmowanego poglądu. Dlatego też w wielu przypadkach nie ograniczałam się do zreferowania poglądu tego organu, a przytoczyłam fragmenty uzasadnień, postanowień lub wyroków, by w ten sposób umożliwić zacytowanie orzeczeń bez potrzeby sięgania do źródła.

Ze względu na ramy zakreślone dla tego opracowania nie można w jednej pozycji ująć wszystkich zagadnień związanych

z szerokim tematem jakim są przestępstwa drogowe, dlatego też ograniczyłam się do krótkiego zarysu problematyki przestępstw drogowych.

1. Charakterystyka ogólna

1.1. Właściwości przestępstw drogowych

Przestępstwa drogowe stanowią podgrupę – chociaż formalnie nie wyodrębnioną – przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji; zajmują w niej znaczącą pozycję. Przestępstwa te zostały zamieszczone w rozdziale XXI obowiązującego Kodeksu karnego, co niewątpliwie spowodowane zostało znaczeniem tych przestępstw w strukturze przestępczości, a także systematycznym wzrostem karygodnych zdarzeń w ruchu drogowym¹.

Przestępstwem drogowym jest naruszenie, chociażby nie-umyślnie, zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, jeżeli skutkiem tego naruszenia było:

- sprowadzenie katastrofy w ruchu lądowym (art. 173 k.k.);
- sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy (art. 174 k.k.);
- śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby na czas powyżej 7 dni (art. 177, 355 § 1 i 2 k.k.) albo znaczna szkoda w mieniu nie należącym do sprawcy (art. 355 § 1 k.k.)².

Najczęściej spotykanym przestępstwem w komunikacji (obejmującej ruch lądowy, wodny i powietrzny) jest przestępstwo drogowe. Wydarzeniem warunkującym odpowiedzialność za przestępstwo drogowe jest naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Jednakże samo naruszenie zasad bezpieczeństwa tego ruchu pociąga za sobą jedynie odpowiedzialność za wykroczenie, zachodzącą w razie działania zarówno z winy umyślnej, jak i z winy nieumyślnej (art. 5 kodeksu wykroczeń). Naruszenie zasad

¹ K. Buchała, *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Prok. i Pr. 1998, nr 11–12, s. 7.

² W. Kotowski, *Przestępstwa drogowe. Komentarz*, Warszawa 2006, s. 9.

bezpieczeństwa w ruchu wówczas tylko pociąga za sobą odpowiedzialność karną sprawcy, gdy w wyniku tego naruszenia doszło co najmniej do jednego ze skutków wyżej wymienionych.

Przestępstwem godzącym w bezpieczeństwo ruchu lądowego jest ponadto i niezależnie od wymienionego skutku:

- dopuszczenie, wbrew szczególnym obowiązkom, do ruchu pojazdu mechanicznego, którego stan techniczny bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowym lub do prowadzenia pojazdu mechanicznego przez osobę będącą w stanie nietrzeźwości lub niemającą wymaganych uprawnień (art. 179 k.k.);
- pełnienie w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych (art. 180 k.k.).

Warto przypomnieć, że pojazdem mechanicznym uczestniczącym w ruchu lądowym jest w rozumieniu przepisów Kodeksu karnego każdy pojazd drogowy czy szynowy napędzany umieszczonym w nim silnikiem, jak również maszyna samobieżna i motorower.

Cechami najważniejszymi przestępstw popełnionych w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym jest naruszenie zasad bezpieczeństwa w jednej ze stref tego ruchu oraz nastąpienie skutku w postaci katastrofy, jej bezpośredniego niebezpieczeństwa, śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, obrażeń ciała naruszających czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni albo znacznej szkody w mieniu³.

Właściwością przestępstw określonych w art. 179 i art. 180 k.k. jest to, że nie są popełniane w ruchu, lecz są z nim ściśle związane i ich byt nie jest zależny od nastąpienia jakiegokolwiek skut-

³ W. Mąciór, *Problem przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii i praktyki*, ZNUJ 1968, nr 35, s. 32.

ku; są to przestępstwa abstrakcyjnego zagrożenia. Zachowania w nim opisane niosą za sobą zagrożenie bezpieczeństwa ruchu⁴.

Przestępstwa drogowe zagrożone są karą:

- pozbawienia wolności (art. 173, 174, 175, 177, 178, 178a, 179, 180 i 355 k.k.);
- aresztu wojskowego (art. 355 § 1 k.k.);
- ograniczenia wolności (art. 178a i 179 k.k.);
- grzywny (art. 178a i 179 k.k.);
- oraz środkiem karnym w postaci zakazu prowadzenia pojazdów (art. 173, 174, 177, 178a i 355 k.k.).

Przy przestępstwach drogowych kara pozbawienia wolności nie jest mniejsza niż miesiąc i nie większa niż 12 lat (w razie konieczności zaostżenia karalności na podstawie art. 178 k.k. – 15 lat), ograniczenia wolności (art. 34 k.k.) rozciąga się w granicach od miesiąca do 12 miesięcy (wymierza się ją w miesiącach), a kara grzywny wymierzana jest w stawkach dziennych od 10 do 360 (art. 33 k.k.). Stawka dzienna nie może być niższa od 10 zł oraz wyższa od 2000 zł. Wartość kwotowa grzywny mieści się zatem w granicach od 100 zł do 720 000 zł. Szczęólnego rodzaju środkiem karnym jest zakaz prowadzenia pojazdów orzekany w trybie zwykłym (art. 42 § 1 i 2 k.k.) na czas od 1 roku do 10 lat (art. 43 § 1 k.k.) i nadzwyczajnym na zawsze (art. 42 § 3 i 4 k.k.), przy czym orzekanie następuje fakultatywnie (art. 42§ 1 i 3 k.k.) albo obligatoryjnie (art. 42 § 2 i 4 k.k.). Na uwagę zasługuje sankcja za nieposłuszeństwo wobec prawomocnej decyzji sądu. Chodzi o to, że jeżeli osoba, wobec której orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, zostanie zatrzymana przez organ kontroli ruchu podczas kierowania pojazdem, może być pozbawiona wolności od miesiąca do 3 lat (art. 244 k.k.).

1.2. Przedmiot ochrony przestępstw drogowych.

Przedmiot zamachu to przedmiot ochrony określany z punktu widzenia czynu zabronionego; oba te terminy określają to samo

⁴ R. A. Stefański, *Przestępstwa drogowe...*, *op. cit.*, s. 17.

dobro, ale z innego punktu widzenia. O przedmiocie ochrony mówimy wówczas, gdy patrzymy na dobro od strony ustawy karnej, a o przedmiocie zamachu – z punktu widzenia czynu. Odróżnia się przedmiot zamachu w określonej sytuacji, w określonym wypadku i ogólny, z tym że w tym ostatnim wypadku jest tożsamy z przedmiotem ochrony⁵. Od dobra chronionego czy przedmiotu zamachu należy odróżnić przedmiot czynności wykonawczej, którym jest konkretna osoba lub rzecz, na której dokonane zostało przestępstwo⁶.

Przedmiotem ochrony przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji – na co wskazuje już sama intytulacja rozdziału XXI k.k. – jest bezpieczeństwo w komunikacji. Lektura przepisów zamieszczonych w tym rozdziale wskazuje, że ściślej jest określenie, że chronią one bezpieczeństwo w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym.

Mając na uwadze złożony charakter przedmiotu ochrony omawianych przestępstw, w doktrynie mówi się, że bezpieczeństwo ruchu jest swoistego rodzaju zbiorczym przedmiotem przestępstwa⁷.

O tym, co jest głównym przedmiotem ochrony decyduje sam ustawodawca, zamieszczając przepis typizujący przestępstwa w określonym rozdziale. Przepis ten chroni także bezpieczeństwo ruchu lądowego, wodnego lub powietrznego, oraz życie, zdrowie i mienie. O tym, że wchodzi w grę również te dobra, przekonuje zaliczenie do znamion określonego w nim przestępstwa naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym oraz skutków w postaci śmierci lub obrażeń ciała osoby oraz znacznej szkody w mieniu. Są to dodatkowe przedmioty ochrony⁸.

⁵ L. Lernell, *Własność społeczna jako przedmiot ochrony prawa karnego*, Warszawa 1959, s. 19.

⁶ K. Buchała, A. Zoll, *Polskie prawo karne*, Warszawa 1995, s. 146.

⁷ K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 22.

⁸ R. A. Stefański, *Przestępstwa drogowe ..., op. cit.*, s. 21.

Wymienione mienia wśród ustawowych znamion przestępstw określonych w art. 173 art. 174 k.k., wskazuje, że merytoryczną przesłanką wprowadzenia tych przepisów jest ochrona życia i zdrowia, a w ograniczonym zakresie także mienia w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym⁹.

2. Wypadek drogowy (art. 177 k.k.)

2.1. Pojęcie wypadku drogowego

Wypadek drogowy to nie dające się przewidzieć zdarzenie mające miejsce w ruchu drogowym, pozostające w związku przyczynowym z ruchem drogowym, wynikające z naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem są spowodowane nieumyślnie obrażenia ciała powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwające dłużej niż 7 dni (tzw. średni wypadek drogowy), śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu (tzw. ciężki wypadek drogowy).

Wypadek drogowy musi mieć początek lub koniec na drodze publicznej, przeznaczonej do ruchu pojazdów. Musi powodować szkodę dla osób lub rzeczy¹⁰.

Jeśli chodzi o ruch drogowy, to nie budzi wątpliwości, że miejscem wypadku drogowego są drogi publiczne, tj. krajowe, wojewódzkie, gminne, powiatowe (art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych) oraz strefy zamieszkania, a także drogi wewnętrzne. Z treści art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym wynika, że jej przepisy, w tym dotyczące m.in. zasad ruchu drogowego, stosuje się na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania. W orzecznictwie Sądu Najwyższego trafnie przyjmuje się, że wypadki drogowe mogą być popełnione nie tylko na drogach publicznych, ale również wszędzie tam, gdzie odbywa się ruchu ogólny czy lokalny¹¹.

⁹ K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu...*, op. cit., s. 19.

¹⁰ K. Rajchel, Z. Nowakowski, *Pojęcie wypadku drogowego i system ewidencji*, Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej, zeszyt nr 7, Rzeszów 2006, s. 103.

¹¹ Uchwała SN z 14 września 1972 r., VI KZP 33/72, OSNKW 1972, nr 12, poz. 187; uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z 28 lutego 1975 r., V KZP

Wypadek drogowy to zdarzenie, które narusza zasady bezpieczeństwa w ruchu. Te zasady natomiast, to reguły określające warunki bezpieczeństwa w ruchu. Są one zawarte w przepisach określających porządek poruszania się po drogach lub w innych miejscach lub wyrażone są przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie lub sygnalizację, czy też reguły nieskodyfikowane w sposób szczególny, a wynikające z tych przepisów oraz z istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie nie ma sprecyzowanego przepisu.

Zasady bezpieczeństwa nie muszą pokrywać się z przepisami ruchu. W pewnych sytuacjach zachowanie ostrożności może dyktować potrzebę naruszenia określonego przepisu regulującego ruch np. w ruchu drogowym użycie sygnału dźwiękowego lub świetlnego wbrew zakazowi, przekroczenie dozwolonej prędkości, aby uniknąć zderzenia z nieoczekiwaną przeszkodą, wyprzedzenie lub wymijanie z nieprawidłowej strony pojazdu znajdującego się w sposób nieprawidłowy na jezdni¹². Zachowanie się uczestników ruchu w nietypowych sytuacjach należy oceniać z punktu widzenia zastosowania się do nieuwjętych szczegółowo reguł i zasad wynikających pośrednio z przepisów o charakterze ogólnym oraz ze zmienności ruchu i jego dynamiki¹³. Nie jest bowiem możliwe objęcie regulacją szczegółową wszystkich sytuacji, jakie mogą powstać w ruchu, i nie mogą one być sformalizowane w formie przepisu.

2.2. Podmiot i strona podmiotowa

„Podmiotem przestępstwa drogowego – czytamy w uchwale pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r. – może być każdy uczestnik ruchu, a także inna osoba zobowiązana do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pojazdów, do troszczenia się o konsekwencję i naprawę szlaków komunikacyjnych oraz o ich

2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33; wyrok SN z 5 grudnia 1995 r., WR 186/95, OSNKW 1996, nr 3–4, poz. 19.

¹² Wyrok SN z 16 sierpnia 1961 r., I K 559/60, OSNKW 1962, nr 4, poz. 55.

¹³ Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

właściwe oznakowanie i odpowiednią sygnalizację. Podmiotem takiego przestępstwa może być każdy sprawca zamachu na bezpieczeństwo ruchu”. Trafnie podkreślono w tej uchwale, że: „Zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym mogą być naruszone przez bezpośrednich użytkowników dróg (uczestników ruchu), takich jak: kierowcy, rowerzyści, woźnice, osoby prowadzące czy pędzące zwierzęta, piesi poruszający się po miejscach, na których odbywa się ruch itp. Wszystkie te osoby obowiązują znajomości zasad bezpieczeństwa w ruchu. Poza bezpośrednimi uczestnikami ruchu zasady jego bezpieczeństwa mogą być naruszone także przez inne osoby. Należą do nich pracownicy kolejowi odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu (np. dyżurni ruchu, dróżnicy przejazdowi), pracownicy drogowi, których funkcja polega na kontroli dróg i zabezpieczeniu miejsc zagrażających bezpieczeństwu przez usunięcie zagrożenia czy jego odpowiednie oznakowanie. Dopuszczenie do ruchu pojazdu mechanicznego o niesprawnych urządzeniach warunkujących bezpieczną jazdę czy dopuszczenie do prowadzenia pojazdu mechanicznego przez nietrzeźwego kierowcę może być także wynikiem zaniedbania obowiązków przez osoby nie będące uczestnikami ruchu”¹⁴.

Podmiotem tego przestępstwa, z zakresie ruchu drogowego, jako uczestnik ruchu może być pieszy, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze (art. 2 pkt 17 p.r.d.). Zwrócić należy uwagę, że pieszym jest osoba znajdująca się poza pojazdem na drodze i niewykonująca na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat, kierującą rowerem pod opieką

¹⁴ Wyrok SN z dnia 26 września 1972 r., V KRN 379/72, OSNKW 1973, nr 1, poz. 9 z glosą K. Buchały, OSPiKA 1973, z. 12, poz. 253; wyrok SN z dnia 17 sierpnia 1973 r., Rw 711/73, IP 1973, nr 7–8, poz. 3.

osoby dorosłej (art. 2 pkt 18 p.r.d.)¹⁵, kierującym zaś jest osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie (art. 2 pkt 20 p.r.d.).

2.3. Zasady bezpieczeństwa w ruchu

Zasadami bezpieczeństwa w ruchu są reguły ogólne i szczególne określające warunki bezpieczeństwa w ruchu. Są to przede wszystkim reguły wyrażone wprost w przepisach regulujących porządek i bezpieczeństwo ruchu, a mianowicie w ustawie z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym i wydane na jej podstawie rozporządzenia.

Zdaniem Sądu Najwyższego „Przez zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym rozumieć należy:

- 1) reguły zawarte w przepisach określających porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych i zachowanie się w typowych dla ruchu sytuacjach lub wyrażone przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie i sygnalizację;
- 2) reguły nie skodyfikowane w sposób szczególny, a wynikające z wyżej wymienionych przepisów oraz istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie nie ma sprecyzowanego przepisu”¹⁶.

Zasady te można podzielić na:

- zasadę szczególnej ostrożności;
- zasadę ograniczonego zaufania;
- zasadę prędkości bezpiecznej;
- zasada trzeźwości w ruchu drogowym;
- zasada pierwszeństwa przejazdu;
- zasady dotyczące zatrzymywania i postoju;
- zasady dotyczące wymijania, omijania, cofania i wyprzedzania.

¹⁵ Szerzej S. J. Borowik, *Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku drogowego*, Palestra 1985, nr 7–8, s. 43–59.

¹⁶ Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z 28.02.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 2–3, poz. 33, teza 6.

2.4. Tryb ścigania przestępstwa wypadku drogowego

Przestępstwo spowodowania wypadku drogowego może być ścigane z oskarżenia publicznego lub na wniosek pokrzywdzonego. Jednakże przestępstwo wypadku drogowego, którego następstwem jest śmierć innej osoby niż sprawca bądź pokrzywdzony doznał ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, zawsze ścigane jest z oskarżenia publicznego.

Natomiast czyn z art. 177 § 1 k.k. czyli wypadek, w którym nikt nie zginął ani nie odniósł ciężkich obrażeń ścigany jest z urzędu lub na wniosek.

W tym miejscu chciałabym wyjaśnić, kiedy ściganie omawianego przestępstwa następuje z urzędu, a kiedy na wniosek pokrzywdzonego?

Jeżeli pokrzywdzonym w wypadku drogowym jest tylko i wyłącznie osoba najbliższa dla sprawcy wypadku, która doznała obrażeń opisanych w art. 156 § 1 k.k., tj. wówczas ściganie następuje na jej wyłączny wniosek. Jak stanowi art. 115 § 11 k.k. osobą najbliższą jest:

- małżonek;
- krewny w linii prostej, czyli wstępnym i zstępnym;
- krewny w linii bocznej;
- powinowaci w linii prostej;
- powinowaci w linii bocznej;
- przysposabiający i jego małżonek;
- przysposobiony i jego małżonek;
- osoba pozostająca we wspólnym pożyciu.

Należy jeszcze dodać, że zgodnie z orzecznictwem Sądu Najwyższego osobą najbliższą także jest:

- pasierb; oraz
- mąż siostry/żona brata sprawcy wypadku.

Natomiast osobami pozostającymi we wspólnym pożyciu są tylko i wyłącznie konkubent i konkubina. Związek ten musi być faktycznym pożyciem bez zawarcia związku małżeńskiego, czyli

partnerzy muszą utrzymywać więź psychiczną, fizyczną i gospodarczą (wspólne zamieszkiwanie).

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że osobą najbliższą nie jest narzeczona sprawcy wypadku, która nie pozostaje we wspólnym pożyciu oraz były konkubent i konkubina.

Wyliczenie osób, które należą do kręgu osób najbliższych w art. 115 § 11 k.k. ma charakter wyczerpujący i nie może być rozszerzane w drodze wykładni¹⁷.

Jeżeli pokrzywdzoną jest wyłącznie osoba najbliższa i nie odniosła ciężkich obrażeń, to przestępstwo spowodowania wypadku drogowego może być ścigane tylko i wyłącznie na jej wniosek. Czyli bez wniosku tej osoby ani Policja, ani Prokuratura nie mogą wszcząć z urzędu postępowania karnego w sprawie spowodowania wypadku drogowego.

W innym przypadku, kiedy pokrzywdzony nie jest osobą najbliższą dla sprawcy, ściganie za przestępstwo wypadku drogowego następuje z urzędu.

3. Stan nietrzeźwości sprawcy przestępstwa drogowego lub znajdowanie się pod wpływem środka odurzającego albo zbiegnięcie z miejsca zdarzenia

3.1. Charakter art. 178 k.k.

W kodeksie karnym zrezygnowano z kwalifikowanego typu wypadku w komunikacji ze względu na stan nietrzeźwości sprawcy będącego osobą prowadząca pojazd oraz zbiegnięcie sprawcy z miejsca zdarzenia. Znajdowanie się sprawcy w czasie popełnienia przestępstwa w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, a także zbiegnięcie z miejsca zdarzenia – według art. 178 k.k. – powoduje jego surowsze potraktowanie. Ustawa nakazuje bowiem wymierzenie takiemu sprawcy kary pozbawienia wolności przewidzianej za przypisane mu przestępstwo w dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę. Taki

¹⁷ R. A. Stefański, *Przestępstwa drogowe...*, *op. cit.*, s. 201.

wymiar kary przewiduje się nie tylko w razie spowodowania wypadku w komunikacji (art. 177 k.k.), ale także spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.), jak i jej niebezpieczeństwa (art. 174 k.k.). Określenie w art. 178 k.k. przestępstw, których dotyczy ten przepis nastąpiło przez wskazanie przepisów je określających, tj. art. 173, 174 lub 177 k.k. Powołanie tych przepisów bez wyszczególnienia paragrafów, dowodzi, że w grę wchodzi wszystkie typy przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. § 1–4 k.k.), przestępstwa spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy (art. 174 § 1 i 2 k.k.) oraz przestępstwa spowodowania średniego (art. 177 § 1 k.k.) lub ciężkiego (art. 177 § 2 k.k.) wypadku w komunikacji¹⁸.

W doktrynie sporna jest kwestia co do traktowania art. 178 k.k. Wypowiadany jest bowiem pogląd, że zawiera on ustawowe okoliczności zaostrzające odpowiedzialność karną¹⁹, jak też twierdzi się, że jest to kwalifikowany typ wymienionych w nim przestępstw²⁰. Wskazuje się, że stan nietrzeźwości i stan pod wpływem środka odurzającego w chwili popełnienia przestępstwa są cechami czynu zabronionego, wpływającymi istotnie na ocenę jego społecznej szkodliwości, co dowodzi, że są to znamiona kwalifikujące typy wymienione w tym przepisie, inaczej zaś ocenia się zbiegnięcie z miejsca zdarzenia, uznając, że nie rzutuje ono na ocenę społecznej szkodliwości przestępstwa²¹.

Właściwe określenie charakteru prawnego art. 178 ma doniosłe znaczenie praktyczne, ponieważ w przypadku przyjęcia, że przepis ten przewiduje nadzwyczajne obostrzenie kary, granice

¹⁸ R. A. Stefański, *Przestępstwa drogowe...*, *op. cit.*, s. 216–217.

¹⁹ M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, *Odpowiedzialność za spowodowanie wypadku w komunikacyjnego w świetle regulacji k.k. z 1997 r. – cz. II*, *Palestra* 1999, nr 3–4, s. 37–41.

²⁰ C. Bogdan, K. Buchała, Z. Ćwiakalski, M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, J. Majewski, M. Rodzynkiewicz, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll, *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do k.k.*, t. 2, Kraków 1999, s. 403.

²¹ K. Buchała, A. Zoll, *Kodeks karny. Część ogólna komentarza do k.k.*, *Zakamycze* 1998, s. 483–484.

ustawowego zagrożenia czynów tam przewidzianych pozostają niezmienione. Jeśli uzna się, że okoliczności wymienione w art. 178 stanowią znamiona kwalifikujące, granice ustawowego zagrożenia tych czynów ulegają zmianie. Wysokość granic ustawowego zagrożenia karą ma natomiast istotne znaczenie przy stosowaniu niektórych instytucji prawa karnego. Sąd Najwyższy podkreślił, że: „Wskazywany w tym przepisie stan nietrzeźwości powiązany jest z osobą sprawcy, nie zaś ze znamionami popełnianego przestępstwa, które zostały opisane w art. 173, 174 i 177 k.k. (i nie należy do nich stan odurzenia, nietrzeźwości lub ucieczka z miejsca wypadku)”²². Zawarte w art. 178 sformułowanie „skazując sprawcę” przemawia za stwierdzeniem, że przepis ten przewiduje nadzwyczajne obostrzenie kary²³. Polega ono na orzekaniu kary pozbawienia wolności przewidzianej za przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia również zwiększonego o połowę. Okoliczności uzasadniające takie obostrzenie w stosunku do sprawców przestępstw wyszczególnionych w art. 178 to:

- popełnienie przestępstwa w stanie nietrzeźwości;
- popełnienie przestępstwa;
- ucieczka z miejsca zdarzenia.

Zgodnie z art. 178 § 1, przy zaistnieniu okoliczności w tym przepisie wymienionych, sąd, skazując sprawcę czynu opisanego w art. 173 § 1, wymierza karę pozbawienia wolności w granicach od roku i 6 miesięcy do lat 15, w przypadku czynu sankcjonowanego w art. 173 § 3 – w granicach od 3 do 15 lat, natomiast w przypadku czynu określonego w art. 173 § 4 – w granicach od 9 miesięcy do 12 lat. Tak samo jest w razie skazania sprawcy czynu przewidzianego w art. 174 § 1 i art. 177 § 2. Pojawia się jednak

²² Postanowienie SN z dnia 28 czerwca 2006 r., II KK 285/2005, LexisNexis nr 420429 (Orz. Prok. i Pr. 2006, nr 11, poz. 10).

²³ Uchwała SN z 16 marca 1999 r., I KZP 4/99, LexisNexis nr 333762, OSNKW 1999, nr 5–6, poz. 27.

problem, w jakich granicach sąd orzeka karę pozbawienia wolności, skazując sprawcę czynu nieumyślnego spowodowania katastrofy, określonego w art. 173 § 2, ponieważ przepis ten przewiduje karę pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. Zaostrzenie górnej granicy nie powoduje problemów, jest nią 7 lat i 6 miesięcy. Wątpliwość dotyczy dolnego progu, który wynosi 3 miesiące. Jego zaostrzenie bowiem w myśl art. 178 powodowałoby obniżenie kary do 4 miesięcy i 2 tygodni. Takiemu rozwiązaniu stoi jednak na przeszkodzie zasada wyrażona w art. 37, zgodnie z którą terminowa kara pozbawienia wolności wymierzana jest w miesiącach i latach. Istnieją zatem w tej sytuacji dwie możliwości: albo obniżenie kary pozbawienia wolności do 4 miesięcy, albo jej podwyższenie do 5 miesięcy. Słuszne wydaje się obniżenie kary pozbawienia wolności do 4 miesięcy. Brak wyraźnego ustawowego rozwiązania tej kwestii nie może działać na niekorzyść sprawcy. Istotny problem pojawia się również w razie skazania sprawcy nieumyślnego spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy i tzw. zwykłego wypadku komunikacyjnego, ponieważ art. 174 § 2 i art. 177 § 1 przewidują karę pozbawienia wolności do lat 3. Zaostrzenie dolnego progu kary pozbawienia wolności do miesiąca i 2 tygodni nie powinno nastąpić ze względu na zasadę wyrażoną w art. 37, natomiast przyjęcie zasady niepogarszania sytuacji sprawcy w razie braku wyraźnego uregulowania określonej sytuacji prowadzi w istocie do niezrealizowania przewidzianego w art. 178 wymogu zaostrzenia dolnej granicy ustawowego zagrożenia karą. Może to uzasadniać wniosek, że art. 178 w odniesieniu do art. 174 § 2 i art. 177 § 2 jest przepisem martwym²⁴.

Na koniec omawiania charakteru art. 178 k.k. warto jeszcze wspomnieć, że ustawą z 12.02.2010 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny, ustawy – Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska, dodano § 4 do art. 178a k.k., poddając surowszej odpowiedzialności sprawcę przestępstwa prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem

²⁴ T. Bojarski, A. Michalska-Warias, J. Piórkowska-Flieger, M. Szwarczyk, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 415.

środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.), który był wcześniej prawomocnie skazany za to samo przestępstwo lub za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 bądź art. 355 § 2 k.k. popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo popełnił je w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo.

Treść art. 178a § 4 k.k. budzi wątpliwości co do jego charakteru prawnego – trudno stwierdzić, czy przewidziano w nim kwalifikowany typ przestępstwa prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1), czy nadzwyczajne obostrzenie kary. Nie sposób rozstrzygnąć tej kwestii bez określenia cech charakterystycznych typu kwalifikowanego oraz nadzwyczajnego obostrzenia kary, dlatego warto w tym miejscu zacytować postanowienie SN, który stwierdził, że: „W przypadku wątpliwości co do charakteru prawnego przepisu zamieszczonego w części szczególnej Kodeksu karnego należy uznać, że jeżeli przewidziana w tym przepisie modyfikacja sankcji karnej uzasadniona jest okolicznościami poprzedzającymi określony czyn lub też następującymi po jego popełnieniu, powinien być on traktowany jako instytucja sądowego wymiaru kary. Jeżeli natomiast określone w danym przepisie okoliczności, które rzutują na wysokość sankcji karnej, bezpośrednio powiązane są z czynem i mają znaczenie dla oceny stopnia jego społecznej szkodliwości, należy uznać, że konstytuują one typ czynu zabronionego (kwalifikowany albo uprzywilejowany). Artykuł 178a § 4 k.k. cechuje niejednorodny charakter normatywny: pierwsza jego część wyraża instytucję nadzwyczajnego obostrzenia kary, polegającą na specyficznej recydywie w zakresie przestępstw komunikacyjnych, a druga część tego przepisu określa typ czynu zabronionego, bowiem okoliczności w nim wskazane związane są ściśle z oceną społecznej szkodliwości czynu sprawcy, który – prowadząc pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości odurzenia – nie tylko narusza podstawowe zasady bezpieczeństwa w komunikacji, ale ponadto, nie wykonując wcześniej orzeczonego

zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, okazuje lekceważenie dla wyroków sądowych, naruszając tym samym autorytet wymiaru sprawiedliwości”²⁵.

Zakończenie

Wypadki drogowe zdarzają się często a ich skutki bywają tragiczne. Przyczyny mogą być różne. Dane statystyczne wskazują jednak, że 75% wypadków dzieje się z winy kierowcy. Pozostałe wydarzenia to wyniki złych warunków atmosferycznych lub usterek pojazdu. Na polskich drogach co roku ginie ponad 5 tys. Ludzi co daje drugi wynik w Europie. Ten niechlubny ranking świadczy o dużej lekkomyślności polskich kierowców, którzy przeceniają swoje umiejętności. Jednym z głównych powodów wypadków i kolizji jest nadmierna prędkość. Hasło: „Śpiesz się powoli” nie jest popularne wśród kierowców, którzy notorycznie przekraczają dozwoloną prędkość. Pędząc 150 km/h, niezwykle trudno jest zareagować na jakąkolwiek przeszkodę na jezdni. Nagły manewr najczęściej kończy się tragicznie. Drugim problemem polskich kierowców jest alkohol. Jazda „na podwójnym na gazie” nadal nie należy do rzadkości. Policjanci zatrzymują co godzinę kilkunastu nietrzeźwych kierowców, którzy stanowią realne zagrożenie. Alkohol spowalnia czas reakcji, ogranicza umiejętność racjonalnego myślenia na drodze, prowadząc często do nieprzemyślanych zachowań. Kolejnymi powodami są wysoka samoocena i agresja. Wyzwiska, obraźliwe gesty kierowane do innych kierowców oraz nadmierne używanie klaksonu. Tak zachowuje się agresywny kierowca, który zazwyczaj uważa się za doskonałego. Poucza innych, wytyka błędy i narzeka. Frustracja i gniew, jakie towarzyszą podróży, bardzo dekoncentrują. Jedno nieoczekiwane zdarzenie na drodze może doprowadzić do nieszczęścia. Zdarzenia drogowe są również skutkiem niestosowania się do przepisów drogowych. Część kierowców traktuje zasady jak zło konieczne, i stosuje je

²⁵ Postanowienie Sądu Najwyższego – Izba Karna z dnia 19 stycznia 2012 r., I KZP 22/11.

tylko wtedy, kiedy musi. W pozostałych sytuacjach wprowadza swoje reguły. Dlatego też wymuszanie pierwszeństwa, wyprzedzanie na pasach, nie używanie kierunkowskazów, niezwykle często jest stosowane przez lekkomyślnych kierowców i prowadzi do stłuczek oraz wypadków.