

**NIEBEZPIECZEŃSTWO W RUCHU LĄDOWYM – CZYLI O LUCE
KRYMINALIZACYJNEJ WYTWORZONEJ PRZEZ ORZECZNICTWO I
NIEUDOLNYM JEJ ŁATANIU PRZEZ USTAWODAWCĘ**

Temat konferencji ujęty jako „bezpieczeństwo w prawie” jest – zwłaszcza z perspektywy karnisty – niezwykle obszerny. Od strony teoretycznej można bowiem sformułować tezę, że w demokratycznym państwie prawa celem prawa karnego, nie tylko naczelnym ale wyłącznym, jest ochrona dóbr prawnych a zatem zapewnienie im bezpieczeństwa, co na gruncie polskiego systemu prawa wynika przede wszystkim z art. 31 ust. 3 konstytucji. Przekłada się to na dogmatyczny kształt znamion – o każdym typie czynu zabronionego pod groźbą kary można bowiem powiedzieć, że jego celem jest zapewnienie bezpieczeństwa dla chronionego nim, realnego (czyli mającego społeczną doniosłość) dobra prawnego przed wystąpieniem uszczerbku (gdyby zaś było inaczej, taki przepis części szczególnej należałoby uznać za niekonstytucyjny i odmówić jego stosowania). Jest jednak tylko jeden typ czynu zabronionego, którego znamiona dotyczą bezpieczeństwa w tak szerokim sensie, że obejmują narażenie zdrowia lub życia ludzkiego w każdej – a przynajmniej niemal każdej – sferze życia społecznego. Niemal bowiem budzi wątpliwości, czy przepis ten w swej nieumyślnej postaci znajduje zastosowanie do zachowań podjętych w ramach ruchu drogowego (także wodnego lub powietrznego). Jeszcze pod rządami kodeksu karnego z 1969 r. Sąd Najwyższy wydał w tej sprawie w składzie 7 sędziów uchwałę, której nadano status zasady prawnej, odmawiającą stosowalności tego przepisu do przypadków, w których kierujący pojazdem mechanicznym, naruszając zasady bezpieczeństwa w komunikacji, naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia [1]. Argumentacja Sądu Najwyższego opierała się na tym, że wobec istnienia osobno stypizowanych zachowań niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu dla kryminalizacji narażenia na niebezpieczeństwo mniejszej grupy osób konieczne byłoby wprowadzenie

dedykowanego tej sferze życia typu czynu zabronionego. Innymi słowy zakładano, że skoro ustawodawca wprowadził odrębne typy służące penalizacji niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu, a nie sformułował osobnych typów niebezpieczeństwa wypadku, to jego wolą był brak odpowiedzialności za przestępstwo w tym drugim przypadku i stosowanie w tym obszarze jedynie sankcji wykroczeniowych. Wykładnia taka odmawiająca stosowalności typu z art. 160 k.k. w jego nieumyślnej postaci do sfery bezpieczeństwa w komunikacji została ponownie zaprezentowana przez Sąd Najwyższy na gruncie kodeksu karnego z 1997 r. [2].

Podstawy tej argumentacji zarysowane w uchwale z 1977 r. są jednak bardzo wątpliwe. Można bowiem twierdzić, w odwołaniu do tej samej okoliczności, że wolą ustawodawcy było penalizować bardziej surowo zachowania, w przypadku których skala niebezpieczeństwa ze względu na liczbę osób zagrożonych była większa i dlatego wprowadził osobny typ spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu. Narażenie na niebezpieczeństwo pozostawałoby tu oczywistą podstawą odpowiedzialności za zachowania prowadzące bezpośrednie zagrożenie dla uczestników ruchu niebędące jednak kwalifikowanymi tego przypadkami penalizowanymi jako zagrożenie katastrofą. Również wprowadzenie w 1997 r. osobnego rozdziału obejmującego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w którym znalazł się typ niebezpieczeństwa katastrofy, nie sprzeciwia się takiej tezie. Utrzymywać można bowiem bez trudu, że ustawodawca sformułował ten typ jako jedną z kwalifikowanych (choć nie w logicznym, wąskim, lecz teleologicznym, szerszym sensie) względem narażenia na niebezpieczeństwo z art. 160 k.k. postać typową dla ruchu drogowego, zaś przypadki, gdzie nie występuje wielość narażonych osób tam ustawodawca chciał poprzestać na typie z art. 160 k.k. Uważam zatem, że rekonstrukcja woli ustawodawcy nie jest argumentem świadczącym na rzecz odrzucenia stosowalności art. 160 k.k. w sferze bezpieczeństwa w komunikacji. Zarazem zwrócić trzeba uwagę, że wola ustawodawcy ma w ogóle znaczenie w procesie wykładni jedynie w zakresie w jakim jest to intencja realizacji funkcji i celów opartych na aksjologii konstytucyjnej, w perspektywie której to aksjologii jest ona również ważona. Luka kryminalizacyjna, która powstawałaby w razie odmowy

stosowalności art. 160 § 3 k.k. w sferze, w której życie i zdrowie ludzkie jest najbardziej zagrożone bezprawnymi zachowaniami innych osób, każe zaś w perspektywie wykładni celowościowej uwzględnić ten doniosły argument funkcjonalny, który nie napotykając na ograniczenia językowe, przeważyć musi nad argumentacją opartą o wolę ustawodawcy, nawet gdyby ta wiodła do wniosków, które Sąd Najwyższy przedstawia (w rzeczywistości jak wskazywałem powyżej i do przypisania ustawodawcy takich intencji podstaw brak). W kontekście stosowalności art. 160 § 3 k.k. dodać trzeba, że normy wykroczeniowe nie są w tej sferze *lege speciali* w stosunku do normy sankcjonującej dekodowanej z art. 160 k.k. Co prawda jej postać jako nieograniczona do szczególnej sfery życia jaką jest ruch drogowy jest bardziej ogólna, lecz cechuje się zaostrozonymi (węższymi) znamionami, a to jednoznacznie przekreśla specjalność przepisów wykroczeniowych, zaś w powiązaniu z zaostreniem charakteru odpowiedzialności z wykroczeniową na karną przesądza, że art. 160 § 3 k.k. ma tu charakter normy konsumującej przepisy kodeksu wykroczeń. W kontekście zasady specjalności należy uczynić wzmiankę dotyczącą art. 174 k.k. Oczywiście w razie równoczesnego wypełnienia znamion tych dwóch typów przestępstw stosowalność art. 160 § 3 k.k. zostanie wyłączona. Nawet bowiem przy przyjęciu tezy, że na gruncie przepisów typizujących zasada specjalności nie stosuje się tylko do wyłączania wielości ocen, ale może również prowadzić do konkluzji o oddziaływaniu zawężającym kryminalizację, to nie sposób dojść do konkluzji, że art. 174 k.k. jako kwalifikowana postać może tak oddziaływać na przypadki, gdzie tych kwalifikujących okoliczności brak. Nie jest w szczególności tak, że przez typizację zawartą w art. 174 k.k. dochodzi do takiego uregulowania sfery bezpieczeństwa w komunikacji, że art. 160 § 3 k.k. nie może bowiem do niej się odnosić. Funkcją art. 174 k.k. nie jest bowiem zupełne uregulowanie jakiejś sfery, a jedynie surowsza reakcja, gdy występuje wielość podmiotów narażonych. Nie jest zatem tak, że art. 174 k.k. kompletnie reguluje odpowiedzialność za narażenia w ruchu drogowym, wyłączając *en bloc* ogólną podstawę kryminalizacji narażenia życia i zdrowia ludzkiego. Nie ma takiego charakteru również art. 177 k.k. penalizujący spowodowanie wypadku komunikacyjnego. Sam zaś rozdział określony jako przestępstwa przeciwko

bezpieczeństwu w komunikacji miałyby zaś taki charakter tylko w oparciu o argument z woli prawodawcy, do którego odnosiłem się wyżej. W tym kontekście dodać jeszcze należy odniesienie do argumentacji Sądu Najwyższego zaprezentowanej w wyroku z 2008 r., gdzie względem uchwały z 1977 r. dodano argumentację odnoszącą się do typu wypadku drogowego i odnośnie do przypadków, gdzie znamiona wypadku nie występują, stwierdzono:

Ponieważ skutkiem rozwoju motoryzacji i wzrostu ruchu drogowego było tak znaczne zwiększenie liczby kolizji drogowych, kończących się zazwyczaj niewielkimi obrażeniami lub ich brakiem, ustawodawca uznał, iż ściganie takich czynów, jako przestępstw, byłoby z przyczyn społecznych i pragmatycznych niecelowe. Należy zatem stwierdzić, że odpowiedzialność sprawcy, który na skutek naruszenia przepisów o ruchu drogowym nieumyślnie naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia, albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, regulują tylko i wyłącznie przepisy rozdziału XI k.w. [2]

Polska regulacja w istocie wprowadza odpowiedzialność za wypadek drogowy, pod warunkiem że doszło w jego rezultacie przynajmniej do tzw. średniego uszczerbku na zdrowiu. Stosowalność art. 160 § 3 k.k. do sfery komunikacji nie prowadziłyby jednak do funkcjonalnie niepożądanego rozszerzenia karalności. Wbrew temu co SN sugeruje, tzw. kolizje drogowe (czyli zdarzenia, w których nie spowodowało co najmniej średniego uszczerbku na zdrowiu) co do zasady wciąż pozostawałyby niekaralne. Warunkiem statuowanej w art. 160 § 3 k.k. odpowiedzialności karnej jest bowiem niebezpieczeństwo poddane podwójnej kwantyfikacji: ma mieć charakter bezpośredni, ale przede wszystkim jego przedmiotem może być tylko skutek śmiertelny lub ciężki uszczerbek na zdrowiu, który na gruncie kodeksu karnego odnosi się do wąskiej i zamkniętej grupy najbardziej dotkliwych konsekwencji dla zdrowia ludzkiego. Potencjalna odpowiedzialność oparta o art. 160 § 3 k.k. pojawi się zatem wówczas, gdy zachowanie kierującego doprowadziło do takiego zdarzenia drogowego (w tym kolizji), które wiązało się dla innej osoby z bezpośrednim ryzykiem pozbawienia jej życia lub spowodowania u niej ciężkiego kalectwa lub ciężkiej choroby, zaś w tym obszarze zasadność odpowiedzialności z punktu widzenia zasadniczej funkcji prawa karnego, czyli ochrony dóbr prawnych, jest oczywista.

Odpowiedzialność ta jest zarazem jedną z najniższych w kodeksie karnym, bo zagrożona jest karą grzywny, ograniczenia wolności a pozbawienia wolności tylko do roku. W razie zaś wystąpienia wypadku drogowego, który wiązał się ze średnim uszczerbkiem na zdrowiu (bez względu na zagrożenie uszczerbkiem ciężkim co jest konstytutywne dla odpowiedzi z art. 160 § 3 k.k.) sprawcy grozi odpowiedzialność znacznie surowsza, bo granice kary z art. 177 § 1 k.k. obejmują wyłącznie pozbawienie wolności i to w wymiarze do lat trzech. Tworzy to spójny, koherentny model odpowiedzialności, względem którego wysuwane przez SN argumenty systemowe muszą zostać uznane za nielogiczne.

Ponadto nie sposób również wskazywać, że przepisy dotyczące wprost ruchu drogowego chronią odmienne (kolektywne) dobro prawne niż art. 160 k.k. Bezpieczeństwo w komunikacji nie jest bowiem autonomiczne względem dóbr w postaci życia i zdrowia ludzkiego, lecz odnosi się ono wyłącznie do specyficznego kontekstu, w którym dobra te wymagają ochrony. Względ na ochronę dobra prawnego, czyli zasadniczą funkcję prawa karnego, prowadzi, co było już wzmiankowane, do wniosku przeciwnego – wyłączenie stosowalności (skądinąd mimo braku ku temu racji językowych czy mających dostateczne oparcie systemowe) artykułu 160 § 3 k.k. z obszaru komunikacji oznaczać by musiało, że jego prewencyjne oddziaływanie nie realizowałoby się właśnie w sferze życia społecznego, która wiązała się z najbardziej realnym dla statystycznego obywatela zagrożeniem dla jego życia i zdrowia.

Rzecz jasna w tych przypadkach, w których dochodziło do realizacji znamion art. 174 k.k., art. 160 k.k. musiał zostać pominięty. Gdy jednak wielość osób zagrożonych w jednej chwili nie występowała, to jedyną podstawą kryminalizacji był art. 160 k.k. Owszem przypadki te zostawały objęte zakresem sankcji wykroczeniowej – ten zewnętrzny zbieg przepisów niepozostających ze sobą w relacji specjalności należało jednak rozstrzygać w odwołaniu do zasady konsumpcji, prowadzącej do konstatacji, że art. 160 k.k. konsumuje przepis kodeksu wykroczeń. Wobec zatem braku podstaw do wyłączenia stosowalności art. 160 k.k. przepisu do sfery komunikacyjnej, należało artykuł ten czynić podstawą kryminalizacji zachowań

polegających na spowodowaniu bezpośredniego zagrożenia dla innych uczestników ruchu.

Dokonana w ostatnim czasie nowelizacja kodeksu karnego tworzy wrażenie, jakoby statuowała szczególną podstawę taką odpowiedzialności, co pozwoliłoby zapobiec konsekwencjom tyle bezpodstawnej co powszechnej wykładni SN. Do tekstu kodeksu karnego nowela ta wprowadziła przepis art. 178d:

Kto prowadzi pojazd mechaniczny rażąco przekraczając prędkość oraz rażąco naruszając inne zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i przez to naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo nastąpienie skutku określonego w art. 156 § 1 lub w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

Przed przystąpieniem do oceny relacji normy dekodowanej z tego przepisu do dotychczasowych norm statuujących odpowiedzialność za spowodowanie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia, odnotowania wymagają okoliczności, że art. 178d k.k. w przeciwieństwie do art. 160 k.k. oraz 174 k.k. nie posiada odmiany nieumyślnej oraz że kształt znamion wymaga łącznego wystąpienia rażącego naruszenia prędkości oraz innej zasady bezpieczeństwa w ruchu. Brak odmiany nieumyślnej tego typu sprawia, że jest on całkowicie nieużyteczny w zakresie, w którym reakcja ustawodawcy, na lukę kryminalizacyjną wytworzoną błędnym orzecznictwem SN była w ogóle potrzebna. Orzecznictwo to bowiem nie odnosiło się do umyślnej postaci typu z art. 160 k.k. – § 1 i § 2 czyli odmiany umyślne były dla Sądu Najwyższego niewątpliwie stosowalne w sferze bezpieczeństwa w komunikacji (co wynika skądinąd z treści uzasadnienia wyroku wydanego przez Sąd Najwyższy w 2017 r. [3]). Jedyne zatem normatywny sens art. 178d k.k. może tkwić w zaostreniu odpowiedzialności za umyślne narażanie w ruchu drogowym innych osób (w liczbie mniejszej niż określane jako wiele) oraz rozszerzeniu odpowiedzialności na zagrożenie średnim uszczerbkiem. Powtórzyć jednak trzeba, to nie te przypadki wymagały pilnej reakcji ustawodawcy i przepis ten w żadnym zakresie nie łąta luki kryminalizacyjnej wybitej w regulacji kodeksowej przez wadliwe wykładniczo orzecznictwo. Niemniej dokonanie tej nowelizacji poprzez wprowadzenie do rozdziału o przestępstwach przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji nowego typu zagrożeniowego stawia

pytanie o to, w jakiej relacji do wspomnianych regulacji tworzących dotąd normatywnie prawidłowy (lecz tylko wykładniczo dekonstruowany) system, pozostaje art. 178d k.k. oraz czy przepis ten zmienił sposób w jaki należy kwalifikować mające inną postać lub cechujące się nieumyślnością podejmowane w ruchu drogowym a skutkujące spowodowaniem zagrożenia dla życia i zdrowia zachowania niemyślne.

Wskazać należy przede wszystkim, że skoro art. 178d k.k. ma jedynie postać umyślną to uzupełnia system reakcji karnej na umyślne spowodowanie niebezpieczeństwa (a zatem objęte co najmniej zgodą sprawcy na fakt wystąpienia bezpośredniego zagrożenia). Względem art. 160 § 1 k.k. dochodzi tu nie tylko do dodania znamion o okoliczności kwalifikujące, ale również do częściowego rozszerzenia typu (o średni uszczerbek na zdrowiu), co implikuje relację krzyżowania tych przepisów: jeżeli powodem niebezpiecznego zdarzenia jest rażące naruszenie prędkości oraz innej zasady bezpieczeństwa w ruchu, a sprawca co najmniej godził się na spowodowanie niebezpieczeństwa, to wystarczy, że jego przedmiotem jest wystąpienie średniego uszczerbku na zdrowiu, nie zaś koniecznie śmierci lub ciężkiego uszczerbku. Niemniej przez występującą w rezultacie tego rozszerzenia od strony skutku zakresu odpowiedzialności, dochodzi tu do relacji krzyżowania z art. 160 § 1 k.k., to będzie to w sensie teleologicznym (bo logicznym już nie) kwalifikowany typ względem narażenia człowieka na niebezpieczeństwo. W razie zatem wypełnienia znamion obu tych typów, to art. 178d k.k. będzie adekwatną podstawą odpowiedzialności. Stosowalność art. 160 § 1 k.k. w razie wystąpienia takiego zbiegu przepisów zostanie tu wyłączona – w przypadku, gdy zasadę specjalności rozumieć czysto logicznie (czyli w relacji zawierania która tu nie zachodzi) dokona się to w odwołaniu do zasady konsumpcji (ciężar gatunkowy art. 178d k.k. uczyni zbędnym do oddania kryminalnej istoty czynu powoływanie art. 160 k.k.). Niemniej moim zdaniem treść zasady specjalności nie ogranicza się jednak do aspektu logicznego (choć jest on dominujący) i obejmuje ona przypadki, które wykazują daleko idące podobieństwo do typu kwalifikowanego, lecz zawierają pewien element rozszerzający znamion, a tak jest w przypadku art. 178d k.k. względem art. 160 § 1 k.k. Pozwala to moim zdaniem rozstrzygnąć kwestię zbiegu tych norm sankcjonujących poprzez uznanie art. 178d k.k.

za lege speciali w stosunku do art. 160 § 1 k.k. Niezależnie jednak od tej kontrowersji, zasady wyłączania wielości ocen w prawie karnym rozstrzygają problematykę zbiegu tych przepisów na rzecz art. 178d k.k.

Jeśli zaś niebezpieczne zachowanie na drodze znamion tego typu nie będzie realizować, a mieścić się będzie w zakresie penalizacji art. 160 § 1 k.k., to przepis ten pozostanie właściwą podstawą odpowiedzialności karnej. Regulacja z art. 178d k.k. w zakresie prezentowanej tu problematyki odpowiedzialności za nieumyślne spowodowanie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym nie wprowadza żadnej zmiany. Jest bowiem bardziej punitwnym niż art. 160 § 1 k.k. sposobem reakcji na te karygodne czyny, w przypadku których kierowca godził się na spowodowanie bezpośredniego zagrożenia dla innych użytkowników ruchu. Poza tymi praktycznie rzadkimi przypadkami, gdzie taki zamiar można zrekonstruować, przepis ten nie ma żadnego normatywnego znaczenia. W szczególności nie posłuży on do penalizacji zachowań, gdzie naruszenie reguł w ruchu drogowym jest w pełni uświadomione oraz radykalne, jednak nie sposób wykazać, że sprawca co najmniej godził się na bezpośrednie narażenie innych osób. Nie może jednak przepis ten wpłynąć na stosowalność w takich przypadkach art. 160 § 3 k.k. Przeciwny wniosek, który odmawiałby art. 160 § 3 k.k. (czyli odmianie nieumyślnej) stosowalności do sfery bezpieczeństwa w komunikacji w odwołaniu do wprowadzonego nowelą art. 178d k.k. musiałby zostać wywiedziony z użyciem tego samego błędnego argumentu z woli prawodawcy, który stosowano względem typu zagrożenia katastrofy i typu wypadku komunikacyjnego.

Wobec powyższego, przez wzgląd na dysfunkcyjny sposób ukształtowania znamion art. 178 d k.k. kwestia odpowiedzialności za nieumyślne spowodowanie w sferze komunikacji bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zagrożenia ciężkim uszczerbkiem na zdrowiu pozostanie bez zmian. Z normatywnego punktu widzenia oznacza to zachowanie stosowalności art. 160 § 3 k.k. do sfery komunikacji. Perspektywa praktyczna jest jednak bardziej pesymistyczna, bowiem wadliwa praktyka orzecznicza kwestionująca tezę wyrażoną w poprzednim zdaniu nie zostanie nowelą przerwana. Przyniosła ona bowiem zaostrzoną reakcję karną tam, gdzie była

ona niewątpliwa. Obszaru zaś, w którym praktyka błędnie uznała, że brak podstawy prawnej do ukarania, ustawodawca nawet nie dotyka. Luka kryminalizacyjna nie zniknie zatem bez kolejnej interwencji prawodawcy lub nowego spojrzenia na kwestię odpowiedzialności na nieumyślne spowodowanie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. I chodzi o spojrzenie nie tylko i nie zwłaszcza przez pryzmat społecznej (choć dziś już całkowicie oczywistej) potrzeby, lecz z perspektywy współczesnych metod wykładni tekstu prawnego.

LISTA ŹRÓDEŁ

1. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 1977 r., sygn. VII KZP 22/76,
2. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2008 r., sygn. V KK 313/07,
3. Wyrok Sądu Najwyższego z 15 listopada 2017 r. sygn. IV KK 293/17.