

# Katastrofa w ruchu drogowym a nagłość zdarzenia, glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 4 grudnia 2019 r., V KK 143/19, OSNKW 2020, nr 4, poz. 13

adw. dr Kazimierz J. Pawelec<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Okręgowa Rada Adwokacka w Warszawie, Instytut Nauk o Bezpieczeństwie, Wydział Nauk Społecznych, Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach, pawelec.kancelaria@op.pl

## Streszczenie

Glosowany wyrok jest szczególnie cenny dla praktyki, zwłaszcza w zakresie dowodzenia popełnienia przestępstw spowodowania katastrofy w ruchu drogowym, sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa, a nawet wypadku drogowego. Dotyczy on bowiem coraz częściej spotykanych na autostradach, drogach ekspresowych i w ruchu miejskim tzw. zderzeń łańcuchowych, określanych również jako karambole, w których brało udział wiele pojazdów. Odniesiono się w nim do problematyki nieumyślnego spowodowania katastrofy, której sprawca zasnął podczas kierowania pojazdem. Szczególną uwagę poświęcono zagadnieniom nagłości zdarzenia, jego czasokresu, umiejscowienia, jak też koncepcji jedności czynu, którą potraktowano z punktu widzenia normatywnego, chociaż jest to kwestia wywołująca spory. Niestety, wyrok pomija istotne aspekty dowodowe związane z przyczynami zaśnięcia i jego zawinieniem, tj. zmęczeniem, stanem zdrowia, zażywaniem lekami, nadto nie podejmuje rozważań związanych z naruszeniem zasad bezpieczeństwa przez innych uczestników karambolu. Tym samym wprowadza element przypadkowości skutku, a jego konsekwencje przerzuca na osobę, która zasnęła, choć to ona wywołała stan niebezpieczeństwa, ale jego skutków nie była w stanie przewidzieć, jak też takiego obowiązku nie można było na nią nałożyć.

**Słowa kluczowe:** katastrofa, sprowadzenie niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy, wypadek drogowy, karambol, nagłość, koncepcja jedności prawnej czynu, zasady bezpieczeństwa, zaśnięcie, związek przyczynowy

„Nagłość zdarzenia może być immanentną cechą katastrofy, o jakiej mowa w art. 173 § 1 k.k. Wtedy jednak należy ją analizować nie tylko z perspektywy zachowania sprawcy, ale rozwoju przebiegu zdarzeń, z uwzględnieniem projekcji każdego uczestnika takiego zdarzenia. Nagłość nie ma znaczenia sama w sobie, ale może być istotna z punktu widzenia możliwości przewidzenia zagrożenia. W wypadku katastrofy w ruchu lądowym oceniana powinna być przez pryzmat okoliczności sprawy, ze szczególnym uwzględnieniem miejsca katastrofy, dozwolonej w tym miejscu prędkości, natężenia ruchu, a także nieprzewidywalności samej katastrofy”.

Glosowany wyrok, istotny dla praktyki, zasługuje na pełną aprobatę, zwłaszcza że może mieć charakter uniwersalny, dotyczący sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy drogowej, jak też wypadku drogowego, mającego przykładowo charakter tzw. zderzenia łańcuchowego. Został on wydany na podstawie następującego stanu faktycznego, przedstawionego w wielkim skrócie:

S.P.K. został oskarżony o to, że: „w dniu [...], na autostradzie A2, w okolicy miejscowości T. [...], nieumyślnie sprowadził katastrofę w ruchu lądowym przez nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa

w ruchu drogowym w ten sposób, że prowadząc samochód [...] na autostradzie, w wyniku zaśnięcia za kierownicą, w sposób niekontrolowany rozpoczął zmianę pasa ruchu z lewego na prawy, bez wcześniejszego sygnalizowania tego manewru, a następnie po nagłym przebudzeniu wykonał gwałtowny manewr skrętu [...], co spowodowało utratę panowania nad pojazdem i uderzenie w znajdującą się po prawej stronie drogi barierę ochronną, a następnie odbicie się od niej, zderzenie z samochodem [...], w następstwie czego samochód [...] wykonał kilka obrotów wokół osi jezdni i stanął poprzecznie względem jezdni w okolicy prawego pasa ruchu, następnie w samochód [...] stojący poprzecznie względem jezdni uderzył samochód [...] po uderzeniu przez samochód [...] samochód [...] uderzył w tylną część przyczepy samochodu ciężarowego [...], któremu wcześniej udało się ominąć [...] uczestniczące w zdarzeniu pojazdy, następnie nadjeżdżający prawym pasem samochód [...] uderzył w tył stojącego samochodu [...] oraz samochód [...], wskutek którego to zderzenia śmierć ponieśli kierowca i pasażer samochodu [...], a nadto doszło do narażenia na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia i zdrowia wielu osób [...], tj. o czyn z art. 173 § 1 w zw. z art. 173 § 2 k.k. w zw. z art. 173 § 4 k.k.”

Rozpoznający sprawę Sąd Okręgowy uznał oskarżonego S.P.K. za winnego popełnienia występku z art. 173 § 4 k.k. i wymierzył mu karę 2 lat pozbawienia wolności, nie zapominając o środku karnym oraz środkach kompensacyjnych. Wyrok ten został zaskarżony apelacją obrońcy oskarżonego oraz pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego.

Rozpoznający wymienione apelacje Sąd Apelacyjny zmienił zaskarżony wyrok. Przyjął, że S.P.K. nieumyślnie nie zachował należytej ostrożności i stworzył zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w wyniku zaśnieżenia za kierownicą, w sposób niesygnalizowany i niekontrolowany zmienił bowiem pas ruchu z prawego na lewy, a następnie wykonał gwałtowny manewr skrętu w prawo, co spowodowało utratę panowania nad pojazdem, uderzenie w znajdującą się po prawej stronie barierę ochronną, a po odbiciu od niej zderzenie z jadącym lewym pasem ruchu innym samochodem, w następstwie czego ów pojazd wykonał kilka obrotów wokół własnej osi i stanął poprzecznie względem jezdni. Przypisał S.P.K. czyn z art. 86 § 1 k.w.

Sąd Apelacyjny przyjął, że nie zaistniały znamiona katastrofy, chociaż występowała świadcząca o niej rozległość przestrzenna. Brak było rozległości czasowej zdarzenia, która wskazywałaby na rozległość skutku. Tym samym sąd nie zaakceptował koncepcji jedności prawnej czynu, co do której zastosowania nie miał wątpliwości Sąd Okręgowy. Przyjął, iż upłynął kilku-, a może nawet kilkunastosekundowy odstęp między zdarzeniem zainicjowanym nieprawidłowym zachowaniem S.P.K. a nadjechaniem pozostałych pojazdów, w tym samochodu, którego kierujący oraz pasażer zginęli, toteż można tu mówić o dwóch odrębnych zdarzeniach. Z powyższego wynikało, że S.P.K. spowodował jedynie tzw. zdarzenie łańcuchowe, występujące często na autostradach, drogach szybkiego ruchu czy w zmasowanym ruchu miejskim. Sąd uznał zatem, że zachowanie S.P.K. było wadliwe do chwili uderzenia w barierę energochłonną. Pozostałe zdarzenia na drodze pozostawały poza jego wolą oraz świadomością.

Rozstrzygnięcie Sądu Apelacyjnego zostało zaskarżone kasacją Prokuratora Generalnego. Sąd Najwyższy, mimo nieprawidłowo sformułowanego zarzutu kasacyjnego, uwzględnił nadzwyczajny środek odwoławczy. Zauważył, że problemem nie była wyłącznie ocena zachowania sprawcy w perspektywie nagłości zdarzenia i wyłączenia spoza zakresu odpowiedzialności dalszych skutków zachowania oskarżonego, do których należało najechanie kolejnych pojazdów oraz śmierć dwóch osób. Podkreślił, że należało rozważyć, czy chodziło wyłącznie o rozległość przestrzenną, czy także czasową, która miała znaczenie z punktu widzenia odpowiedzialności S.P.K.

Na konieczność brania w rachubę również rozległości czasowej zdarzenia wskazywała cecha powszechności skutku. W aspekcie odpowiedzialności sprawcy powszechność odnosiła się zarówno do

pojedynczego następstwa jego zachowania, czyli naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i następstw takiego zachowania, w tym także tych rozciągniętych w czasie, co było typowe dla tzw. zderzeń łańcuchowych wielu pojazdów. Zachowanie sprawcy, wielokrotnie leżące na przedpolu skutku, z punktu widzenia powszechności i rozległości należało do irrelevantnych. Chodziło o to, czy skutek został spowodowany jednocześnie, czy też niejako „na raty”, a nawet czy jego powstanie, zainicjowane przez sprawcę, nie miało charakteru seryjnego. I dalej, na powszechność zdarzenia wcale nie musiała wpływać jego nagłość. Powinna być ona oceniana nie tylko z perspektywy zachowania sprawcy, lecz także całości kształtu jego działania. Dlatego też, chociaż nie jest to okoliczność jednoznaczna, nagłość może być niekiedy immanentną cechą katastrofy. Owa nagłość powinna być analizowana zarówno z perspektywy zachowania sprawcy, jak i rozwoju przebiegu zdarzeń, z uwzględnieniem projekcji każdego uczestnika. Nagłość, jak podkreślił Sąd Najwyższy, nie ma zatem znaczenia sama w sobie, chociaż może być niezwykle istotna z punktu widzenia możliwości przeciwdziałania zagrożeniu. Powinna być oceniana przy uwzględnieniu okoliczności sprawy, w tym miejsca zaistniałej katastrofy, dozwolonej prędkości, natężenia ruchu, widzialności i innych – przy czym nie należy zapominać, że jej cechą charakterystyczną jest nieprzewidywalność.

Następnie Sąd Najwyższy skupił się na przyporządkowaniu „karambolu” drogowego jako jednego czynu, który został zakwalifikowany z art. 173 § 1–4 k.k. przy zastosowaniu koncepcji prawnej jedności czynu. Trafnie zaznaczył, że ustawa karna nie przewiduje kryteriów, jakimi należałoby się posłużyć przy ocenie, czy mamy do czynienia z jednym czynem, czy też wieloma. Ten fragment aktywności lub pasywności to nic innego jak wyodrębniony wycinek ludzkiego zachowania, wytyczony na gruncie znamion danego przestępstwa. W celu oceny tożsamości czynu należy posłużyć się odniesieniem do czynu naturalnego, traktowanego jako wycinek określonego kontinuum, aby następnie dokonać jego analizy w ujęciu normatywnym (funkcjonalnym). Podstawę ocen może stanowić całości kształt sformułowanych w literaturze, jak też w orzecznictwie kryteriów. Ujmuje się ją m.in. przez pryzmat zawartości czasowo-przestrzennej, a inaczej nazywając – odnosi się do jedności miejsca i czasu czy nastawienia sprawcy zmierzającego do osiągnięcia tego samego, relewantnego z punktu widzenia prawa karnego celu lub wyodrębnienia zintegrowanych zespołów jego aktywności<sup>1</sup>.

Przedłożone rozważania wprost odnoszą się do zasięgu działania sprawcy i spowodowanych przezeń skutków. Do powyższych zapatrywań nie można mieć jakichkolwiek zastrzeżeń, w przeciwieństwie do

<sup>1</sup> Por. post. SN z 12.10.2011, III KK 145/11, OSNKW 2012, z. 2, poz. 13; post. SN z 26.01.2015, II KK 80/14, niepubl.

przyjęcia, iż sprawca był odpowiedzialny za skutek w postaci śmierci dwóch osób, które umyślnie naruszyły zasady bezpieczeństwa, jadąc samochodem bez zapiętych pasów bezpieczeństwa oraz z nieprawidłowo rozmieszczonym ładunkiem. Sąd Najwyższy niejako zalegalizował wprowadzenie do odpowiedzialności karnej za spowodowanie nie tylko katastrofy drogowej, lecz także wypadku drogowego elementów losowych, na których zaistnienie sprawca nie miał najmniejszego wpływu, nie był w stanie ich przewidzieć, ani też nie sposób było nałożyć na niego takiego obowiązku (szerzej: Pawelec, 2021, s. 98–101, 484–487 oraz podana tam literatura i orzecznictwo). Tego rodzaju problematyka wymaga odrębnych rozważań, wykraczających poza ramy glosy. Niewątpliwie jednak istnienie wskazanej przypadkowości i włączenie jej w sferę odpowiedzialności karnej zmusza do rozważenia konieczności zmiany praktyki, która powinna nakładać na organy procesowe obowiązek ustalenia, czy w razie obowiązkowego używania określonych systemów zwiększających bezpieczeństwo bierne nastąpiłby określony skutek.

Następną kwestią jest problem zażnięcia za kierownicą oskarżonego. Sąd Najwyższy potraktował ją wręcz marginesowo, chociaż była niezwykle istotna dla odpowiedzialności karnej. Stwierdził, że wydaje się nieprawdopodobne, by oskarżony nie uświadamiał sobie (czy mógł i powinien – dopisek K.P.), jakie konsekwencje może mieć zażnięcie za kierownicą pojazdu w warunkach jazdy w szybkim ruchu autostradowym

w porze nocnej. Czy jednak zażnięcie kierującego było przez niego zawinione? Czy można uznać za winną osobę, która utraciła świadomość na skutek leżących poza nią przyczyn? Na tak postawione pytania nie znajdujemy odpowiedzi, chociaż mogą mieć one znaczenie z punktu widzenia istnienia możliwości braku winy w świetle treści art. 31 § 1 k.k. bądź istnienia przesłanek z art. 31 § 2 k.k. Niestety, w tym kierunku nie zostały poczynione jakiegokolwiek ustalenia, chociaż powinny (szerzej: Pawelec, Krzemień, 2020, s. 130–141 oraz podana tam literatura i orzecznictwo).

Na zakończenie Sąd Najwyższy, uchylając zażnięty wyrok i przekazując sprawę do ponownego rozpoznania Sądowi Apelacyjnemu, zauważył, że sąd odwoławczy, przyjąwszy, iż nieprawidłowe zachowanie S.P.K. spowodowało zagrożenie bezpieczeństwa ruchu wskazane w art. 86 § 1 k.w., pominął możliwość analizy zachowania oskarżonego również jako wyczerpującego dyspozycję występkę z art. 174 k.k. W tej materii Sąd Apelacyjny nie przedłożył jakichkolwiek rozważań.

#### Bibliografia

1. Pawelec, K.J. (2021). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Warszawa: Wolters Kluwer.
2. Pawelec, K.J., Krzemień, P. (red.) (2020). *Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji*. Warszawa: Wolters Kluwer.