

Przepadek pojazdu mechanicznego

Przejdź do produktu na ksiegarnia.beck.pl

Rozdział 1. Przepiępstwa przeciwko bezpieczeñstwu w komunikacji

§ 1. Wprowadzenie

Przepadek pojazdu mechanicznego związany jest z systemem norm odnoszących się do bezpieczeñstwa w komunikacji. Przepiępstwa przeciwko bezpieczeñstwu w komunikacji stypizowano w rozdziale XXI KK (art. 173–180a). Przepiępstwa, których popełnienie jest podstawą orzeczenia przepadku pojazdu mechanicznego określają art. 178 § 3 oraz art. 178a § 5 KK. Pierwszy z nich odsyła do typów czynów zabronionych z art. 173, art. 174 oraz art. 177 KK. Odesłanie obejmuje przy tym szczególne okoliczności ich popełnienia. Drugi z nich natomiast wskazuje przepiępstwa określone w art. 178a § 1 i 4. Prowadzi to do wniosku, że przepiępstwami, których popełnienie może być sankcjonowane przepadkiem pojazdu mechanicznego, są przepiępstwa z art. 173, 174, 177 oraz art. 178a § 1 i 4 KK. Z treści odesłań wynikają dalsze przesłanki orzeczenia przepadku, z reguły związane z okolicznościami popełnienia czynu zabronionego, jego następstwami, stanem sprawcy (stopniem nietrzeźwości) oraz jego postępowaniem po popełnieniu czynu. Tworzą one dość złożony obraz materialnych podstaw przepadku. W tym miejscu interesuje nas jedynie bazowa charakterystyka czynów zabronionych, z których popełnieniem może się wiązać orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego. Bezpieczeństwo w komunikacji podlega ochronie w odniesieniu do ruchu lądowego, wodnego i powietrznego. Przepadek odnosi się jednak wyłącznie do pojazdu mechanicznego prowadzonego w ruchu lądowym. Podstawą orzeczenia przepadku pojazdu z art. 44b KK może być wyłącznie popełnienie przepiępstwa związanego z prowadzeniem pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym. W art. 178a § 5 KK zawarto odesłanie do § 4, który natomiast wymienia – m.in. – art. 355 § 2 KK. Przepis ten zawarto w rozdziale XLII „Przepiępstwa przeciwko zasadom obchodzenia się z uzbrojeniem i uzbrojonym sprzętem wojskowym” w części wojskowej kodeksu. Sam czyn z art. 355 § 2 KK jest typem kwalifikowanym przepiępstwa wypadku spowodowanego przy prowadze-

niu uzbrojonego pojazdu mechanicznego. Wskazane odesłanie dotyczy jednak wcześniejszego skazania, a nie kwalifikacji prawnej czynu będącego podstawą orzeczenia przypadku pojazdu. Oznacza to, że czyn zabroniony z art. 355 § 2 KK nie zalicza się do grupy czynów zabronionych, których popełnienie może uzasadniać takie orzeczenie.

§ 2. Podstawy przypisania skutku

Już wstępny ogłąd przępstw, których popełnienie jest podstawą orzeczenia przypadku uzmysławia, że są to w większości przępstwa skutkowe (art. 173, 174 oraz 177 KK). Do zespołów ich znamion należy zmiana w świecie zewnętrznym stanowiąca następstwo nieprawidłowego – w świetle zasad ostrożności – postępowania uczestnika ruchu lądowego. Podstawą przypisania odpowiedzialności karnej za omawiane skutki może być działanie albo zaniechanie. W zależności od faktycznej podstawy przypisania nieco odmiennie kształtować się jednak będą jego kryteria. Przykładowo, w art. 173 § 1 KK czynność sprawcza stypizowana została jako „sprowadza”. Znamię to stanowi jedną ze stosowanych w ustawie karnej form wyrażenia relacji przyczynowej (w szerokim znaczeniu przyczynowości). W znaczeniu przyczynowym znamię to odnosi się zwykle do skutku w postaci stanu zagrożenia dóbr prawnych. Na gruncie art. 173 § 1 KK pełni ono w tym aspekcie niejako podwójną funkcję, skoro sama katastrofa wyraża się w wystąpieniu skutku w postaci efektywnego uszczerbku na dobrach. Wykładnia tego znamienia, podobnie jak innych znamion wyrażających przyczynowość, uwzględniać musi ogólne założenia, co do zakresu odpowiedzialności karnej za skutek. Chodzi tu w pierwszej kolejności o przeniesione na grunt normatywny wymogi, co do właściwości zachowania się człowieka jako podstawy tego rodzaju odpowiedzialności. Wymogi te służą odzwierciedleniu, że czyn wykracza poza granice społecznej akceptacji niebezpieczeństw dla dóbr prawnych. Ich istotę trafnie wyraża spostrzeżenie *T. Kaczmarek*, który wskazuje, że „Niezależnie jakim terminem chcielibyśmy się tu posłużyć, racjonalny ustawodawca w każdym wypadku obejmować może działaniem zakazów tylko takie zachowania społecznie niepożądane, które prowadzą do naruszenia lub narażenia dobra prawnego w stopniu przekraczającym próg społecznej akceptacji bądź tolerancji dla zachowań ryzykownych (...)”¹.

¹ *T. Kaczmarek*, w: *R. Dębski* (red.), *System*, t. 3, 2013, s. 281. Na tożsamyh założeniach opiera się klasyczna koncepcja pierwotnej legalności czynu autorstwa *A. Zolla*, który stwierdza, że „Nie-

Podstawowe przesłanki przypisania mogą być zatem postrzegane jako założenia uadekwatniające zakres normy sankcjonowanej odczytywanej z przepisu typizującego². Obrazowo można wskazać, że określają one cechy, jakie zachowanie musi spełniać, by stać się przedmiotem „zainteresowania” norm prawa karnego. Model przypisania skutku jest oczywiście dalece bardziej rozwinięty, a przytoczone uwagi odnoszą się do jednego z podstawowych pozytywnych kryteriów przypisania, czyli kryterium związanego z właściwością czynu jako przedmiotu normowania norm prawa karnego. Ustalenie obiektywnej nieprawidłowości zachowania nie jest dostateczną podstawą dla jego powiązania ze skutkiem stanowiącym znamię czynu zabronionego. Warunkiem takiego powiązania jest stwierdzenie, że w skutku zmaterializowało się ryzyko wywołane nieprawidłowym postępowaniem sprawcy. Opiera się to na tzw. teście zgodnego z prawem zachowania alternatywnego. Jego przeprowadzenie polega na rekonstrukcji hipotetycznego stanu faktycznego, w którym potencjalny sprawca skutku zachowuje się ostrożnie (nie narusza reguły postępowania wobec dobra prawnego) i określeniu konsekwencji jego zachowania w układzie sytuacyjnym, który w pozostałym zakresie odpowiada rzeczywistemu stanowi faktycznemu. Jeżeli w przypadku hipotetycznej prawidłowości postępowania kandydata na sprawcę skutek z wysokim prawdopodobieństwem również by wystąpił można stwierdzić, że faktyczna nieprawidłowość postępowania, wyrażająca się w czynie naruszającym reguły postępowania wobec dobra prawnego (nadmiernie ryzykownym), nie spowodowała stanu zagrożenia zmaterializowanego w skutku stanowiącym znamię czynu zabronionego³. Znajduje to wyraźne odzwierciedlenie w orzecznictwie powstałym na gruncie spraw o przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji⁴.

zaatakowanie przez konkretny czyn dobra stanowiącego wartość społeczną bądź nienaruszenie przez taki czyn reguły postępowania obowiązującej w związku z danym dobrem powoduje, że czyn taki nie realizuje pełnego zespołu znamion określoności czynu” (A. Zoll, Okoliczności, s. 86).

² Zob. P. Kardas, O relacjach, s. 39, który trafnie wskazuje, że „Z uwagi na funkcję regulatywną, związaną z mechanizmami społecznego sterowania, norma sankcjonowana by sensownie pełnić przypisywane jej przez prawodawcę funkcje może zakazywać naruszenia lub narażenia dobra prawnego, ale tylko w zakresie, który przekracza wynikający z potrzeb życia społecznego stopień akceptacji lub tolerancji dla zachowań ryzykownych. Przesądza to, że elementem współokreślającym zakres normowania normy sankcjonowania są tzw. reguły postępowania z dobrem prawnym, inaczej reguły ostrożności, mające z teoretycznego punktu widzenia status dyrektyw celowościowych”.

³ Zob. M. Królikowski, M. Gałęski, w: M. Królikowski, R. Zawłocki (red), Kodeks karny, t. 1, 2021, s. 125.

⁴ Zob. wyr. SN z 8.3.2000 r., III KKN 231/98, Legalis, w którym trafnie wskazano, że: „Nie każde bowiem naruszenie reguły ostrożności pozwala na przypisanie sprawcy tego naruszenia po-

Obok tzw. pozytywnych kryteriów przypisania na gruncie przępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji może ujawniać się znaczenie tzw. kryteriów negatywnych. Ich dogmatyczny charakter oraz zbiór nie są tak ustabilizowane jak w przypadku kryteriów pozytywnych. Zalicza się do nich różne kryteria mające służyć wyznaczeniu zakresu odpowiedzialności karnej w złożonych układach sytuacyjnych⁵. Można przyjąć, że głównym celem tych kryteriów jest rozwiązanie problemu związanego z rozkładem odpowiedzialności w sytuacji wielości źródeł niebezpieczeństwa zmaterializowanego w postaci skutku stanowiącego znamię czynu zabronionego. Działanie lub zaniechanie potencjalnego podmiotu odpowiedzialności karnej nie zawsze jest jedynym istotnym składnikiem stanu zagrożenia dobra prawnego. W przypadku gdy inne źródła, w tym choćby postępowanie samego pokrzywdzonego istotnie przyczyniają się do powstania tego stanu, rodzi się pytanie o możliwość „zachowania” tak wytworzonego skutku na rzecz jednego z uczestników złożo-

pełnienia czynu zabronionego, a w szczególności spowodowanie określonego w ustawie skutku. Podstawa przypisania skutku będzie naruszenie tej reguły postępowania, która miała chronić przed wystąpieniem skutku właśnie na tej drodze, na której on w rzeczywistości wystąpił (...) Spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy (co stwarza podstawę wyjściową do ustalenia realizacji ustawowych znamion czynu zabronionego określonego w art. 145 § 2 d.KK), gdy rzeczywistością się w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności. Akceptowana tutaj koncepcja obiektywnego przypisania opiera się na założeniu, że sprawcy spowodowanego skutku przęstępnego można ów skutek obiektywnie przypisać tylko wtedy, gdy zachowanie owego sprawcy stwarzało lub istotnie zwiększyło prawnie nieakceptowane niebezpieczeństwo (ryzyko) dla dobra prawnego stanowiącego przedmiot zamachu i niebezpieczeństwo (ryzyko) to zrealizowało się w postaci nastąpienia danego skutku przęstępnego”. Zob. również wyr. SN z 17.6.1999 r., IV KKN 740/98, *Legalis*, w którym słusznie przyjęto, że: „Dostrzeżenie spokojnie zachowującej się grupy dzieci nie nakłada na kierowcę obowiązku przewidywania możliwości wtargnięcia jakiegoś innego anonimowego w tym momencie dziecka z bliżej nie określonych a znajdujących się po przeciwnej stronie drogi zabudowań. Możliwość taka ma bowiem charakter abstrakcyjny, czysto teoretyczny i wobec tego nie wolno oczekiwać od kierowcy pojazdu jej uwzględnienia w trakcie poruszania się tym pojazdem po drodze publicznej. Zmuszało by to przecież do zmniejszenia szybkości do szybkości umożliwiającej uniknięcie wypadku w razie wtargnięcia innej osoby, a więc do szybkości zupełnie sprzecznej z założeniem płynności i celowości ruchu drogowego”. Wynika stąd, że: 1) związek przyczynowy pomiędzy prowadzeniem pojazdu a skutkiem nie jest dostateczną podstawą jego przypisania kierowcy; 2) warunkiem odpowiedzialności jest obiektywna nieprawidłowość postępowania kierowcy (naruszenie reguł ostrożności); 3) podstawą przypisania skutku jest takie naruszenie ostrożności, które spowodowało niebezpieczeństwo zmaterializowane w postaci skutku stanowiącego znamię czynu zabronionego. Tożsame intuicje wyrażano w orzecnictwie nienależącym do koncepcji obiektywnego przypisania skutku. Zob. wyr. SN z 4.11.1998 r., V KKN 303/97, *Legalis*.

⁵ M. Bielski, w: J. Giezek, P. Kardas (red.), *Obiektywne*, s. 245–251.

nego układu sytuacyjnego. Wydaje się, że z reguły dostateczne będzie zbadanie stanu faktycznego z zastosowaniem kryterium zgodnego z prawem zachowania alternatywnego. Takie postępowanie będzie zgodne z ogólną wskazówką maksymalnego wykorzystania pozytywnych kryteriów obiektywnego przypisania skutku⁶. W przypadku gdy ich zastosowanie nie daje jednoznacznej odpowiedzi proponuje się sięgnięcie do kryteriów negatywnych, określanych również jako kryteria drugiego stopnia. Kryteria negatywne określają modelowo sytuacje, w których – pomimo spełnienia przesłanek pozytywnych – skutek nie podlega przypisaniu określonej osobie jako podstawa jej odpowiedzialności karnej. Są to zatem ujemne przesłanki przypisania skutku. Analiza piśmiennictwa pozwala wyszczególnić takie negatywne przesłanki przypisania skutku jak:

- 1) samonarażenie się dysponenta dobra;
- 2) wkroczenie w cudzy zakres odpowiedzialności;
- 3) podział zadań w działaniach zespołowych oraz
- 4) zbieg naruszeń ostrożności⁷.

Nie jest to zbiór o charakterze tożsamym ze zbiorem kryteriów podstawowych (pozytywnych). Stanowi natomiast efekt dociekań nakierowanych na zgeneralizowane ujęcie przypadków, w których wskazania płynące z zastosowania kryteriów pozytywnych nie przynoszą rezultatów zgodnych z wyobrażeniami, co do zakresu społecznej przypisywalności skutku. Skłania to do wniosku, że zaistnienie układu zbliżonego do jednego ze wskazywanych modelowo jako ujemne przesłanki przypisania nie prowadzi bezwzględnie do wniosku o wyłączeniu przypisania odpowiedzialności za skutek. I przeciwnie, okoliczność, że określony układ sytuacyjny nie odpowiada w pełni jednemu spośród zaproponowanych w piśmiennictwie nie musi oznaczać, że kwestia przypisania skutku jest poza dyskusją. W kontekście ruchu lądowego istotne dla przypisania skutku problemy wiążą się głównie z różnymi przejawami przyczynienia się pokrzywdzonego do wytworzenia stanu skutkującego uszczerbkiem na przysługujących mu dobrach⁸.

⁶ Za trafną uznajemy uwagę R. Dębskiego, który wskazuje, że „ze względu na praktyczną użyteczność nauki o obiektywnym przypisaniu w celu ustalenia normatywnego znaczenia zachowań kauzalnych należy w maksymalnym stopniu wykorzystać wskazania płynące z podstawowej formuły przypisania i w pierwszym rzędzie z powołaniem się na nią uzasadniać ograniczenia związku przypisania” – *tenże*, w: J. Giezek, P. Kardas (red.), *Obiektywne*, s. 237.

⁷ M. Królikowski, M. Gałęski, w: M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny 2021*, s. 128.

⁸ Do znaczenia samonarażenia pokrzywdzonego w warunkach ruchu drogowego odniósł się niedawno SN, wskazując, że „nie tylko na pokrzywdzonej ciążył obowiązek zapięcia w sposób wła-

Nie są to zwykle przypadki, w których nieostroŹnoœć jest objęta porozumieniem kandydata na sprawc i pokrzywdzonego⁹. Typowe przypadki przyczynienia się pokrzywdzonego wydają się bliŹsze sytuacji zbiegu naruszeñ ostroŹnoœci. I w tym przypadku kluczowe jest jednak pytanie o stan rzeczy, jaki zaistniałby, gdyby kandydat na sprawc zachował się prawidłowo. Wydaje się, Źe to ustalenie naleŹałoby następnie zestawici z wynikami toŹsamego zabiegu względem zachowania pokrzywdzonego. Jego wynik ukazałby, na ile skutek jest wynikiem nieprawidłowoœci postępowania pokrzywdzonego. Dlatego uwaŹamy, Źe wlaœciw podstaw rozstrzygnięcia w przedmiocie odpowiedzialnoœci będzie badanie związku nieprawidłowoœci zachowania tego pierwszego z powstałym skutkiem.

Zastosowanie koncepcji obiektywnego przypisania skutku w obszarze przestępstw komunikacyjnych jest równieŹ przedmiotem krytyki. *K.J. Pawelec* podnosi, Źe: „konstrukcja obiektywnego przypisania skutku, podobnie jak teŹ inne koncepcje odpowiedzialnoœci za wypadki i zdarzenia drogowe, nie mogą byci traktowane jako uniwersalne. Znajduj one zastosowanie przy zdarzeniach typowych, w których łatwo rozpoznawalne były przyczyny błędów popełnionych przez uczestników ruchu, ale pomijane były inne okolicznoœci równie waŹne dla ich odpowiedzialnoœci. Stąd wytworzona została przez praktyk zgoła błędna konstrukcja subiektywnego przypisania skutku, abstrahujca od tego, Źe wytypowany sprawca nie miał, i nie mógł mieci poję-

œciwy pasów bezpieczeñstwa, ale obowiązek taki ciŹył równieŹ na oskarŹonym i to w odniesieniu do wszystkich pasaŹerw, których przewoził. Zaniechanie realizacji tego obowiązku stanowił naruszenie zasady bezpieczeñstwa w ruchu, które naleŹy poddaci ocenie w ramach tzw. testu przyŹykowoœci alternatywnej tj. zbadania, czy gdyby oskarŹony dochował reguły ostroŹnoœci, którą w danym zdarzeniu naruszył, to doszłoby do skutku stanowiącego znamię zarzucanego mu czynu zabronionego? W œwietle ustaleñ faktycznych poczynionych w sprawie odpowiedzi na to pytanie musi byci twierdŹca. JeŹeli bowiem na skutek zderzenia z drzewem ani oskarŹony ani dwoje innych pasaŹerw, którzy mieli prawidłowo zapięte pasy, nie doznali choçby uszczerbku, o którym mowa w art. 157 § 1 KK, to niewątpliwie zapięcie pasów bezpieczeñstwa i ich wlaœciwe ulokowanie na ciele pokrzywdzonej uchroniłoby ją przed œmierci. To z kolei prowadzi do wniosku, Źe pomiędzy zachowaniem oskarŹonego a œmierci pokrzywdzonej w wyniku wypadku występuje związek przyczynowy w znaczeniu ontologicznym, ale takŹe skutek ten moŹe byci oskarŹonemu obiektywnie przypisany”. Zob. wyr. SN z 17.11.2021 r., V KK 384/21, *Legalis* wraz z glosą aprobującą *S. Krajnika* (*Ius Novum* 2022, Nr 1). Wynika stąd daleko idący sceptycyzm, co do znaczenia samonaraŹenia w kontekœcie odpowiedzialnoœci karnej za skutek.

⁹ Jako typowe przypadki samonaraŹenia, czyli podstawy – jak się zdaje – najbliŹsze sytuacji, w której pokrzywdzony ma udział w wytworzeniu stanu niebezpieczeñstwa dla wlasnych dóbr, podaje się głównie przypadki, w których wspólnie z kandydatem na sprawc podejmuje on okreœlon niebezpieczną aktywnoœci (np. „serfuje” na dachu prowadzonego przez drugą osob samochodu). Zob. *M. Bielski*, w: *J. Giezek, P. Kardas* (red.), *Obiektywne*, s. 255.

cia, że pojazd, z którym się zderzył, miał przykładowo niesprawne poduszki powietrzne, nie były zapięte pasy bezpieczeństwa, konstrukcja pojazdu była osłabiona wcześniejszymi uszkodzeniami¹⁰. Sformułowana przez autora krytyka opiera się w części na niedostatecznym rozgraniczeniu kategorii dogmatycznych związanych ze stroną przedmiotową czynu (obiektywne przypisanie skutku), jego stroną podmiotową (subiektywne przypisanie skutku) oraz przestępczością (wina)¹¹. Wydaje się również wynikać ze zbyt daleko idących oczekowań, co do podstaw przypisania w kontekście obiektywnej przewidywalności i subiektywnego przewidywania elementów składowych niebezpieczeństwa zmaterializowanego w skutku (np. funkcjonowania poduszek bezpieczeństwa w pojeździe pokrzywdzonego). Autor krytycznie odnosi się do poglądu SN, że skutek może być sprawcy obiektywnie przypisany tylko wtedy „gdy rzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności”¹². Ta krytyka może zaskakiwać, zważywszy, że przytaczane przez autora sporne stany faktyczne w większości wiążą się z pytaniem o znaczenie nieostrożności kierowcy w kontekście wywołania skutku. Podnosi też, że koncepcja obiektywnego przypisania „nie może nakładać na nikogo obowiązku czynienia rzeczy niemożliwych i wymaga rozważenia wszystkich dowodów, także, a może przede wszystkim, związanych z możliwością oraz powinnością przewidzenia zachowań nietypowych, które nie były możliwe do dostrzeżenia, a tym bardziej zidentyfikowania, jako nie-

¹⁰ *K.J. Pawelec*, Koncepcja odpowiedzialności karnej, s. 845.

¹¹ Wskazuje na to przykładowo następująca uwaga: „Nie można pominąć istotnej kwestii, a mianowicie, że naruszenie przepisów administracyjno-drogowych, dotyczących np. nieznacznie przekroczenia obowiązującej prędkości jazdy, wymaga przeprowadzenia procesu dowodzenia, czy była ona zawiniona, mogła być przez kierującego zidentyfikowana w oparciu o świadomość czy też doświadczenie. Podobnie należy oceniać manewry obronne, w zakresie możliwości ich wyrozumienia i przemyślenia, przy uwzględnieniu, że kierujący miał dość czasu, aby je wykonać” (tamże, s. 846). Podobnie w przypadku uwagi, że: „Formalne podejście do problemu, które zasadniczo zakładała koncepcja «obiektywnego przypisania» nie powinno znaleźć zastosowania, gdyż oskarżona nie mogła być zobowiązana do przewidzenia, że inny uczestnik ruchu prawie dwukrotnie przekroczył obowiązującą prędkość, toteż przypisywany jej błąd w obranej taktyce jazdy nie powinien być łączony z przypisaniem jej winy” (tamże, s. 847). W innym miejscu autor wskazuje, że „przyczynienie się pokrzywdzonego do zaistnienia wypadku lub innego zdarzenia należy traktować jako odrębną okoliczność pozostającą w związku z zachowaniem sprawcy, ale absolutnie nieoderwaną od oceny jego winy, w tym także okoliczności wykluczających zawinienie” (tamże, s. 853).

¹² Wyr. SN z 8.3.2000 r., III KKN 231/98, *Legalis* oraz uwaga *J.K. Pawelca*, Koncepcja odpowiedzialności karnej, s. 846.

bezpieczne, wymagające natychmiastowej reakcji obronnej”¹³. Uwaga ta jest o tyle słuszna, że jakakolwiek koncepcja modelowania i porządkowania przesłerek odpowiedzialności karnej nie powinna skutkować odczytaniem wymagań niemożliwych do spełnienia przez adresata normy. Wynika to z ogólnych założeń, co do normowania zachowań ludzkich¹⁴. Koncepcja obiektywnego przypisania skutku tym założeń odpowiada.

Warunek przewidywalności stanowi jedno z podstawowych kryteriów obiektywnego przypisania skutku, będąc prostym rozwinięciem zasady o niewymagalności rzeczy niemożliwych do uczynienia. Kwestią innej natury jest, że przewidywalność pojmowana jest tu w sposób zobiektywizowany, co jednak wynika wprost z charakteru i funkcji koncepcji jako służącej racjonalizacji zakresu odpowiedzialności karnej na poziomie przedmiotowym¹⁵. Nieuwzględnienie przewidywania czy przewidywalności na poziomie subiektywnym nie ujawnia mankamentów koncepcji obiektywnego przypisania skutku, ani nawet jej niewłaściwego zastosowania w konkretnym przypadku. Wskazuje natomiast na brak należytego rozważenia podstaw stwierdzenia realizacji znamion strony podmiotowej czynu zabronionego. *K.J. Pawelec* wskazał również, że nieodmagania koncepcji obiektywnego przypisania skutku w nowszym orzecznictwie dostrzegł SN, powołując postanowienie z 5.11.2014 r.¹⁶ W orzeczeniu tym SN wskazał, że „dla prawidłowego ustalenia nieumyślności nie wystarczy wskazanie ogólnej nieostrożności zachowania sprawcy. Konieczne jest bowiem wskazanie konkretnej reguły ostrożności, która została naruszona, w wyniku czego doszło do popełnienia czynu zabronionego. Dla przypisania sprawcy odpowiedzialności za przestęstwo nieumyślne nie wystarczy również – co oczywiste – samo stwierdzenie, że zachował się on nieostrożnie, niezbędne jest bowiem stwierdzenie, że był świadom tego, że swoim zachowaniem może zrealizować znamiona czynu zabronionego (przewidywał taką możliwość), bądź też, że możliwości takiej nie przewidywał, choć mógł ją przewidzieć”¹⁷. Z przytoczonych spostrzeżeń nie wynika jednak zwątpienie SN w walory koncepcji obiektywnego przypisania. Wynika z nich natomiast, że nieostrożność nie jest

¹³ Tamże, s. 848.

¹⁴ Zob. *Z. Ziemiński*, Założenia faktyczne, s. 129–135.

¹⁵ Kategoryczność tego stwierdzenia może budzić wątpliwości w kontekście rozwoju zestawu tzw. kryteriów negatywnych. Zgadza się jednak z *M. Bielskim*, że konstrukcja obiektywnego przypisania skutku odnosi się wyłącznie do przedmiotowej strony czynu zabronionego. Zob. *tenże*, w: *J. Giezek, P. Kardas* (red.), *Obiektywne*, s. 260–262.

¹⁶ Post. SN z 5.11.2014 r., V KK 162/14, *Legalis*.

¹⁷ Tamże, s. 846.

samoistną podstawą przypisania (obiektywnego), a niezależnie od przypisania na poziomie obiektywnym, również w przypadku przestępstw nieumyślnych uwzględnić należy ustawowe znamiona strony podmiotowej. Uwagi te zasługują na aprobatę, stanowiąc w znacznej mierze odpowiedź na problemy prawnej oceny zdarzeń komunikacyjnych. Względy związane z indywidualną możliwością reakcji uwzględnić należy na poziomie ustalania czy czyn wyczerpuje znamiona strony podmiotowej oraz stwierdzania jego zawinienia¹⁸. Nietypowy układ sytuacyjny, w którym reakcja na nagłe i niewywołane przez kierowcę zdarzenia powoduje niepodlegającą kontroli reakcją prowadzącą ostatecznie do sprowadzenia skutku może uzasadniać wnioski o braku podstaw do przypisania mu nieumyślności.

Słuszne jest zwrócenie uwagi na konieczność uwzględnienia ewentualnego przyczynienia się pokrzywdzonego do powstania skutku stanowiącego znamię czynu zabronionego¹⁹. Zbieg nieostrożności nie jest jednak samoistną przesłanką wyłączenia przypisania skutku, tak na poziomie obiektywnym, jak i subiektywnym. W przypadku zbiegu nieostrożności należy każdorazowo dokonać trudnego, a po części i spekulatywnego zabiegu pomiaru wagi poszczególnych „nieostrożności” w kontekście powstałego skutku. Celem tego zabiegu jest wskazanie czynu będącego zasadniczym tworzywem niebezpieczeństwa, które zrealizowało się w formie skutku stanowiącego znamię czynu zabronio-

¹⁸ Tu wypada zastrzec, że rozgraniczenie przesłanek stwierdzenia nieumyślności nieświadomej i zawinienia jest wysoce kontrowersyjne. Obowiązujący KK opiera się na założeniu o rozdziale strony podmiotowej i winy, jako pojęć odnoszących się do odmiennych kategorialeń okoliczności. Realizacja tego założenia nie budzi większych wątpliwości w kontekście umyślności, która ujęta jest jako swoiste odwzorowanie zjawisk ze sfery faktów, a wina jako kategoria normatywna oparta na negatywnej ocenie postąpienia w sposób niezgodny z normą w sytuacji wymagalności dania jej posłuchu. Te złożenia rozciąga się na całą konstrukcję strony podmiotowej, a zatem również na nieumyślność. A. Zoll wskazuje w tym kontekście kategorycznie, że „świadomej albo nieświadomej nieumyślności nie należy mylić z lekkomyślnością albo niedbalstwem. Te ostatnie pojęcia związane były z odrzuconą przez Kodeks karny koncepcją strony podmiotowej przestępstwa, w której elementy składające się na obiekt wartościowania (czyn zabroniony) były pomieszczone z samym wartościowaniem (wina)” (*tenże*, w: A. Zoll (red.), Kodeks karny, 2007, s. 119). Zob. jednak: J. Giezek, Świadomość, s. 224 i przywołany tam fragment Uzasadnienia rządowego projektu KK, z którego wynika, że w przypadku nieumyślności granica pomiędzy winą i stroną podmiotową czynu zabronionego ulega zatarciu.

¹⁹ K.J. Pawelec, Koncepcja odpowiedzialności karnej, s. 853. Autor zasadnie wskazuje, że: „Przyczynienie się pokrzywdzonego, podobnie jak też innych osób lub czynników, nie może pozostawać bez wpływu na ocenę zachowania sprawcy wypadku, katastrofy, sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa czy też spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym. Nieostrożne zachowanie się pokrzywdzonego lub błędy innych osób mają bowiem wpływ na zachowanie kierującego, którego nieostrożność mogła okazać się wtórna”.

nego. Można tu odwołać się do tragicznego i medialnie komentowanego wypadku na autostradzie A1 z września 2023 r. W tym kontekście pojawił się głos, że ewentualna nieostrożność kierowcy pojazdu (pokrzywdzonych), który nie uwzględnił, że może być wyprzedzany z prawej strony mogłaby (powinna?) uzasadniać wyłączenie odpowiedzialności karnej kierowcy BMW. Taki wniosek nie byłby jednak uzasadniony. Nieostrożność kierowcy BMW, którego pojazd miał poruszać się z prędkością ponad 250 km/h była zdecydowanie dalej idąca i to ona stanowiła zasadniczą przyczynę powstania skutku w takiej postaci. W przypadku przekroczenia prędkości, któremu towarzyszy nieprawidłowość postępowania innego uczestnika ruchu nadmierna prędkość będzie zwykle elementem decydującym o określonej postaci skutku. Przy wyeliminowaniu tego elementu skutek nie powstałby lub ewentualnie przybrałby dużo łagodniejszą formę. Wreszcie, należy niejako odwrócić optykę i nie tylko zadać pytanie, na ile sprawca głównego źródła niebezpieczeństwa mógł przewidzieć nieprawidłowość zachowania innych uczestników ruchu, ale też na ile oni zobligowani byli przewidzieć tak daleko idącą nieostrożność ze strony sprawcy. W wielu przypadkach dojdziemy wówczas do wniosku, że nie mogli jej przewidzieć co tym bardziej minimalizuje znaczenie ich uchybień regułom postępowania w kontekście oceny i określenia źródła skutku stanowiącego znamię czynu zabronionego i będącego przedmiotem przypisania dla potrzeb odpowiedzialności karnej. Oczywiście sporne może być określenie, które spośród zbiegających się źródeł niebezpieczeństwa jest źródłem „głównym”. Łatwo dopuścić się tu błędu polegającego na wyborze źródła pochodzącego od uczestnika, który poniósł najmniejszy uszczerbek. Właściwą podstawą ustalenia jest natomiast stopień nieprawidłowości postępowania poszczególnych uczestników badanego złożonego układu sytuacyjnego. Metodyka dociekań w tym zakresie zależy od wybranego kryterium oceny postępowania. W przypadku wyboru kryterium naruszenia reguł postępowania wobec dobra prawnego polega to na ustaleniu stopnia ich naruszenia przez poszczególne osoby. Ten zabieg obejmuje zestawienie doniosłości reguł naruszonych przez te osoby jak i poziomu, w jakim ich zachowanie odbiegało od zachowania właściwego. Głównym źródłem niebezpieczeństwa będzie najpoważniejsze w danym układzie naruszenie reguł postępowania.

Zastrzeżenia, co do podstaw przypisania skutku w sytuacji, w której pewne konkretne zdarzenia, a w konsekwencji konkretny skutek były nieprzewidywalny czy przewidywalność była mocno ograniczona wydają się wynikać z formułowania zbyt daleko idących wymogów co do konkretyzacji tego co sprawca ma moc przewidywać, a na poziomie subiektywnym w zakresie nieumyślności

świadomej faktycznie przewidywać²⁰. Oczywiście podając konkretny przebieg zdarzeń zwłaszcza z elementem dynamicznym, jak np. wybiegający na drogę pies, zawsze musielibyśmy wykluczyć odpowiedzialność. Wydaje się, że – tak na poziomie obiektywnym, jak i subiektywnym – przypisanie nie jest warunkowane aż tak daleko idącą wstępną subiektywną konkretyzacją tego co może się stać. Siłą rzeczy musimy opierać się na przewidywaniu nieskonkretyzowanego niebezpieczeństwa, a nie konkretnego zdarzenia. W przeciwnym razie nigdy nikogo nie moglibyśmy pociągnąć do odpowiedzialności karnej. Istotne jest też określenie momentu oceny, a w konsekwencji jej przedmiotu. Nie jest nią to co sprawca zrobił w ramach niekontrolowanego odruchu. Podstawą jest nieostrożność wyrażająca się we wcześniejszym prowadzeniu pojazdu z naruszeniem reguł ostrożności odnoszących się np. do dopuszczalnej prędkości. I ten element badamy w kontekście związku ze skutkiem, w szczególności w ramach kryterium służącego ustaleniu związku nieprawidłowości zachowania ze skutkiem, czyli tzw. testu alternatywnego zachowania zgodnego z prawem. Badanie przypisania wiąże się wówczas, przykładowo, z pytaniem, czy jadąc z dozwoloną prędkością, oskarżony również znalazłby się w położeniu, w którym byłby „zmuszony” wykonać manewr mogący – choćby w sposób niezależny od niego, gdyż opierający się niepodlegających kontroli reakcji organizmu – prowadzić do skutku stanowiącego zniamię czynu zabronionego²¹.

²⁰ Warto przy tym określić status dociekań w przedmiocie subiektywnego przypisania odpowiedzialności karnej. Za pouczającą i trafną w tym kontekście uważamy uwagę *J. Giezka*, który wskazuje, że przedmiotu rekonstrukcji przy ustalaniu realizacji znamion strony podmiotowej czynu zabronionego „nie stanowi stan świadomości sprawcy z chwili czynu, lecz raczej podlegający procesowi intersubiektywizacji stan odpowiadającego mu wzorca osobowego” (*J. Giezek, Świadomość*, s. 176). Dla objaśnienia statusu ustaleń w kontekście subiektywnego przypisania warto przytoczyć inną jeszcze uwagę autora, który wskazuje, że „wykrojone» ze stanu świadomości sprawcy obszary, które prawnicy etykietują jako «zamiar bezpośredni» lub «zamiar ewentualny», są wynikającymi z przyjętej w dogmatyce prawa karnego konwencji normatywnymi kryteriami przypisywania umyślności. Ich ontologicznej podstawy w postaci określonego stanu świadomości sprawcy nie powinno się oczywiście lekceważyć, lecz trzeba jednocześnie zdawać sobie sprawę, że przy wyznaczaniu ich granic nie jesteśmy związani zastanym obrazem rzeczywistości, lecz zachowujemy swobodę umożliwiającą taki dobór kryteriów, dzięki którym prawnokarna reakcja na zachowanie zmierzające do naruszenia dobra prawem chronionego może zostać odpowiednio zracjonalizowana” (tamże, s. 222). Uwagi te odnoszą się do form umyślności, lecz zachowują doniosłość w kontekście intelektualnej podstawy nieumyślności świadomej.

²¹ *K.J. Pawelec* przytacza następujący stan faktyczno-procesowy: „Sąd Okręgowy, w ślad za Sądem Rejonowym, uznał winę kierującego samochodem BMW, który umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa przez znaczne przekroczenie dopuszczalnej administracyjnie prędkości jazdy oraz zderzył się z kierującym Fiatem 126p. Skutek wypadku był tragiczny, gdyż dwóch pasażerów Fiata zginęło, a dwóch doznało ciężkich obrażeń ciała. Jednak sprawa nie była wcale prosta i jedno-

Nie popadajac w kolizję z załoženiami o charakterze aksjologicznym, jak i ogólnymi zasadami przypisywalności skutku, można przyjąć, że osoba zachowująca się nieostrożnie przejmując na siebie ryzyko związane z tą nieostrożnością. Obejmuje to ewentualność, że jej dominująca nieostrożność – współ z innymi źródłami niebezpieczeństwa – wygeneruje ostatecznie skutek dalej idący, aniżeli by to miało miejsce, gdyby nieostrożność zafunkcjonowała

znaczna. Ustalono, że stan techniczny Fiata 126p absolutnie nie odpowiadał zasadom bezpieczeñstwa, wręcz nie powinien zostać dopuszczony do ruchu, nie był wyposażony w pasy bezpieczeñstwa, a przewożone dzieci nie znajdowały się w wymaganych fotelikach, bo ich po prostu nie było. Ponadto, co było równie istotne, kierujący tym pojazdem ewidentnie nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu, gdyż na skrzyżowaniu z drogą nadrzędną wjechał nie mając dostatecznej widoczności spowodowanej rosnącymi krzakami oraz usytuowaną barierą dźwiękochłonną. Opiniujący biegli, a w ślad za nimi sądy, przyjęli, że gdyby kierujący BMW jechał z prędkością administracyjnie dopuszczalną, miał techniczną możliwość uniknięcia zderzenia w razie podjęcia manewru omijania, a nie hamowania. Powtarzając za biegłymi: «(...) stan zagrożenia powstał w chwili, kiedy samochód Fiat 126p swoim lewym, przednim narożnikiem przekroczył ciągłą linię krawędziową, co miało miejsce na 1,89 s przed zderzeniem. Manewr obronny oskarżonego został wykonany w czasie 0,547 s, tj. krótszym od czasu reakcji (...)». Ten przytoczony fragment opinii nie został przez sądy wyjaśniony, chociaż powinien. Mógł oznaczać, że był on odruchowy, bez przemyślenia i możliwości rozważenia. Stąd należało zadać pytania, czy za tego rodzaju odruch kierujący powinien ponieść odpowiedzialność za jego wykonanie, a nie obranie innego sposobu jazdy? Niestety, w opisanej sprawie nie udzielono na nie odpowiedzi, a była ważna z punktu widzenia odpowiedzialności karnej kierującego w zakresie oceny jego winy, w tym możliwości oraz powinności przewidzenia nieprawidłowego zachowania innego kierowcy, jak też technicznych i psychotechnicznych możliwości zmiany podjętego wcześniej «odruchowego» manewru obronnego» (tamże, s. 845). Podstawą przypisania skutku jest ustalenie związku nieostrożności (naruszenia reguł postępowania) ze skutkiem. Ustalenie to opiera się na teście zgodnego z prawem zachowania alternatywnego. W podanym przypadku należałoby zatem ustalić: 1) czy przy braku naruszenia reguł postępowania mógłby zachować się w sposób pozwalający uniknąć wypadku, a wobec odpowiedzi negatywnej 2) czy w przypadku braku naruszenia reguł postępowania konsekwencją wypadku byłoby tak daleko idące następstwa po stronie pokrzywdzonych. Dopiero wniosek, że w przypadku braku naruszenia reguł postępowania przez oskarżonego również doszłoby do wypadku, którego następstwa byłyby zbliżone do faktycznie zaistniałych byłoby podstawą wykluczenia przypisania mu spowodowania skutku. Stopień naruszenia reguł postępowania będzie istotny również przy ustalaniu znaczenia odruchowego, a zatem niesterowanego woli manewru. Wreszcie, rozważając znaczenie przyczynienia się pokrzywdzonego (kierowcy pojazdu pokrzywdzonych) rozważyć należy, na ile mógł on przewidzieć pojawienie się pojazdu oskarżonego (w kontekście prędkości, z jaką się poruszał). I w tym przypadku pomocny będzie przywołany test, który wyraża się w pytaniu, czy w przypadku poruszania się pojazdu oskarżonego z dozwoloną prędkością możliwość jego dostrzeżenia przez wyjeżdżającego z drogi podporządkowanej byłaby znacząco wyższa. Ustalenie poczynione w tym zakresie może mieć znaczenie przy rozważaniu wystąpienia ujemnej przesłanki przypisania w postaci samonarażenia się dysponenta dobrem prawnym. Nieostrożność pokrzywdzonego będąca dominującym źródłem niebezpieczeństwa zmaterializowanego w postaci skutku wyłącza jego przypisanie innej osobie.

w społecznej próżni. Zwykle zachowania ludzkie w takiej próżni nie występują. Co za tym idzie, ze względów faktyczno-społecznych, trudno byłoby budować model przypisania, w którym działalibyśmy na zasadzie fikcji o braku zależności zachowania sprawczego względem innych zachowań. To rozumowanie ma pewne granice, a podstawową z nich jest obiektywna przewidywalność zdarzeń. W orzecznictwie słusznie zwraca się uwagę, że kierowca pewnych rzeczy przewidywać nie musi. Ta „ochrona” przed ryzykiem odpowiedzialności działa do momentu, w którym zachowanie pozostaje w zgodzie z normami wyznaczającymi w określonym obszarze standard ostrożnego postępowania. Ograniczona jest wówczas możliwość „podnoszenia” standardu przewidywania, który mógłby prowadzić do absurdu, w każdych okolicznościach wymagając np. zachowania najniższej prędkości, co zakłóciłoby porządek ruchu czy w wersji skrajnej go uniemożliwił²². Standard ostrożności nie może być również korygowany z perspektywy „po fakcie”, a zatem nieuwzględniającej tego, co sprawca w czasie czynu mógł przewidzieć. Trudniej będzie powołać się na takie względy w sytuacji, gdy kierowca postępuje nieostrożnie. Jeżeli przykładowo porusza się z prędkością dwukrotnie wyższą niż dozwolona jego odpowiedzialności – z powołaniem na brak obiektywnej czy subiektywnej przewidywalności – nie wyłączy pojawienie się w układzie sytuacyjnym dodatkowych elementów wymuszających reakcję prowadzącą do przyczynowego wywołania skutku. Postępując nieostrożnie, przejmuje na siebie ryzyko związane z możliwością wystąpienia takich zdarzeń. Taki wniosek musi jednak znaleźć oparcie w ustaleniu, że przy zachowaniu prędkości dozwolonej reakcja na zaistniałe w ruchu zdarzenia mogłaby być inna, podlegałaby kontroli ze strony kierującego pojazdem. Zasady ostrożności, tam gdzie są skodyfikowane, chronią uczestników życia społecznego, określając standard ostrożności. Pozwalają osobie przyczynowo wywołującej skutek powołać się na pozostanie w ramach określonego standardu postępowania. Jeśli ramy te okazały się nieadekwatne, nie można jej tymi konsekwencjami obciążać, skoro prawodawca sam je określił²³. Osoba zachowująca się nieostrożnie tę „ochronę” traci.

²² Doszlibyśmy do miejsca, w którym niechybnie kończy się każda próba eliminacji wszelkiego ryzyka dla dóbr prawnych. Zob. *T. Kaczmarek*, Wybrane aspekty, s. 22.

²³ Zasady te pełnią wskazaną funkcję również poza obszarem regulacji prawnej, czyli tam, gdzie wywodzone są z wiedzy i doświadczenia życiowego. Niewątpliwie jednak, wobec większej płynności tak rekonstruowanych reguł, omawiany tu walor gwarancyjny podlega wówczas ograniczeniom. W rozważanym kontekście ruchu drogowego zasady te są jednak skodyfikowane (mają charakter norm prawnych). Na temat figury reguł postępowania wobec dobra prawnego i jej ograniczeń zob. *M. Gałęski*, Dorozumiane warunki, s. 160–180.

Nie oznacza to przyjęcia bezwzględnej odpowiedzialności za wszystko co się stanie w przypadku nieostrożności. W mocy pozostają bowiem ogólne, zakreślone powyżej podstawy przypisania, w tym zwłaszcza warunek, aby nieostrożność była przyczyną skutku. Skłania to jednak do sceptycyzmu względem argumentu na rzecz wyłączenia odpowiedzialności z powodu tego, że w danym układzie sytuacyjnym wystąpiły dodatkowe źródła niebezpieczeństwa.

§ 3. Typy przestępstw będących podstawą orzeczenia przepadku

Zasadniczą podstawą orzeczenia przepadku pojazdu mechanicznego jest popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Z przepisów określających sytuacje, w których ustawa przewiduje orzeczenie przepadku wynika, że dotyczy to przestępstw z art. 173, 174, 177 oraz 178a KK. Są to przepisy typizujące odpowiednio przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu, sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy, spowodowania wypadku oraz prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Z uwzględnieniem ograniczenia omawianego rodzaju przepadku, który ograniczono do pojazdu prowadzonego w ruchu lądowym doprecyzować można, że chodzi tu o wymienione przestępstwa, o ile do ich popełnienia doszło w ramach tego rodzaju ruchu.

Odesłanie do art. 173 KK odnosi się do wszystkich przewidzianych w tym przepisie typizacji przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, czyli:

- 1) umyślnego sprowadzenia katastrofy w ruchu lądowym (§ 1);
- 2) nieumyślnego sprowadzenia katastrofy w ruchu lądowym (§ 2);
- 3) umyślnego sprowadzenia katastrofy w ruchu lądowym, której następstwem jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób (§ 3);
- 4) nieumyślnego sprowadzenia katastrofy w ruchu lądowym, której następstwem jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób (§ 4).

Wspólnym trzonem wskazanych typizacji jest ich strona przedmiotowa w zakresie określenia czynności sprawczej oraz skutku w postaci stanu zagrożenia życia lub zdrowia wielu osób lub mienia w wielkich rozmiarach. Czynność sprawcza ta polega na sprowadzeniu katastrofy w ruchu lądowym, wod-

nym lub powietrznym. W odniesieniu do pojazdu mechanicznego interesuje nas jedynie pierwszy z wymienionych rodzajów ruchu. Typizacje czynów zabronionych, których znamieniem jest ruch lądowy nie opierają się na jego formalnym ujęciu. W szczególności nie opierają się na definicji legalnej czy innej rekonstrukcji pozwalającej uzyskać definicję o zbliżonym statusie. Mając na uwadze, że punktem wyjścia dla kwalifikacji ruchu jako lądowego jest stwierdzenie ruchu realizowanego z użyciem pojazdu (poprzez pojazd), kryterium rozstrzygającym wydaje się jego miejsce. Przy odrzuceniu kryterium formalnego rozstrzygnięcie to opiera się na alternatywnych (nierozłącznie) kryteriach funkcjonalnych, takich jak ogólna dostępność miejsca czy istnienie zasad organizacji ruchu. Szeroki zakres pojęcia ruchu lądowego ustalanego na podstawie tak ogólnie ujętych i elastycznych kryteriów pozwala przyjąć, że ruch realizowany przy użyciu pojazdu na lądzie z reguły będzie wyczerpywał rozważane znamię.

Pojęcie katastrofy odnosi się językowo do zdarzenia „w którym ginie wiele osób lub dochodzi do dużych strat materialnych”, jak i zjawiska tragicznego w skutkach i obejmującego swoim zasięgiem duży obszar²⁴. Na gruncie art. 173 § 1 KK pojęcie to zostało doprecyzowane elementem charakteryzującym skutek czynności sprawczej. Pojęcie katastrofy jako stanu spowodowanego przez sprawcę dookreśla wskazanie na związane z nią zagrożenia dla życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach. Dominuje pogląd, że samo pojęcie katastrofy typizuje skutek w postaci efektywnego uszczerbku na dobrach prawnych. Obrazuje to przykładowo wypowiedź *R.A. Stefańskiego*, który przestępną katastrofę w ruchu określa jako zdarzenie „zakłócające w sposób nagły i groźny ten ruch, w wyniku którego poniosło śmierć lub doznało obrażeń ciała kilka osób albo powstała znaczna szkoda w mieniu (skutek bliższy), a jednocześnie zagrożone zostało życie lub zdrowie wielu osób albo mienie w wielkich rozmiarach (skutek dalszy). Śmierć, obrażenia ciała lub szkoda w mieniu stanowią element konstytutywny katastrofy, decydują o tym, że zdarzeniu w ruchu można nadać walor katastrofy, natomiast zagrożenie wyżej wymienionych dóbr nadaje jej charakter katastrofy przestępnej określonej w art. 173 § 1 KK”²⁵. Pogląd ten zasługuje na aprobatę. Na jego rzecz trafnie przywołuje się brzmienie art. 163 § 1 KK, w którym – przy identycznie określonym znamieniu skutku – czynność sprawczą stypizowaną jako „sprowadza”

²⁴ <https://sjp.pwn.pl/szukaj/katastrofa.html> (dostęp: 4.2.2024 r.).

²⁵ *R.A. Stefański*, w: *A. Wąsek, R. Zawłocki* (red.), *Kodeks karny*, t. 1, 2010, s. 588.

Przejdź do księgarni →

ksiegarnia.beck.pl