

Piotr Konopka

„Rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa” pojęciem pomocniczym w przypisywaniu skutku w przestępstwie spowodowania wypadku komunikacyjnego.

Na temat obiektywnego przypisania skutku w prawie karnym ukazało się jak do tej pory bardzo wiele tytułów opisujących to zagadnienie od różnych stron, przy położeniu nacisku na różne aspekty poszczególnych koncepcji. W pierwszym rzędzie na uwagę zasługuje praca doktorska M. Bielskiego¹ poświęcona głównie normatywnej stronie przypisania, w której autor przedstawił znakomitą większość dotychczas powstałych koncepcji, omówił je oraz zaprezentował własny pogląd odnośnie poszczególnych ich założeń, a zwłaszcza w bardzo nowatorski i przekonujący sposób wyłożył teorię negatywnych znamion przypisania. Wydaje się, iż od strony teoretycznej na chwilę obecną niewiele jest już miejsca na nowe poglądy dotyczące przypisania skutku, lektura wspomnianego dzieła nie pozostawia czytelnikowi wielu obszarów, w których czułby swobodę argumentacji wobec tematów nieporuszonych bądź niedostatecznie głęboko analizowanych. Stąd przedstawione poniżej rozważania stanowią próbę odniesienia się do pewnych zgeneralizowanych modeli prezentowanych przez doktrynę w przedmiocie obiektywnego przypisania skutku z perspektywy konkretnego typu czynu zabronionego, uregulowanego w art. 177 kk, co w odniesieniu do koncepcji szczegółowych stanowić będzie bądź to adaptację pewnych założeń na potrzeby praktyki poprzez modyfikację wypracowanych teorii, bądź też propozycję postawienia kolejnego kroku w konkretyzacji kryteriów przypisania.

Systematyzacja i ogólna charakterystyka zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym z wyróżnieniem zasad korygujących.

Nie ulega wątpliwości, iż dokonywanie wszelkich uogólnień w przedmiocie normatywnego warunku przypisania, który zarówno z punktu widzenia praktyki, jak i teorii związanej z przestępstwami materialnymi stanowi właściwy poziom rozważań prawnokarnych², musi mieć swoją podstawę w analizie zachowania sprawcy, oderwanego od samego skutku. Podkreśla się w literaturze, iż tylko bezprawne zachowanie określonej osoby, które wywołało relewantny prawnokarnie skutek, może zostać uznane za właściwą przyczynę tego skutku i prowadzić do pociągnięcia sprawcy do odpowiedzialności karnej za przestępstwo materialne³. Stwierdzenie to stanowić będzie punkt wyjściowy dla dalszego wywodu.

¹ M. Bielski, *Obiektywna przypisywalność skutku w prawie karnym*, Kraków 2009

² *Ibidem*, s. 148

³ Tak m. in. M. Bielski, *op. cit.*, s. 134 i n., J. Giezek, *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wrocław 1994, s. 59 i n.

Bezprawność zachowania w typie czynu zabronionego z art. 177 k.k. jest determinowana zasadniczo naruszeniem określonej zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przyjmuje się właściwie bez zastrzeżeń, iż źródłem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym są nie tylko wyraźnie brzmiące przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym (dalej: PRD), ale także reguły ogólne, które wynikają z tych przepisów oraz z istoty bezpieczeństwa w ruchu⁴. Twierdzi się także, że zasady te nie muszą się pokrywać z przepisami „kodeksu drogowego”, lecz mogą pozostawać z nimi w określonych relacjach: zgodności (w których przestrzeganie przepisu oznacza zachowanie zgodne z zasadami bezpieczeństwa, np. zatrzymanie pojazdu przed znakiem „stop”), sprzeczności (w których dyrektywa wynikająca z przepisów może pozostawać w sprzeczności z tą, jaka wynika z zasad bezpieczeństwa w ruchu, np. konieczność użycia sygnału dźwiękowego wbrew zakazowi dla ostrzeżenia innego uczestnika ruchu), braku relewancji (w których przestrzeganie, czy naruszenie przepisu względem zasady bezpieczeństwa ruchu jest obojętne, np. wjazd w ulicę, na której dopuszczony jest tylko ruch jej mieszkańców)⁵. Ponadto, wskazuje się, że zasady te tworzą zasadniczo dwie grupy: grupę zasad ogólnych, mających zastosowanie do wszystkich sytuacji na drodze (wśród nich wyróżnia się zasady: ostrożności, ograniczonego zaufania oraz prędkości bezpiecznej) i grupę zasad szczególnych, aktualizujących się jedynie w określonych manewrach lub sytuacjach⁶. Użyteczne dla przedmiotu dalszych rozważań jest połączenie przedstawionych podziałów zasad oraz ich rozbudowanie, co będzie miało niebagatelne znaczenie dla przypisywania sprawcy skutku, o czym poniżej. W tym miejscu, dla zachowania kolejności i precyzji wywodów, można przyjąć, iż zachowanie uczestnika ruchu jest zgodne z zasadami bezpieczeństwa, gdy w określonej sytuacji drogowej respektuje:

1. **Zasady wynikające z wyraźnie brzmiących przepisów poprzez proste ich zastosowanie**
2. **Zasady wynikające z przepisów dopełnione treściowo zasadami wynikającymi z istoty bezpieczeństwa**
3. **Zasady wynikające z istoty bezpieczeństwa w ruchu drogowym w sytuacji braku regulacji szczegółowej**
4. **Zasady wynikające z istoty bezpieczeństwa w ruchu drogowym stanowiące zaprzeczenie wyraźnych przepisów „kodeksu drogowego”**

Na wstępie należy zaznaczyć, iż zaprezentowany podział nie odzwierciedla teoretycznej konstrukcji i charakteru norm stanowiących o nakazach/zakazach określonego zachowania w ruchu drogowym, co pozwalałoby na aprioryczne ustalenie ich wartości normatywnej, lecz wprowadza grupy zasad z uwagi na wynik dokonanej interpretacji (ocena *ex post*). O przynależności konkretnej zasady do danej kategorii można

⁴ R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 235. Tak też przyjmuje się w orzecznictwie - Uchwała SN z 28 lutego 1975, V KZP 2/74, OSNKW 1975, Nr 3-4, poz. 33

⁵ Podział i przykłady za: J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 181 i n.

⁶ Podział na ogólne i szczególne zasady bezpieczeństwa wg: R. A. Stefański, *Komentarz do art. 177 k.k.*, [w:] M. Filar (red.), M. Bojarski, M. Filar, W. Filipkowski, O. Górniok, S. Hoc, P. Hofmański, M. Kalitowski, M. Kulik, L. K. Paprzycki, E. Pływaczewski, W. Radecki, Z. Sienkiewicz, Z. Siwik, R. A. Stefański, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, L. Wilk, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2008, t. 3, s. 676

mówić w zasadzie tylko na gruncie precyzyjnie ustalonych stanów faktycznych, o czym świadczy chociażby fakt, iż niektóre zasady należeć mogą bądź do grupy pierwszej, bądź też do grupy czwartej, o czym niżej.

Warto również podkreślić kluczową dla konstrukcji przedstawionego podziału okoliczność, iż za zasadę bezpieczeństwa wynikającą z istoty bezpieczeństwa w sytuacji braku regulacji szczegółowej należy uznać zasadę ogólną, wyrażoną co prawda w „kodeksie drogowym”⁷, nieposiadającą jednak dopełnienia w postaci innych przepisów na tyle precyzujących tę zasadę, by uznać ją za stanowiącą wynik interpretacji wyraźnego przepisu. Innymi słowy, wyraźnie brzmiącym przepisem wprowadzającym szczegółową zasadę bezpieczeństwa będzie ten, który dla uczestnika ruchu drogowego stanowić będzie kompletny nakaz lub zakaz określonego zachowania bez potrzeby odwoływania się do tzw. ostrożności ogólnej bądź przepisów zbudowanych za pomocą klauzuli generalnej. Przykładem może być zakaz poruszania się, gdy sygnalizator świetlny pokazuje światło czerwone, nakaz ustąpienia pierwszeństwa przejazdu w wyniku zastosowania się do zasady „prawej ręki”, nakaz jazdy sprawnym technicznie pojazdem. A zatem zawsze, gdy istnieje wyraźny przepis regulujący zachowanie uczestnika ruchu drogowego, którego proste zastosowanie w określonej sytuacji faktycznej oznaczać będzie poszanowanie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, będziemy mieli do czynienia z zasadą z grupy pierwszej.

Z kolei w grupie drugiej znajdują się zasady, które mają swoje normatywne zakorzenie w przepisie szczególnym, jednak nie jest możliwe ustalenie ich właściwej treści bez odwołania się do tzw. istoty bezpieczeństwa w ruchu. Przykładem może być zasada prędkości bezpiecznej, obowiązek zachowania bezpiecznego odstępu podczas wyprzedzania, obowiązek zachowania odstępu niezbędnego dla wyhamowania przed pojazdem poprzedzającym, obowiązek hamowania w sposób niepowodujący zagrożenia dla innych uczestników ruchu.

W tym miejscu przydatne będzie wyróżnienie spośród wskazanych przez R. A. Stefańskiego tzw. zasad ogólnych bezpieczeństwa w ruchu drogowym zasadę ostrożności i zasadę ograniczonego zaufania, z wyłączeniem zasady prędkości bezpiecznej. Na potrzeby dalszych rozważań te dwie zasady można nazwać korygującymi⁸. **Wyróżnienie zasad korygujących, obejmujących zasadę ostrożności i zasadę ograniczonego zaufania opiera się z jednej strony, na odmiennej funkcji tych dwóch zasad w stosunku do zasady prędkości bezpiecznej, oraz z drugiej, na odmiennych sposobach regulacji ustawowej wspomnianych zasad.** Już w tym momencie można powiedzieć, że w przypadkach objętych regulacją grupy trzeciej nakaz lub zakaz określonego zachowania wynikać będzie wyłącznie z zastosowania wspomnianych dwóch zasad.

Kategoria zasad korygujących zasadza się przede wszystkim na spostrzeżeniu, iż wszędzie tam, gdzie brak jest szczegółowej zasady regulującej postępowanie uczestnika ruchu, wybór określonego manewru wynika wyłącznie z zasady ostrożności lub zasady ograniczonego zaufania⁹. Wydaje się niemożliwym wytypowanie reguły niewynikającej z wyraźnego przepisu, obowiązującej uczestnika ruchu jako zasada bezpieczeństwa, niebędącej jednocześnie przejawem jednej ze wskazanych dwóch zasad ogólnych. Zapewnienie możliwe pełnego bezpieczeństwa w komunikacji drogowej w tych sytuacjach, gdy żaden przepis nie reguluje określonego sposobu zachowania się uczestników ruchu wiąże się zatem właściwie z

⁷ W obecnym stanie prawnym wszystkie tzw. zasady ogólne są skodyfikowane: zasada ostrożności w art. 3 PRD, zasada ograniczonego zaufania w art. 4 PRD, zasada prędkości bezpiecznej w art. 19 PRD

⁸ Wg A. Bachracha zasadę ograniczonego zaufania można było nazwać „normą korekcyjną” – w ówczesnym stanie prawnym zasada ta nie była wyrażona wprost w ustawie. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa 1974, s. 282

⁹ „Lub” w znaczeniu alternatywy łącznej

zasadą ostrożności¹⁰, jednak zasada ograniczonego zaufania poza swoim wymiarem gwarancyjnym także określa zakres zachowań bezpiecznych¹¹ poprzez generalne wyznaczenie sytuacji, w których uczestnik ruchu winien wykazać wzmożoną ostrożność i asekuracyjność, co często oznacza zaniechanie lub zmianę zachowania w normalnych okolicznościach bezpiecznego (aspekt negatywny zasady ograniczonego zaufania)¹². Zasady korygujące, mimo, iż stosowalne są we wszystkich sytuacjach drogowych, dochodzą do głosu w praktyce najczęściej w przypadkach, gdy przepisy „kodeksu drogowego” nie regulują w pełni zachowań poszczególnych uczestników ruchu w określonym stanie faktycznym, rzadziej jako dopełnienie zasady wynikającej z przepisu szczególnego, a wyjątkowo nakazywać będą zachowanie przeciwne do wynikającego z przepisu wprowadzającego zasadę szczególną, o czym będzie mowa poniżej. Co prawda nie można powiedzieć, że przykładowo zasada ostrożności wyrażona w art. 3 PRD ma wybiórcze zastosowanie, każda bowiem sytuacja drogowa wymaga zachowania ostrożności. Jednak pod względem treściowym zakres jej oddziaływania wyznaczony jest negatywnie przez zakresy oddziaływania zasad szczególnych. Jest ona zatem najbardziej ogólną zasadą bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dopełniającą katalog możliwych reguł ostrożności dotyczących tej sfery funkcjonowania człowieka. Po to wprowadzone są zasady szczególne ruchu drogowego za pomocą wyraźnych przepisów, by w możliwie najpełniejszy, zapewniający największe bezpieczeństwo, sposób regulować ruch drogowy, bez konieczności odwoływania się do niedookreślonych, ogólnych zasad wyrażonych za pomocą sformułowań nieostrych. Z uwagi jednak na fakt ogromnej różnorodności możliwych sytuacji drogowych, nie jest możliwe skonstruowanie zasad szczególnych optymalizujących zachowanie uczestników ruchu dla każdego z przypadków¹³. Wzmocnienia dla takiego spojrzenia na relacje między zasadami można szukać w sposobie rozumienia pojęcia ostrożności na gruncie PRD jako tzw. ostrożności zwykłej (w opozycji do tzw. ostrożności maksymalnej lub ostrożności przeciętnej)¹⁴ – oczywiście ilekroć sytuacja drogowa nie wymaga zachowania ostrożności szczególnej. Można zatem uznać, iż podjęcie przez uczestnika ruchu określonego zachowania, które jest regulowane przepisem wprowadzającym zasadę szczególną, nie musi być moderowane z uwagi na hipotetyczny wymóg zachowania dodatkowo np. ostrożności maksymalnej, gdyż adresat normy działa w zaufaniu, że respektując zasadę szczególną nie zostanie mu postawiony zarzut naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu (oczywiście poza przypadkami z grupy drugiej). Pozwala to na sformułowanie swoistego domniemania, że ilekroć podejmowane jest zachowanie regulowane zasadą szczególną, danie posłuchu normie wyrażającej tę zasadę pozwala na określenie zachowania jako ostrożnego. Argumentacja taka znajduje poniekąd oparcie w wykładni systemowej, jako że art. 3 i 4 mieszczą się w rozdziale 1 działu II PRD zatytułowanym „Zasady ogólne”, odnosząc się do wszelkich form uczestnictwa w ruchu drogowym.

Odpowiednio rozważania powyższe znajdują zastosowanie do zasady ograniczonego zaufania. Regułą jest zaufanie do innych uczestników ruchu, co pozwala na ograniczenie się do respektowania szczególnych zasad w poczuciu zachowania zgodnego z prawem bez

¹⁰ Zdaniem R. A. Stefańskiego art. 3 PRD statuujący zasadę ostrożności odnosi się wprost do zagadnienia obowiązków uczestników ruchu, zakreślając pewien ogólny wzorzec. R. A. Stefański, *Komentarz do art. 3 [w:] Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, LEX 2008, t. 22

¹¹ Ruch drogowy ze swojej natury jest niebezpieczny. W podanym znaczeniu cecha bezpieczeństwa oznacza zgodność z przyjętymi zasadami bezpieczeństwa.

¹² Tak jest w sytuacjach nierespektowania zasad przez inne osoby – wówczas zapewnienie bezpieczeństwa nierzadko wymaga podjęcia określonych manewrów nieprzewidzianych w przepisach. R. A. Stefański, *Komentarz do art. 4 [w:] Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, LEX 2008, t. 5

¹³ R. A. Stefański, *Komentarz do art. 177...*, t. 3, s. 676

¹⁴ R. A. Stefański, *Komentarz do art. 3...*, t. 8

konieczności moderowania zachowania wyznaczonego przez wzorzec pochodzący od zasady szczególnej przykładowo z uwagi na hipotetyczną regułę braku zaufania. Tylko wyraźny sygnał świadczący o zamiarze niezastosowania się innego uczestnika ruchu do zasad regulujących ten ruch nakazuje ograniczenie poziomu zaufania i podjęcie dodatkowych działań, nieregulowanych za pomocą zasad szczególnych, pozwalających na likwidację stanu zagrożenia. Takie spojrzenie daje podstawy do przyjęcia, iż zasady korygujące mają w omawianym kontekście charakter subsydiarny w stosunku do innych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym¹⁵.

Rozważania powyższe wymagają pewnej modyfikacji w stosunku do drugiej grupy zasad. Do zbioru tego zaliczono reguły wyrażone co prawda w przepisie, jednak wymagające dopełnienia za pomocą zasad korygujących. A zatem adresat normy ma tylko częściową wskazówkę odnośnie swojego zachowania, natomiast pełny wzorzec zachowania wymaga tu odwołania się do pojęć nieostrzych. Odmiennie zatem niż w grupie trzeciej, gdzie zasady korygujące stanowiąc będą kompletny nakaz lub zakaz zachowania, w omawianej grupie będą się one aktualizować jako realne dopełnienie normy.

Zasada prędkości bezpiecznej ma z kolei wymiar bezwzględny w tym znaczeniu, iż znajduje realne zastosowanie w każdej sytuacji drogowej z udziałem pojazdów. Nawet, gdy zachowania poszczególnych uczestników ruchu są w pełni regulowane, jak jest np. w przypadku regulacji pierwszeństwa przejazdu na oświetlonym skrzyżowaniu, obowiązkiem kierowców jest zachowanie prędkości bezpiecznej¹⁶. Zasada ta ma zatem charakter pierwotny w tym znaczeniu, że inaczej niż zasady korygujące, określa wybrany parametr zachowania uczestników ruchu w sposób pełnowymiarowy. Dodatkową okolicznością odróżniającą zasadę prędkości bezpiecznej od zasad korygujących jest fakt nieco bardziej precyzyjnego wyznaczenia zbioru desygnatów tego pojęcia poprzez wprowadzenie limitów prędkości dopuszczalnej administracyjnie. Co prawda za jak najbardziej słuszną należy uznać tezę wyroku SN z dnia 25 maja 1995 r.: „Zachowanie tzw. prędkości administracyjnie dozwolonej nie może samo przez się świadczyć o tym, że kierowca zachował prędkość bezpieczną w rozumieniu art. 17 ust. 1 [obecnie: art. 19 ust. 1] prawa o ruchu drogowym. Na drodze bowiem - niezależnie od tego, czy ruch pojazdów odbywa się we dnie, czy w nocy, mogą *in concreto* panować takie warunki atmosferyczne (np. gołoledź, mgła) czy też takie natężenie ruchu, że nawet prędkość znacznie mniejsza od administracyjnie dozwolonej nie będzie zapewniała panowania nad pojazdem”¹⁷. Sam ustawodawca zresztą zastrzega, iż prędkością bezpieczną jest taka, która pozwala na panowanie nad pojazdem w określonych warunkach drogowych. Jednakże trudno z drugiej strony nie zgodzić się z poglądem, wedle którego określenie maksymalnej prędkości dopuszczalnej administracyjnie wyznacza pewien poziom potencjalnego bezpieczeństwa dla sytuacji najbardziej typowych, pozbawionych jakichkolwiek warunków nakazujących zmniejszenie prędkości.¹⁸ Nie może być negatywnie

¹⁵ W związku z tym nie wydaje się w pełni uzasadnione, a na pewno nie jest konieczne, uzasadnianie naruszenia zasad bezpieczeństwa poprzez przyjęcie, że sprawca naruszył zasadę ostrożności w wyniku naruszenia innej zasady szczególnej lub naruszył zasadę ograniczonego zaufania w wyniku naruszenia innej zasady szczególnej. W takich sytuacjach wystarczające dla wykazania bezprawności zachowania sprawcy jest stwierdzenie naruszenia określonej zasady szczególnej. A zatem odwołanie się bezpośrednio do zasady korygującej ma sens wtedy, gdy zachowanie uczestnika ruchu nie było regulowane zasadą szczególną (gdy nieodpowiedniość zachowania nie wynika z naruszenia zasady szczególnej). Praktyka zaś pokazuje, że najczęściej sądy w uzasadnieniach wyroków zarzucają sprawcy naruszenie określonej zasady korygującej z uwagi na niezastosowanie się do wyraźnego przepisu ustawy.

¹⁶ Podczas przejazdu przez skrzyżowanie obowiązuje, naturalnie, również np. zasada ostrożności. Jednak respektowanie pierwszeństwa przejazdu przez wszystkich kierowców pozwala na przyjęcie, że ich zachowanie jest ostrożne.

¹⁷ Wyrok SN z dnia 25 maja 1995 r., II KRN 52/95, OSNKW 1995, nr 11-12, poz. 82

¹⁸ R. A. Stefański, *Komentarz do art. 19...*, t. 12

wartościowane zachowanie polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego z prędkością równą prędkości maksymalnie dopuszczalnej administracyjnie, jeżeli brak jest przesłanek wskazujących na konieczność zmniejszenia prędkości poniżej tej granicy.¹⁹ Można zatem zaryzykować stwierdzenie, że zgodnym z zasadami bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest prowadzenie pojazdu z prędkością równą maksymalnie dopuszczalnej zawsze wtedy, gdy brak jest dodatkowych warunków limitujących ten parametr.²⁰ Główną intencją powyższego rozumowania jest wykazanie, iż kierowca ma przynajmniej częściową wskazówkę, jak winien się zachować, by nie naruszyć zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W opozycji natomiast do zasady prędkości bezpiecznej, zasady korygujące wywodzone są wyłącznie z tzw. ostrożności ogólnej, zasad doświadczenia życiowego, racjonalności czy wręcz reguł prakseologicznych.

Najczęstsze w praktyce są sytuacje, w których w braku regulacji szczególnej zachowanie uczestnika ruchu determinowane jest jedną z zasad korygujących (trzecia grupa zasad). Przypadki zaliczone do grupy czwartej należą do rzadkości, mało spotykane są bowiem stany faktyczne, w których nie znajduje pozytywnego zastosowania żadna z zasad szczególnych, a to z uwagi na fakt, iż ostrożność zachowania wywodzona z zasad korygujących nakazuje podjęcie manewru sprzecznego z zasadą szczególną. Takie zachowanie jest wymagane zasadniczo w sytuacjach krytycznych bądź wywołanych nieprawidłowym zachowaniem innego uczestnika ruchu²¹, np. przekroczenie dozwolonej szybkości jazdy dla uniknięcia zderzenia z nieoczekiwaną przeszkodą, wyprzedzanie lub wymijanie z nieprawidłowej strony pojazdu zajmującego nieprawidłowe miejsce na jezdni²². W tej grupie zachowań zasady korygujące pełnią zatem funkcję swoistych meta norm poprzez uchylenie zastosowania określonej reguły szczególnej z uwagi na nagłość bądź nietypowość sytuacji na drodze.

Problem hierarchii zasad i tzw. „rażącego naruszenia zasady bezpieczeństwa”

¹⁹ Argumentów dla takiego postrzegania zasady prędkości bezpiecznej dostarcza wykładnia celowościowa, uprawniona wobec niejednoznaczności sformułowania językowego normy wyrażonej w przepisie art. 19 PRD rozumianym jako dopełnienie znamion typu czynu zabronionego z art. 177 kk. Wydaje się bowiem, iż dobrem prawnym chronionym przez wspomniany typ czynu zabronionego jest nie tylko ogólnie sformułowane bezpieczeństwo w komunikacji, chroniące bezpośrednio życie i zdrowie człowieka, ale raczej bezpieczeństwo w możliwie sprawnej, szybkiej komunikacji. Posługiwanie się tak ujętym dobrem prawnym może być kwestionowane z punktu widzenia czystości dogmatycznej poprzez mieszanie pojęć dobra prawnego i wartości społecznej dla dobra równoważnej, którą w omawianym typie jest wspomniana szybkość komunikacji, jednak jest to zabieg celowy. Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym mają bowiem chronić bezpieczeństwo sprawnie przemieszczających się osób, czego przeciwieństwem byłoby wprowadzenie reguł bezwzględnie maksymalizujących bezpieczeństwo w ruchu, tym samym nieuchronnie prowadzących do paraliżu na drogach. Wsparciem dla takiego pojmowania dobra prawnego w ramach typu czynu zabronionego z art. 177 kk jest konsekwentna linia orzecznicza SN dotycząca zasady ograniczonego zaufania. SN niejednokrotnie zajmował stanowisko, iż należy wystrzegać się takiego pojmowania zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, które przeczyłoby sprawnej komunikacji. Patrz wyr. SN z dnia 9 grudnia 1959 r., I K 598/59, OSPiKA 1961, z. 3, poz. 85, wyr. SN z dnia 6 czerwca 1962 r., Rw 579/62, OSNKW 1963, nr 3, poz. 63, wyr. SN z dnia 29 września 1993 r., III KRN 127/93, Pal. 1994, z. 3-4, s. 164, wyr. SN z dnia 25 maja 1995 r., II KRN 52/95, OSNKW 1995, nr 11-12, poz. 82

²⁰ Inną sprawą jest to, że praktyka życia codziennego uczy, iż stan odpowiadający pełnemu bezpieczeństwu przy prędkości równej maksymalnie dopuszczalnej administracyjnie nie jest regułą z uwagi na ilość czynników wpływających na zakres prędkości bezpiecznej. Bogaty ich katalog przedstawia R. A. Stefański, *Komentarz do art. 19...*, t. 6 – 24, a zwłaszcza t. 6, 7, 8, 9, 10

²¹ A zatem w razie aktualizacji zasady ograniczonego zaufania w konkretnych okolicznościach

²² Przykłady za R. A. Stefański, *Komentarz do art. 3...*, t. 6, podobnie argumentuje J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, PiP 1991/1, s. 88

Przedstawiony wyżej podział zasad z uwagi na rodzaj oraz stosunek do przepisów wprowadzających reguły szczególne nie ma jednoznacznego przełożenia na kwestię hierarchii zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wątpliwa wydaje się dopuszczalność tworzenia generalno – abstrakcyjnej hierarchii zasad znajdujących zastosowanie w konkretnych stanach faktycznych. Bywa bowiem tak, że określona zasada, mimo tego, że generalnie spełnia kardynalną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa na drogach, w danej sytuacji nie będzie stanowić najistotniejszego czynnika, którego zachowanie pozwoli na minimalizację lub likwidację stanu zagrożenia. Przykładem może być zasada prędkości bezpiecznej, która charakteryzowana jest jako jedna z najistotniejszych, mających ewidentne przełożenie na poziom bezpieczeństwa w ruchu²³. Jednakże nie trudno zauważyć, iż naruszenie tej zasady może mieć różny stopień, co prowadzić może do sytuacji, w której nieznaczne przekroczenie prędkości, mimo pozostawania w związku ze skutkiem, nie będzie odgrywało decydującej roli dla zaistnienia tego skutku wobec jednoczesnego naruszenia zasad przez innego uczestnika ruchu, które to naruszenie z określonych powodów będzie można uznać za główną przyczynę.

Wydaje się wobec tego, iż co najmniej niecelowe jest poszukiwanie zasad o znaczeniu pierwszorzędym dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a tym samym wyodrębnianie zasad o znaczeniu drugorzędym. Z uwagi na podnoszony już powyżej fakt ogromnej różnorodności sytuacji drogowych oraz na aktualizację tylko niektórych zasad w odniesieniu do konkretnego przypadku, przydatne dla dalszych wywodów będzie rozważenie kwestii stopnia naruszenia zasad bezpieczeństwa. Zastanović się należy zwłaszcza nad cechą zachowania uczestnika ruchu jaką jest „rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa”²⁴. Pojęcie to nie ma charakteru normatywnego, zaś jego wyróżnienie będzie bazą dla dalszych rozważań na temat szczegółowych kryteriów normatywnego warunku przypisania skutku w przestępstwie spowodowania wypadku komunikacyjnego, co w wielu przypadkach doprowadzi do nadania mu przymiotu pojęcia centralnego.

Słowo „rażący” należy rozumieć jako „wybijający się, uderzający, rzucający się w oczy”²⁵. Odniesienie tego pojęcia do naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym jako przesłanki obiektywnego przypisania skutku wymaga rozstrzygnięcia jego zakresu zastosowania. Przede wszystkim należy przyjąć, iż o uznaniu danego zachowania za rażąco naruszające zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym decydować winny wyłącznie okoliczności przedmiotowe samego zdarzenia. Intuicyjne nazwanie rażącym umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa (np. zamierzonego przekroczenia dopuszczalnej prędkości) jest zarówno niecelowe, jak i niepoprawne od strony dogmatycznej²⁶. Głównym założeniem

²³ R.A. Stefański, *Komentarz do art. 19...*, t. 1

²⁴ Na niebagatelne znaczenie uznania, że zachowanie określonego uczestnika ruchu stanowiło rażąco naruszenie zasad bezpieczeństwa wskazuje też M. Bielski przy okazji rozważania kolizji odpowiedzialności za skutek poprzez porównanie stopnia naruszenia reguł ostrożności. M. Bielski, *op. cit.*, s. 303 i n., a w omawianym kontekście zwłaszcza przyp. 939 i 942

²⁵ <http://sjp.pwn.pl/szukaj/rażący>

²⁶ Co jednak jest nagminną praktyką w orzecznictwie. W tym miejscu wypada zauważyć, iż praktyka sądowa nie wykazuje najmniejszej konsekwencji w posługiwaniu się pojęciem „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa”, często używając go jako uwypuklenia naganności całościowo pojmanego zachowania sprawcy. Jaskrawość tego typu przypadków została zauważona w trakcie prowadzonych na potrzeby opracowywanego tematu badań aktowych w krakowskich sądach rejonowych, zwłaszcza w praktyce związanej z wypadkami z przyczynienia się kilku kierowców. Sądy mają niezwykłą łatwość w uznawaniu, iż wymuszenie pierwszeństwa przejazdu jest zawsze rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa, podczas gdy przekroczenie prędkości bezpiecznej tylko niekiedy. W sprawie o sygn. II K 1695/07/N Sąd Rejonowy dla Krakowa – Nowej Huty w Krakowie skazał kierowcę, który wymusił pierwszeństwo na skrzyżowaniu poprzez naruszenie „zasady prawej ręki”, przez co przyczynił się do wypadku, w którym śmierć poniósł kierowca motocykla rozpędzonego do prędkości 115 km/h. W sprawie tej biegły ustalił, iż zachowanie prędkości bezpiecznej przez pokrzywdzonego pozwoliłoby na opuszczenie skrzyżowania przez pojazd oskarżonego mimo wymuszenia przez niego

nauki o obiektywnym przypisaniu jest bowiem określenie przedmiotowych kryteriów tego przypisania, wszelkie zaś kwestie związane z kryteriami subiektywnymi należy rozważać przy ocenie realizacji strony podmiotowej przestępstwa z art. 177 kk.²⁷ By zatem „rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa” było pojęciem przydatnym z punktu widzenia poszukiwania dodatkowych kryteriów przypisania, konieczne jest oczyszczenie przedpola rozważań poprzez zawężenie jego zakresu do płaszczyzny czysto przedmiotowej.

Głównym jednak problemem związanym z wytypowaniem powyższej kategorii pojęciowej jest wyznaczenie przynajmniej ogólnych ram, dla których pojęcie to będzie adekwatne. Jak już wyżej wspomniano, „rażącym” będzie tylko najbardziej jaskrawe naruszenie zasady bezpieczeństwa, a zatem skrajnie nieodpowiednie. Generalna trudność w operowaniu powyższym sformułowaniem wynika z faktu, iż odnosi się ono do kryteriów wartościujących, co zmusza do każdorazowego rozstrzygnięcia czy na skali możliwych naruszeń zasad bezpieczeństwa badane w konkretnym przypadku pozostaje niejako na drugim biegunie w stosunku do płaszczyzny wyznaczonej przez zachowanie zgodne z zasadą. **Wydaje się jednak, iż poza określeniem ogólnych ram nie jest możliwe sformułowanie pozytywnej definicji „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa”, stosowalnej w każdym przypadku. Kryterium pomocniczym (ale nieprzesądającym, zwłaszcza jeśli chodzi o wypadki z przyczynienia) dla oceny zachowania uczestnika ruchu pod kątem subsumcji pod omawiane pojęcie może być całkowicie oderwana od skutku ocena potencjalnego ryzyka wywołania negatywnego skutku w wyniku podjęcia konkretnie nieostrożnego zachowania²⁸. Wyprzedzając zatem dokonywanie ocen dotyczących istnienia związku normatywnego pomiędzy naruszeniem konkretnej zasady bezpieczeństwa, a konkretnym skutkiem, wskazana byłaby każdorazowa próba oceny stopnia ryzyka nastąpienia skutku w wyniku podjęcia określonego zachowania bez względu na to, czy skutek ten pozostawał w związku z naruszeniem, czy też nie. Przyjęcie, iż samo zachowanie było potencjalnie niebezpieczne w takim stopniu, iż prawdopodobieństwo nastąpienia negatywnego skutku było bardzo wysokie, a dodatkowo szansa ocalenia dobra prawnego w danych okolicznościach niska (czy to z uwagi na podjęcie dodatkowego działania przez potencjalnego sprawcę, czy przez potencjalną ofiarę wypadku) przy jednoczesnym braku analogicznego ryzyka pochodzącego z innych źródeł, pozwalałoby, z pewną dozą ostrożności, na przyjęcie, iż dane zachowanie stanowiło „rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa”²⁹.**

Pytanie brzmi natomiast, czy naruszenie każdej zasady możemy potencjalnie nazwać rażącym? Czy zatem w każdej sytuacji drogowej możemy mieć do czynienia z rażącym

pierwszeństwa przejazdu. Sąd uznał, iż wymuszenie pierwszeństwa było „rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa” i wymierzył karę 1 roku i 6 miesięcy pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem wykonania kary na 4 lata, grzywnę oraz zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 1 roku. W sprawie tej poważne wątpliwości budzi rozumowanie sądu co do stopnia przyczynienia się obu kierowców do powstania skutku, co nie pozwoliło ani na obniżenie sankcji, ani na ewentualne zastosowanie negatywnej przesłanki przypisania.

²⁷ M. Bielski, *op. cit.*, s. 403 i n.

²⁸ Inaczej zatem niż w ramach nauki o zwiększeniu ryzyka, która służy uzasadnieniu powiązania naruszenia reguły ostrożności ze skutkiem, wzrost ryzyka prowadzi tu do nadania dodatkowej cechy samemu zachowaniu. Samo uznanie, że określone zachowanie potencjalnego sprawcy stanowi „rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa” nie byłoby bowiem (co do zasady) wystarczające dla powiązania go ze skutkiem, o czym niżej.

²⁹ Problem z nieostrością kryterium odnoszącego się do prawdopodobieństwa nie miałby w przedstawionym rozumowaniu tak doniosłego znaczenia jak w nauce o zwiększeniu ryzyka, która przyjmuje je jako łącznik zachowania i skutku. Prezentowana koncepcja posługuje się pojęciem prawdopodobieństwa nastąpienia skutku jedynie dla nadania zachowaniu potencjalnego sprawcy dodatkowego przymiotu, jakim byłoby „rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa”, co nie prowadziłoby *per se* do powiązania go ze skutkiem.

naruszeniem zasad bezpieczeństwa? Udzielenie odpowiedzi na to pytanie wymaga odwołania się do przedstawionego powyżej podziału zasad.

Rozważenia wymaga grupa zasad wynikających wprost z przepisów szczególnych kodeksu drogowego, a zatem należących do kategorii pierwszej zaprezentowanego podziału. Z uwagi na fakt, iż nie jest przedmiotem niniejszej pracy szczegółowa analiza zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, lecz jedynie ich wykorzystanie przy budowaniu pewnych kryteriów przypisania, wypada ograniczyć się w tym miejscu do lakonicznego stwierdzenia, że uznanie określonego zachowania za rażąco naruszające zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym wymaga uwzględnienia specyfiki określonych sytuacji i ustalenia funkcji danej zasady dla optymalizacji bezpieczeństwa w określonym układzie sytuacyjnym. Z pewnością zbyt daleko idące byłoby twierdzenie, wedle którego każde naruszenie wyraźnie brzmiącego przepisu aplikującego zasadę szczególną byłoby rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa przykładowo z uwagi na wysoką jej rozpoznawalność oraz automatyzm stosowania dla kierowcy posiadającego niezbędną wiedzę i doświadczenie. Wiele zasad szczegółowych mających swoje normatywne zakorzenienie w wyraźnie brzmiących przepisach ze swej natury nie może mieć decydującego znaczenia dla nastąpienia skutku z uwagi na drugorzędny charakter jej funkcji ochronnej. Nie ulega jednak wątpliwości, że naruszenie niektórych zasad szczególnych niemal automatycznie prowadzić będzie do uznania go za rażące, np.: wyprzedzanie na przejściu dla pieszych lub na skrzyżowaniu, tzw. wyprzedzanie na podwójnej ciągłej linii, oczywiście pod warunkiem, że zachowania te nie będą podejmowane w wyniku aktualizacji zasad z grupy czwartej. Większość jednak naruszeń będzie kwalifikowanych jako rażące wyłącznie w oparciu o analizę konkretnego przypadku.

Wydaje się, że naruszenie zasad drugiej i trzeciej grupy również może stanowić rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa. Mimo, że zasady te wyrażone są wprost tylko częściowo (grupa druga), lub też nie są w ogóle wyrażone i wynikają z sytuacyjnej konieczności wyboru zachowania możliwie najostrożniejszego, możliwym wydaje się wyszukanie zachowań o wspomnianym przymiocie. Najprostszym przykładem w grupie drugiej będzie trzykrotne przekroczenie dopuszczalnej prędkości, a dla grupy trzeciej – całkowite zaniechanie obserwacji drogi z uwagi na odwrócenie się kierowcy w celu sięgnięcia na tylnie siedzenie po określony przedmiot. Podobne przypadki nie będą jednak liczne z uwagi na istotę tych zasad jako wynikających przynajmniej częściowo z tzw. ostrożności ogólnej, konkretyzującej się *ad hoc*. Trudno bowiem stawiać zarzut uczestnikowi ruchu, że rażąco narusza zasady bezpieczeństwa poprzez niezastosowanie się do zasady niewyrażonej wprost w przepisie, chyba że jej obowiązywanie można w danym kontekście faktycznym uznać za oczywiste. Uprawnione wydaje się zatem ogólne spostrzeżenie, iż zarzut rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa kierowany do określonego uczestnika ruchu z uwagi na niezastosowanie się do drugiej i trzeciej kategorii zasad wymaga znacznie szerszego uzasadnienia niż naruszenie zasad z grupy pierwszej i w praktyce będzie najrzadszy.

Rozważenia wymaga wreszcie ostatnia grupa zasad. Kategoria ta została wyróżniona z uwagi na konieczność podjęcia zachowania sprzecznego z wyraźnym nakazem lub zakazem wyrażonym w ustawie z uwagi na określony, wyjątkowy układ sytuacyjny, co podyktowane jest eliminującym działaniem zasad korygujących. Przyznać wypada, iż konstruowanie obowiązku określonego zachowania z uwagi na ogólnie wyrażone reguły ostrożności, które nakazują zachowanie sprzeczne z ustawą, co z kolei sankcjonowane jest za pomocą przepisu karnego, może być kontrowersyjne. Przyjęcie takiego spojrzenia wprowadza bowiem konieczność każdorazowej oceny, czy określona sytuacja na drodze wymaga od uczestnika ruchu zastosowania się do wyraźnie sformułowanego przepisu, czy też do zachowania całkiem odmiennego, co w skrajnej wersji mogłoby doprowadzić do zupełnej niepewności w podejmowanych decyzjach. Takie rozumowanie ewidentnie nasuwałoby wniosek o niezgodności powyższej kategorii z elementarnymi zasadami porządku prawnego

wyznaczonymi przez standard demokratycznego państwa prawnego. Zasadne jednak jest uwypuklenie dwóch istotnych kwestii. Po pierwsze, należy zauważyć, iż pewne przepisy PRD wprowadzają nakazy lub zakazy o charakterze niemającym bezpośredniego przełożenia na poziom bezpieczeństwa. Najlepszym przykładem może być zakaz używania klaksonu, uchylany w sytuacjach zagrożenia, co pozwala na każdorazowo konstruowany obowiązek jego użycia. Wymóg zachowania ostrożnego nakazuje zatem podjęcie zachowania sprzecznego z normą mającą charakter quasi – porządkujący. Po drugie, eliminacyjne działanie zasad korygujących obejmuje wyłącznie sytuacje wyjątkowe, w których prymat należy dać ogólnie sformułowanej ostrożności, a nie przeznaczonym dla sytuacji typowych przepisom. Konstatacja powyższa pozwala na przyjęcie, iż przepisy PRD mają w dużej mierze charakter wskazówek co do zachowania typowo najbardziej odpowiedniego, które w skrajnych sytuacjach powinny być naruszone. Wobec tego generalnie dopuszczalne jest budowanie obowiązku określonego zachowania będącego przeciwieństwem do modelu opartego na wyraźnie brzmiącym przepisie ustawy z uwagi na ogólnie ujęte reguły ostrożności (zasady korygujące). Nie można jednak tracić z pola widzenia kilku istotnych okoliczności, które współokreślają charakter zasad przynależących do grupy czwartej. Po pierwsze, nie ulega wątpliwości, iż szczególność omawianej kategorii opiera się przede wszystkim na wskazanej podstawowej cesze tych reguł, jaką jest ich **obowiązywanie w wyjątkowych, często krytycznych warunkach drogowych**. Naturalną konsekwencją takiego stwierdzenia jest wskazanie na **trudność w praktycznym zastosowaniu określonej zasady stanowiącej zaprzeczenie wyraźnie brzmiącego przepisu**. Wydaje się, iż można także podnieść argument dotyczący **obiektywnie niskiej rozpoznawalności aktualizacji reguły ostrożności należącej do grupy czwartej**. Obiektywnie niska rozpoznawalność winna być w tym kontekście rozumiana w bliskim powiązaniu z tzw. obiektywną przewidywalnością, stanowiącą jeden z przedmiotowych warunków przypisania, w odróżnieniu do wszelkich kryteriów podmiotowych czy zawinienia. W odróżnieniu jednak od przewidywalności, **rozpoznawalność byłaby pojęciem stopniowalnym, oznaczającym, iż przy obiektywnie niskiej rozpoznawalności można założyć, iż wzorcowy dobry kierowca miałby trudność w szybkim rozpoznaniu aktualizacji określonej zasady, bez względu na faktyczny poziom uświadomienia**. Szybkość rozwoju zdarzeń na drodze i konieczność wyboru zachowania możliwie najostrożniejszego pozwalałaby na przyjęcie, iż mimo obiektywnego istnienia wzorca powinnego zachowania dla danej sytuacji i obiektywnej możliwości zastosowania się do reguły ostrożności, praktyczna możliwość zastosowania się do takiego wzorca byłaby w sposób generalny obniżona, ale nie wykluczona. W największym skrócie, mimo obiektywnie istniejącego i obiektywnie możliwego do wypełnienia nakazu/zakazu określonego zachowania, wzorcowy obywatel miałby **trudność w rozpoznaniu aktualizacji tego nakazu/zakazu**. Nie ulega bowiem wątpliwości, iż nie może być rozpoznawalne to, co nie jest przewidywalne. Sama jednak przewidywalność odnosi się do skutku, a nie do sytuacyjnie zmieniających się obowiązków uczestnika ruchu drogowego wywołanych sytuacją drogową.

Wszelkie podniesione powyżej argumenty pozwalają na postawienie tezy, zgodnie z którą naruszenie zasady należącej do grupy czwartej nigdy nie będzie rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa. Można wręcz zastanawiać się nad uznaniem wspomnianych naruszeń za generalnie mało istotne, choć postawienie tak daleko idącej tezy wymagałoby zbadania całej gamy możliwych przypadków, co niestety przekracza ramy niniejszego opracowania. Wracając jednak do podjętej wyżej próby określenia pojęcia „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa” i wyprowadzonego wniosku co do kryterium pomocniczego, jakim byłoby potencjalne ryzyko nastąpienia negatywnego skutku, można stwierdzić, iż **zachowanie polegające na naruszeniu zasad z grupy czwartej nie wywołuje samoistnie wysokiego prawdopodobieństwa nastąpienia negatywnego skutku**. Takie

ryzyko bowiem już istnieje w chwili aktualizacji obowiązku podjęcia określonego zachowania (bez względu na to czy jego źródłem jest zachowanie innego kierowcy, czy też warunki pozaosobowe), toteż niezastosowanie się do zasady z grupy czwartej prowadzić może ewentualnie do eskalacji tego ryzyka.

Szczegółowe rozważania na temat normatywnego warunku przypisania i poszukiwanie dodatkowych kryteriów przypisania

Wydaje się, że wśród koncepcji szczegółowych nauki o obiektywnym przypisaniu skutku najdalej idące, a jednocześnie najbardziej kontrowersyjne są postulaty nauki o zwiększeniu ryzyka (*Risikoerhöhungslehre*). Jej przyjęcie oznacza, iż godzimy się na przypisanie sprawcy skutku w sytuacji, gdy nie ma pewności co do tego, czy przy zachowaniu zgodnym z prawem skutek i tak by nie nastąpił. Nie zostało przy tym wypracowane ściśle kryterium, które pozwalałoby rozstrzygnąć, gdzie przebiega granica między sytuacjami, w których jest albo nie jest możliwe przypisanie. Próbą wypracowania takiego kryterium jest postulowany wymóg realności szansy uratowania dobra prawnego przy zgodnym z prawem zachowaniu alternatywnym.³⁰ Realność tę można z kolei wyrazić za pomocą statystycznego prawdopodobieństwa, od ujęcia, w którym wystarczy statystyczna doniosłość, po ujęcie postrzegające ją jako znaczne, a zatem przekraczające próg 50%. Dodatkowym czynnikiem wspomagającym miałyby zaś być rodzaj naruszanego lub narażonego dobra prawnego, przy czym „im cenniejsze ze społecznego punktu widzenia jest dobro prawne, tym mniejsze prawdopodobieństwo uniknięcia negatywnego skutku [...] skłonni będziemy zaakceptować jako podstawę prawną karnego przypisania.”³¹

Przekonujące wydaje się podejście, wedle którego aprioryczne przyjęcie, iż szansa uratowania dobra prawnego w razie podjęcia zachowania zgodnego z prawem oscylująca wokół prawdopodobieństwa 50% zawsze miałyby prowadzić do przypisywalności skutku w obliczu wzrostu ryzyka naruszenia dobra w wyniku zachowania sprawcy, jest nie do pogodzenia z brzmieniem normy wyrażonej w art. 9 § 2 k.k.³² Zgodzić się należy z twierdzeniem, według którego zasadniczej podstawy, na której należałoby opierać dopuszczalność przypisania skutku, winno się szukać w ustaleniu, iż sprawca z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością, na gruncie całokształtu wiedzy na temat powiązań kauzalnych, wywołałby co najwyżej abstrakcyjną możliwość nastąpienia skutku, gdyby zachował się w sposób zgodny z prawem.³³ Takie ogólne założenie w pełni odpowiada wymogowi istnienia normatywnego powiązania pomiędzy czynem, a skutkiem, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady *in dubio pro reo*³⁴.

Należy jednak zastanowić się, czy bezwzględne przestrzeganie wymogu wykazania prawdopodobieństwa graniczącego z pewnością nienastąpienia skutku w alternatywnym przebiegu przyczynowym byłoby do pogodzenia z kryminalno-politycznego punktu widzenia, a także, czy w zestawieniu z praktyką orzeczniczą prowadziłyby zawsze do prawidłowych ocen w zakresie odpowiedzialności karnej.

W tym miejscu warto przywołać wielokrotnie opisywany w literaturze kasus z judykatury niemieckiej – *Radfahrerfall*.³⁵ Niemożność przypisania sprawcy skutku zasada się tu na niemożliwej do przekroczenia granicy prawdopodobieństwa nastąpienia skutku w postaci upadku nietrzeźwego rowerzysty także przy zachowaniu przez kierowcę większej

³⁰ J. Giezek, *Zgodne z prawem...*, s. 68 - 70

³¹ *Ibidem*, s. 71

³² M. Bielski, *op. cit.*, s. 240 i n.

³³ *Ibidem*, s. 242

³⁴ *Ibidem*, s. 244

³⁵ J. Giezek, *Przyczynowość...*, s. 215 i n., M. Bielski, *op. cit.*, s. 247 i n.

odległości podczas wyprzedzania, zgodnej z zasadami ruchu drogowego. Ryzyko to bowiem występowało zarówno w razie zachowania przez kierowcę większej, jak i mniejszej odległości, co w podanym przykładzie winno prowadzić do wykluczenia przypisania sprawcy skutku. Powstaje jednak pytanie, czy przypisanie byłoby wykluczone także w sytuacji, gdyby kazus *Radfahrerfall* odpowiednio zmodyfikować. Wyobraźmy sobie analogiczną sytuację, jednakże z dodaniem jazdy kierowcy ciężarówki pod znacznym wpływem alkoholu, ze zbyt dużą prędkością (rzędu 100 km/h), z niesprawnym układem kierowniczym (co było obiektywnie przewidywalne). Dla zwiększenia realizmu przykładu, można go wzbogacić o ustalenie przez biegłego³⁶, iż wypadek mógłby nastąpić także gdyby sprawca zachował odpowiednią odległość, jednak w różnych wariantach i konfiguracjach możliwość ta wyglądałaby różnie – od najwyższego prawdopodobieństwa uniknięcia wypadku przy ograniczeniu naruszeń zasad ruchu drogowego jedynie do niezachowania odpowiedniej odległości podczas wyprzedzania, po najniższy przy kumulacji wspomnianych naruszeń, a jednocześnie generalnie nierozstrzygującej wypowiedzi biegłego co do realności szansy zapobieżenia wypadku w każdym wariancie. Czy w takiej sytuacji przypisanie skutku należałoby odrzucić w każdym przypadku, zarówno bowiem przy naruszeniu jednej, jak i przy naruszeniu wielu reguł ostrożności biegły nie wypowiedziałby się kategorycznie co do możliwości uniknięcia skutku w razie zachowania zgodnego z prawem? Pytanie powyższe wiąże się w istocie z kwestią tego, w jakim stopniu tolerować możemy deficyt informacji na temat powiązań kauzalnych przy rozstrzyganiu istnienia związku między naruszeniem konkretnej reguły ostrożności, a skutkiem³⁷. Nie da się zaprzeczyć, iż ustalenie powiązania pomiędzy naruszeniem reguły ostrożności, a skutkiem w postaci uszczerbku na zdrowiu bądź śmiercią w wypadku nie zawsze sprowadza się do kategorycznej wypowiedzi czerpiącej swe uzasadnienie w pełnym odtworzeniu dynamiki ciał uczestniczących w kolizji, gdyż jak słusznie twierdzi J. Giezek³⁸, pewne zachowania, których nieodpowiedniość wynika z cechy modalnej, a zatem uzależnionej od konkretnych okoliczności zdarzenia, nie dają się uporządkować w kategoryczny ciąg następujących po sobie zależności typu cecha zachowania – skutek. Samo przyjęcie możliwości oparcia przypisania na prawdopodobieństwie uznać należy za dopuszczalne, gdyż z natury pewnych zachowań wynika określony pierwiastek ryzyka, który nierzadko aktualizuje się dopiero w wyniku nieszczęśliwego splotu zdarzeń³⁹. Przyjęcie zaś, iż w sytuacjach takich podstawą przypisania jest określony (odpowiednio wysoki) stopień prawdopodobieństwa oznacza bowiem jedynie określone prawdopodobieństwo istnienia możliwego do empirycznego opisu powiązania pomiędzy cechą zachowania, a skutkiem, które ze względu na brak powiązania deterministycznego godzimy się przyjąć dla stwierdzenia istnienia związku normatywnego.⁴⁰ Wracając do zmodyfikowanego kazusu, odpowiedź na pytanie o dopuszczalność przypisania sprowadza się tu zatem do rozstrzygnięcia, czy za normatywnie zorientowaną przyczynę należy uznać nieodpowiednie zachowanie sprawcy objawiające się w naruszeniu wielu reguł

³⁶ Więcej o praktycznym znaczeniu ocen formułowanych przez biegłych w dalszych rozdziałach

³⁷ M. Bielski, *op. cit.*, s. 245

³⁸ J. Giezek, *Przyczynowość...*, s. 216, przypis 82

³⁹ Oparcie związku normatywnego na prawdopodobieństwie dopuszcza wszak M. Bielski, stawiając jednak bezwzględny wymóg graniczenia z pewnością. M. Bielski, *op. cit.*, s. 245. Zaznaczyć należy w tym miejscu, iż w odniesieniu do przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego nieaktualny jest zarzut tegoż autora naruszenia postulatu *nullum crimen sine lege stricta* wobec niemożności wyraźnego rozgraniczenia typów z naruszenia i z konkretnego narażenia na niebezpieczeństwo dobra prawnego (*Ibidem*, s. 242), a to z uwagi na brak w k.k. odpowiednika art. 177 w postaci typu narażeniowego. Narażenie na niebezpieczeństwo w komunikacji karane jest na podstawie art. 86 § 1 k.w. Inną zaś kwestią jest zarzut naruszenia funkcji gwarancyjnej prawa karnego wobec upodobnienia typów z naruszenia dobra prawnego do typów z narażenia dobra na niebezpieczeństwo kierowany pod adresem nauki o zwiększeniu ryzyka. (*Ibidem*, s. 243)

⁴⁰ J. Giezek, *Zgodne z prawem...*, s. 63

ostrożności, czy też z uwagi na niemożność pewniejszego powiązania – wyłącznie nieszczęśliwy zbieg okoliczności, który nie pozwala na uznanie kierowcy za sprawcę. Jeżeli zaś nie sposób z całą pewnością przyjąć, że przy w pełni poprawnym zachowaniu kierowcy skutek by nie nastąpił, natomiast dostrzegalny jest ewidentny, znaczący wzrost ryzyka spowodowania skutku w wyniku kumulacji niebezpieczeństw pochodzących od każdego z naruszeń, można się zastanowić, czy nie należałoby obniżyć progu tolerancji wobec stopnia niepewności co do alternatywnego przebiegu przyczynowego. **Każde bowiem zachowanie niezgodne z regułami postępowania z dobrem prawnym, bez wątplenia oceniane negatywnie, niesie za sobą określony ładunek ryzyka naruszenia tego dobra. Zachowanie polegające na naruszeniu wielu reguł ostrożności w jednym momencie gromadziłoby więc w sobie jednostkowe ryzyka związane z każdym naruszeniem, co tworzyłoby abstrakcyjną sumę ryzyk, wyrażającą się w znacznym wzroście globalnego ryzyka naruszenia dobra prawnego. O ile porównanie możliwości wystąpienia skutku w wyniku dwóch alternatywnych zachowań, jednego – zgodnego z regułami ostrożności, a drugiego – naruszającego te reguły, prowadziło do sytuacji patowej, o tyle porównanie trzech kategorii zachowań, zgodnego z regułami ostrożności, naruszającego określoną regułę ostrożności, oraz naruszającego wiele reguł ostrożności, pozwalałoby na przyjęcie swoistej kategorii zachowania nazbyt ryzykownego⁴¹, dla którego poziom dopuszczalnego ryzyka byłby znacznie niższy, a tym samym poziom tolerancji dla wątpliwości co do wywołania skutku w alternatywnym przebiegu przyczynowym – odpowiednio wyższy.** Tak przeprowadzone rozumowanie prowadzi do wstępnego wniosku, iż symultaniczne naruszenie przez uczestnika ruchu kilku (co najmniej dwóch) zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym pozwalałoby na przypisanie negatywnego skutku z uwagi na ową zbyt dużą ryzykowność, przy odpowiednio niższym (ale wciąż wysokim) prawdopodobieństwie nienastąpienia skutku w alternatywnym przebiegu przyczynowym zakładającym zachowanie zgodne z prawem. W efekcie zatem, dopuścilibyśmy przypisanie sprawcy skutku nawet w sytuacji, gdyby nienastąpienie skutku w razie podjęcia działania nienaruszającego żadnej reguły ostrożności było prawdopodobne w stopniu mniejszym niż określony zasadniczo jako bliski pewności. **Bardzo istotnym warunkiem zaproponowanego rozwiązania byłoby istnienie uprawdopodobnionego powiązania każdej z naruszonych zasad ze skutkiem, co mimo braku powiązania pewnego, eliminowałoby nieuzasadnione kumulowanie zasad, które z całą pewnością nie pozostają w związku ze skutkiem.** Oczywiście osobnego rozważenia wymaga kwestia tego, jakie kategorie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym mogłyby w wyniku kumulacji naruszeń prowadzić do wspomnianego obniżenia progu prawdopodobieństwa, powyższe rozumowanie nie byłoby bowiem uzasadnione wobec naruszenia jakichkolwiek zasad bezpieczeństwa. **Zasadne jest w tym miejscu odwołanie się do przedstawionych powyżej rodzajów zasad i opowiedzenie się za ograniczeniem możliwości obniżenia progu tolerancji dla niepewności wobec alternatywnego przebiegu przyczynowego wyłącznie do kategorii wyróżnionej jako „rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa”, co pozwalałoby na umowne określenie zachowania jako „rażąco ryzykowne”. Przedstawione rozwiązanie należałoby bowiem ograniczyć do sytuacji skrajnie wyjątkowych.** Oznacza to mniej więcej tyle, że w praktyce miałyby ono zastosowanie głównie przy naruszeniu zasad z grupy pierwszej, rzadko z grup drugiej i trzeciej, a nigdy z grupy czwartej. W związku z tym

⁴¹ Zbyt dużą ryzykowność zachowania A. Zoll uznaje za przesłankę jego bezprawności. A. Zoll, *Komentarz do art. 1 kk* [w:] A. Zoll (red.), G. Bogdan, Z. Cwiakalski, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll, *Kodeks karny. Część ogólna...*, t. 22, s. 26. W podanym wyżej znaczeniu owa „zbyt duża ryzykowność” wynika jednak nie z faktu podjęcia określonego zachowania naruszającego daną regułę ostrożności, a zatem sprzecznego z normą sankcjonowaną, lecz tylko takiego, które jest z nią sprzeczne w sposób kwalifikowany poprzez naruszenie wielu reguł ostrożności.

zapewne kumulacja podobna do przedstawionej w powyższym przykładzie (zmodyfikowany *Radfahrerfall*) pozwalałaby na zaproponowane obniżenie progu tolerancji, każde bowiem z „dodatkowych” naruszeń można kwalifikować jako rażące.

Na gruncie poczynionych rozważań wypada przyznać, iż przyjęcie zaproponowanego rozwiązania oznaczałoby akceptację nauki o zwiększeniu ryzyka w ograniczonym zakresie. Zdając sobie sprawę z tego, iż zarzuty kierowane pod adresem tej konstrukcji dogmatycznej pozostają aktualne bez względu na czynnik o charakterze kwantytatywnym, jakim jest ilość naruszonych reguł ostrożności, jedynym w zasadzie sensownym kontrargumentem byłoby odwołanie się do kryteriów kryminalno – politycznych. **Akceptacja bowiem rozwiązania, wedle którego sprawcy przypisany zostałby skutek, który mógłby nastąpić także w razie zachowania zgodnego z prawem, znajdowałaby swoją racjonalizację w założeniu, iż na równi z niewątpliwym powiązaniem naruszenia reguły ostrożności i skutku stawialibyśmy sytuację jednoczesnego, rażącego naruszenia wielu reguł ostrożności, a zatem swoiście skumulowanego wzrostu ryzyka naruszenia dobra prawnego, w powiązaniu ze skutkiem.**

Negatywna przesłanka przypisania

Wyróżniona powyżej kategoria „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa” nieprzypadkowo została nazwana pojęciem centralnym, gdyż może ona posłużyć nie tylko jako element rozszerzający krąg możliwych do przypisania skutków, ale także jako ograniczający ten zakres. W tym miejscu konieczne jest odwołanie się do zaprezentowanej przez M. Bielskiego koncepcji kolizji odpowiedzialności za skutek jako generalnie ujętej negatywnej przesłanki przypisania⁴², która dla rozważań niniejszych jest punktem wyjściowym. Zgodnie z najogólniej ujętym założeniem tej koncepcji w określonych typach stanów faktycznych o możliwości wyłączenia przypisania potencjalnemu sprawcy skutku, do którego powstania przyczyniła się osoba trzecia, decydować będzie porównanie stopnia naruszenia reguł ostrożności, określenie ich rodzaju, źródła pochodzenia niebezpieczeństwa oraz rozstrzygnięcia czy źródło to ma charakter dynamiczny, czy też statyczny. Generalną zatem intencją tego autora jest wyznaczenie bardzo ogólnych ram dopuszczalności stosowania negatywnej przesłanki, przy każdorazowej konieczności rozstrzygnięcia czy zachodzi ona *ad casum*. Z uwagi na fakt, iż przedmiotem niniejszej pracy jest wyłącznie tematyka przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego, rozważania poniższe mają ze swej natury zastosowanie wyłącznie do stanów faktycznych kwalifikowanych (lub potencjalnie kwalifikowanych) z art. 177 kk.

Jak zostało to już zaakcentowane powyżej, formuła „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa” wiąże się dosyć ściśle z określonymi rodzajami zasad bezpieczeństwa, które zostały podzielone na 4 grupy. W konkluzji stwierdzone zostało, iż kategoria ta adekwatna będzie najczęściej w stosunku do zasad z grupy pierwszej, rzadko z grupy drugiej i trzeciej, a nigdy wobec grupy czwartej. Bez wątpienia możliwe są zaś sytuacje, w których dojdzie do kolizji naruszeń zasad bezpieczeństwa z podanych grup przez poszczególnych uczestników zdarzenia (relewantnego prawnie – karnie z uwagi na zaistniały skutek). Zwłaszcza wyróżnić należy kolizję naruszenia zasad z grupy czwartej z innymi, przy założeniu, iż pozostałe naruszenia kwalifikować można jako rażące. **Z uwagi na specyfikę zasad z grupy czwartej, wydaje się uzasadnione wprowadzenie generalnej reguły, wedle której każdorazowa kolizja odpowiedzialności zakładająca z jednej strony – naruszenie wspomnianej zasady i z drugiej strony – rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa prowadziłyby do przypisania skutku wyłącznie temu uczestnikowi ruchu, który rażąco naruszył zasady**

⁴² M. Bielski, *Op. cit.*, s. 299 i n.

bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Podstawowym argumentem uzasadniającym takie rozłożenie ciężaru na każde z zachowań jest zaproponowane wyżej kryterium pomocnicze przy określeniu danego zachowania jako „rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa” polegające na badaniu prawdopodobieństwa nastąpienia negatywnego skutku przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwości uniknięcia naruszenia dobra prawnego. W rozpatrywanej kategorii sytuacyjnej główny przyrost ryzyka nastąpienia negatywnego skutku pochodzi od sprawcy „rażąco naruszającego zasady bezpieczeństwa”, zaś wymagane przez prawo zachowanie uczestnika ruchu naruszającego zasadę z grupy czwartej można nazwać **adekwatną odpowiedzią na zagrożenie**. Brak takiej odpowiedzi, choć obiektywnie konieczny dla nastąpienia skutku w określonym układzie sytuacyjnym, stanowi jedynie eskalację wysokiego poziomu ryzyka wywołanego przez drugiego uczestnika ruchu.

Rozumowanie powyższe pozwalałoby na ograniczenie „miarkowania” stopnia naruszenia reguł ostrożności z uwagi na oceny kryminalno – polityczne tylko do tego uczestnika ruchu, który potencjalnie mógł dopuścić się rażącego naruszenia zasad. Analogiczny zarzut z założenia nie mógłby być bowiem postawiony temu uczestnikowi, który naruszył zasadę z grupy czwartej. Z uwagi zaś na to, iż „rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa” można umieścić na najwyższym poziomie na skali naruszeń reguł ostrożności w ruchu drogowym, uzasadnione byłoby powiązanie normatywne jedynie z zachowaniem o wspomnianym przymiocie. Rozumowanie powyższe w pewien sposób upraszczałoby proces myślowy polegający na „ważeniu” naruszeń zasad i pozwalałoby na łatwiejszą aplikację przywołanej na wstępie rozdziału negatywnej przesłanki przypisania w praktyce wymiaru sprawiedliwości.

Zaprezentowane rozumowanie można zilustrować następującym przykładem: w warunkach gołoledzi kierowca A zatrzymuje pojazd na środku dwukierunkowej jezdni i wykonuje manewr zawracania w miejscu, gdzie biegnie podwójna ciągła linia, kierowca B widząc nieprawidłowe zachowanie kierowcy A, przy braku pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka i dobrej widoczności, zamiast wyminąć pojazd kierowcy A, wykonuje manewr hamowania i z uwagi na panującą gołoledź zderza się z pojazdem kierowcy B, w wyniku czego dochodzi do skutku, o jakim mowa w art. 177 kk. Dodatkowo można przyjąć, iż biegły wydał opinię, w której stwierdził, iż odległość dzieląca dwa pojazdy w momencie podjęcia decyzji o hamowaniu przez kierowcę B „dawała czas” pozwalający dodatkowo na zredukowanie prędkości i wyminięcie przeszkody.

Krótkiego komentarza wymaga zachowanie poszczególnych kierowców hipotetycznego stanu faktycznego. Kierowca A bez wątplenia naruszył wyrażoną wprost w ustawie zasadę zakazującą wykonywania manewru zawracania „na podwójnej ciągłej linii” (pierwsza grupa zasad). Wydaje się, iż można takie zachowanie traktować jako „rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym”. Z kolei kierowca B naruszył należąca do grupy czwartej zasadę, która w tej konkretnej sytuacji nakazywała mu podjęcie manewru sprzecznego z wyraźnie brzmiącym przepisem PRD, a to z uwagi na dwie okoliczności: widoczność drogi za przeszkodą nie była ograniczona, a ponadto panowała gołoledź, co dla każdego rozsądnego kierowcy jest sygnałem, iż manewr hamowania z wysokim prawdopodobieństwem doprowadzi do poślizgu. Wymagane od kierowcy B zachowanie byłoby wprowadzeniem naruszeniem przepisów ustawy zakazujących zmiany pasa ruchu w tym miejscu, jednak koniecznym z uwagi na obiektywną możliwość bezkolizyjnego wyminięcia pojazdu. Nie budzi przy tym żadnych wątpliwości powiązanie pomiędzy naruszonymi przez kierowców zasadami, a skutkiem. Wydaje się iż przedstawiona powyżej propozycja konkretyzacji negatywnej przesłanki przypisania miałaby tu pełne zastosowanie. Jej poprawność z pewnością wymagałaby jednak rozważenia znacznie większej ilości możliwych przypadków.

Warto podkreślić, iż przedstawione rozumowanie nie jest zaprzeczeniem koncepcji negatywnych znamion wyłożonej przez M. Bielskiego, lecz jedynie jej konkretyzacją w odpowiednim zakresie. Wskazano bowiem powyżej na takie grupy wzajemnie powiązanych ze sobą zachowań, co do których, w przekonaniu autora niniejszego opracowania, dokonywane oceny kryminalno – polityczne mogą być w znacznej mierze uproszczone.

STRESZCZENIE:

W artykule przedstawiono próbę weryfikacji i dostosowania niektórych założeń nauki o obiektywnym przypisaniu skutku na potrzeby praktyki związanej z przestępstwem spowodowania wypadku komunikacyjnego. Wprowadzono kategoryzację zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym i wyróżniono tzw. zasady korygujące, które w pewnych sytuacjach nakazują kierowcy zachowanie sprzeczne z wyraźnie brzmiącym przepisem (czwarta kategoria zasad bezpieczeństwa). W dalszej kolejności przełożono przedstawiony podział zasad na możliwość uznania danego zachowania za „rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa”, które może służyć jako kryterium rozstrzygające w przypisaniu skutku (w opinii autora naruszenie zasady należącej do czwartej kategorii nigdy nie może zostać uznane za „rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa”). Po pierwsze, pozwala na ograniczoną adaptację nauki o zwiększeniu ryzyka (*Risikoerhöhungslehre*) poprzez wyróżnienie zachowań rażąco naruszających kilka zasad bezpieczeństwa, co pozwala na umowne określenie ich jako „rażąco ryzykowne”. Po drugie, pojęcie to może mieć znaczenie wręcz odwrotne, ograniczające zakres odpowiedzialności karnej poprzez uproszczenie stosowania negatywnej przesłanki przypisania, jaką jest kolizja odpowiedzialności za skutek. W tym kontekście zaproponowano generalne wyłączenie możliwości przypisania skutku kierowcy naruszającemu zasadę z grupy czwartej w sytuacjach kolizji takiego naruszenia z jednej strony i zachowania rażąco naruszającego zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym z drugiej strony.

SUMMARY:

The article is an attempt to verify and adjust the selected ideas of the result – objective attribution doctrine for the practice related to the traffic accident crime. It presents the categorization of the road safety rules and distinguishes so called Corrective Rules, which oblige the driver to behave contrary to clear legal regulation (fourth category of the road safety rules). Subsequently the rules' division was used to recognize whether specified groups of rules may lead to consider the driver's behavior as the “flagrant violation of the road safety rules”, which can be a decisive factor in the result attribution (in the author's opinion the violation of the fourth category rule can never be considered as the “flagrant violation of the road safety rules”). Firstly, it allows for a limited adaptation of the increased risk doctrine (*Risikoerhöhungslehre*) by the distinction of the behaviors flagrantly violating several rules of safety, which leads to consider behavior like that as “abnormally risky”. Secondly, this concept might also have a totally different function, limiting the scope of criminal liability by the simplification of the negative condition of the result attribution known as the collision of the responsibility for the result. In this context it is proposed to generally exclude the possibility to link the result with the behavior violating one of the rules belonging to the fourth category in the situations of the collision of those violations on one hand, and flagrantly violating the road safety rules on the other hand.