

Piotr Konopka
Katedra Prawa Karnego
Uniwersytetu Jagiellońskiego
pkonopka2@wp.pl

O braku opon zimowych w pojeździe oraz o odpowiedzialności karnej kursanta i instruktora w kontekście art. 177 k.k.
(Uwagi na marginesie postanowienia SN z 23 lutego 2011 r., III KK 276/10)

Przyczynkiem dla poniższych rozważań było postanowienie Sądu Najwyższego z 23 lutego 2011 roku, w którym Sąd Najwyższy szczegółowo rozważał kwestię odpowiedzialności karnej osoby ubiegającej się o prawo jazdy za spowodowanie wypadku drogowego oraz wzajemnej relacji odpowiedzialności kursanta oraz instruktora jazdy, a dodatkowo również zajął się problematyką zasad ostrożności obowiązujących w ruchu lądowym i pewnym zagadnieniom dowodowym procesu mającego za przedmiot odpowiedzialność karną za spowodowanie wypadku komunikacyjnego. Z uwagi na fakt, iż wiele cennych uwag odnośnie do tego oraz uzasadnienia przedmiotowego orzeczenia zgłoszonych zostało już przez Ryszarda Andrzeja Stefańskiego w jego glosie¹ do tego judykatu, przedmiotem niniejszych rozważań będą wybrane problemy poruszone zarówno przez Sąd Najwyższy, jak i cytowanego wyżej autora, a w szczególności problem odpowiedzialności kursanta i instruktora za spowodowanie wypadku komunikacyjnego oraz pewne kwestie dotyczące zagadnienia ostrożności w ruchu lądowym, przy czym podjęta również zostanie próba nieco głębszego spojrzenia na wzmiankowane zagadnienia.

Wspomniane postanowienie Sądu Najwyższego zostało wydane na kanwie, najogólniej relacjonując, następującego stanu faktycznego. Dnia 25 listopada 2007 r. w R. doszło do wypadku komunikacyjnego, wskutek którego dwie osoby poniosły śmierć, jedna ciężki uszczerbek na zdrowiu i dwie – średni uszczerbek na zdrowiu. Kursantka Mirosława D. prowadziła w terenie niezabudowanym samochód pod nadzorem instruktora - Mariusza I. z prędkością ok. 60 km/h. Warunki pogodowe były bardzo niekorzystne, padał intensywnie śnieg, na jezdni również zalegał śnieg. W pewnym momencie Mirosława D. straciła panowanie nad pojazdem, zjechała na przeciwny pas jezdni, gdzie zderzyła się z prawidłowo jadącym pojazdem, co doprowadziło do wspomnianych wyżej skutków na życiu i zdrowiu innych uczestników ruchu. Co istotne, nadzorujący jazdę instruktor nie wydał kursantce żadnego polecenia, w tym nie nakazał jej zredukować prędkość. Dodatkowo, pojazd prowadzony przez kursantkę wyposażony był w ogumienie niedostosowane do panujących warunków atmosferycznych (opony letnie). Sąd I instancji uznał oskarżoną Mirosławę D. za winną popełnienia czynu zabronionego z art. 177 § 2 i art. 177 § 1 w zw. z art. 11 § 2 kk, podobnie jak oskarżonego Mariusza I., zaś odpowiedzialność oskarżonych różnicował poprzez różny wymiar kary wobec oskarżonych. Wskutek wniesionych apelacji sąd II instancji uniewinnił Mirosławę D. od popełnienia zarzucanego jej czynu, zaś względem Mariusza I. co do zasady utrzymał wyrok sądu I instancji w mocy. Sąd Najwyższy postanowieniem z 23 lutego 2011 r. podzielił zapatrywania sądu II instancji.

Przechodząc płynnie nad samą zasadą rozstrzygnięcia Sądu Najwyższego odnoszącą się do kwestii odpowiedzialności karnej oskarżonych, którą należy w pełni podzielić, pewne uwagi

¹ R. A. Stefański, *Glosa do postanowienia SN z 23 lutego 2011 roku (III KK 276/10)*, OSP 2011, z. 11, K 116 (str. 811)

nasuwają się do argumentacji, jaką posłużył się Sąd Najwyższy dla jego uzasadnienia. Zastrzeżenia budzi zwłaszcza ta część uzasadnienia, która odnosi się do zagadnienia odpowiedzialności instruktora za spowodowanie wypadku komunikacyjnego, oraz kwestii oceny zachowania polegającego na niedokonaniu zmiany opon letnich na opony zimowe, pomimo istnienia ku temu przesłanek. Nie ulega jednak wątpliwości, że w orzeczeniu tym ogniskują się niezwykle istotne problemy, jakie pojawiają się na gruncie przypisywania odpowiedzialności karnej za nieumyślne przestępstwa skutkowe.

Prowadzenie pojazdu z nieodpowiednim dla pory roku „ogumieniem” jako zachowanie niezgodne z zasadami bezpieczeństwa w ruchu lądowym

Z uwagi na fakt, iż rozstrzygnięcie o odpowiedzialności karnej uczestnika ruchu drogowego uzależnione jest od wcześniejszego ustalenia, że skutek w postaci śmierci oraz uszczerbku na zdrowiu innych uczestników ruchu został wywołany zachowaniem bezprawnym², co warunkuje możliwość przypisania tego skutku oskarżonemu, celowe jest w pierwszej kolejności odniesienie się do poruszonego przez SN zagadnienia ostrożności³ w komunikacji drogowej oraz wybranych jej elementów, jako czynników decydujących o bezprawności⁴ zachowania stanowiącego przyczynę karnoprawnie relewantnego skutku.

Zastrzeżenia budzi przede wszystkim twierdzenie Sądu Najwyższego zawarte w uzasadnieniu postanowienia, zgodnie z którym „użytkowanie pojazdu w warunkach zimowych bez zalecanego dla tej pory ogumienia nie stanowi samo w sobie naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, gdyż przepisy prawa o ruchu drogowym nie przewidują obowiązku wyposażenia pojazdów w tzw. opony zimowe”.

Dla oceny wyводу Sądu Najwyższego dotyczącego zagadnienia wyposażenia pojazdu mechanicznego w tzw. opony zimowe, a zwłaszcza poszukiwania źródeł takiego obowiązku, konieczne jest przytoczenie wskazywanych w piśmiennictwie źródeł zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Przyjmuje się w związku z tym, że źródłem zasad bezpieczeństwa w tym ruchu są nie tylko przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym (dalej: p.r.d.), ale także reguły ogólne, które wynikają z tych przepisów oraz z istoty bezpieczeństwa w ruchu⁵. Założenie to

² Na bezprawność zachowania sprawcy jako ogólną przesłankę przypisania skutku wskazują m.in. M. Bielski, *Obiektywna przypisywalność skutku w prawie karnym*, rozprawa doktorska niepublikowana, s. 134 i n.; J. Majewski, *Prawnokarne przypisanie skutku przy zaniechaniu*, Kraków 1997, s. 81; J. Giezek, *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wrocław 1994, s. 59 i n.

³ Rozumianej jako zespół zasad ostrożności wymaganych w danych okolicznościach (art. 9 § 2 k.k.), co w odniesieniu do analizowanej sfery życia społecznego, jaką jest komunikacja drogowa, oznacza odwołanie się do zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym (art. 177 k.k.), tak R. A. Stefański, *ibid.*, P 117 (s. 814); należy tu poczynić dodatkowe zastrzeżenie, iż w pełni należy się przychylić do poglądu, zgodnie z którym reguły ostrożności czy też reguły postępowania z dobrem prawnym nie mogą ograniczać się wyłącznie do charakterystyki przestępstw popełnianych nieumyślnie, ale w pełni odnoszą się także do przestępstw umyślnych, por. m.in. A. Zoll, *Odpowiedzialność karna lekarza za niepowodzenie w leczeniu*, Warszawa 1988, s. 43, J. Giezek, *Przyczynowość...*, s. 96 i n.

⁴ Zasady ostrożności w sensie obiektywnym, lub ogólniej - reguły postępowania z dobrem prawnym, por. m.in. K. Buchała, *Bezprawność przestępstw nieumyślnych oraz wyłączające ją dozwolone ryzyko*, Warszawa 1971, s. 121 i n.; A. Zoll, *O normie z punktu widzenia prawa karnego*, KSP 1990, s. 80; J. Giezek, *Naruszenie obowiązku ostrożności jako przesłanka rzeczywistnienia znamion przestępstwa umyślnego*, PiP 1992, z. 1, s. 65 i n.

⁵ 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 II 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3/4, poz. 33.

jest, jak się wydaje, prostą konsekwencją oceny charakteru prawnego szczegółowych zasad określonych w p.r.d., które nie mogą być postrzegane w kategorii „powinności w sensie właściwym”⁶, lecz jedynie jako reguły obiektywno-celowościowe, określające typowo najbezpieczniejszy sposób wykonania czynności.⁷ Wydaje się to zresztą również wynikać z celu, jaki przyświeca kodyfikacji szczegółowych zasad postępowania w określonych dziedzinach życia społecznego, jakim jest standaryzacja zasad postępowania, z uwzględnieniem szeroko pojętej prakseologii, a nie określanie bezwzględnie wiążących zakazów i nakazów. Nie jest zatem tak, że określone zachowanie uczestnika ruchu tylko wtedy może zostać uznane za „nieostrożne”, a w dalszej kolejności, również bezprawne⁸, jeśli nie daje on posłuchu normie zakodowanej w jasno brzmiącym przepisie p.r.d., albowiem również z istoty bezpieczeństwa w ruchu drogowym może wynikać nakaz bądź zakaz podjęcia określonego zachowania. Co istotne, dodatkową specyfiką regulacji p.r.d. jest to, że w ustawie tej wprost została wyrażona m.in. zasada ostrożności, co również nie może nie mieć znaczenia przy wyznaczaniu zakresu zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym⁹. Nie sposób bowiem twierdzić, że zasada ostrożności zakodowana w art. 3 p.r.d. stanowi pustą deklarację ustawodawcy, nie zawierając w sobie choć fragmentu wypowiedzi o charakterze dyrektywalnym, przeczyłoby to bowiem domniemaniu racjonalności ustawodawcy. Skoro tak, to uzasadnione wydaje się generalne stwierdzenie, zgodnie z którym każde zachowanie¹⁰ uczestnika ruchu może być wartościowane nie tylko z punktu widzenia zgodności z normami współtworzonymi za pomocą dyrektyw technicznych wyrażonych wprost w p.r.d., ale może być wartościowane również z punktu widzenia tzw. ostrożności przeciętnej (o ile p.r.d. nie wymaga zachowania tzw. ostrożności szczególnej) pod kątem tego, czy mogło spowodować zagrożenie dla innych uczestników ruchu.

Powyższe uwagi prowadzą wprost do wniosku, że nieprzekonujące jest twierdzenie Sądu Najwyższego o tym, że użytkowanie pojazdu mechanicznego w warunkach zimowych bez tzw. opon zimowych nie stanowi naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Sąd Najwyższy nie rozważając w ogóle kwestii możliwych źródeł zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, w sposób dorozumiany uznał, że tylko przełamanie „nakazu” bądź „zakazu” wprost wyrażonego w p.r.d. może być uznane za naruszające te zasady. Z zapatrywaniem takim nie sposób się zgodzić. Uznać bowiem raczej należy, że analizowane zachowanie uczestnika ruchu polegające na prowadzeniu pojazdu niewyposażonego w odpowiednie do pory roku ogumienie narusza zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, poprzez niezachowanie tzw. ostrożności przeciętnej (czy też, należałoby powiedzieć – ostrożności ogólnej, jaka wymagana jest od wszystkich uczestników obrotu prawnego), deklarowanej przez ustawodawcę w art. 3 p.r.d. Można się przy tym zastanawiać, czy zabieg legislacyjny polegający na „skodyfikowaniu” zasady ostrożności w art. 3 p.r.d. był celowy – czy nie byłoby możliwe

⁶ M. Rodzyńkiewicz, *Modelowanie pojęć w prawie karnym*, Kraków 1998, s. 117

⁷ *Op. cit.*, por. też J. Majewski, *Obiektywne przypisywanie skutku przy zaniechaniu*, Kraków 1997, s. 75-77

⁸ K. Buchała, *ibid.*, s. 122

⁹ Zdaniem R.A. Stefańskiego, art. 3 p.r.d., statuujący zasadę ostrożności, odnosi się wprost do zagadnienia obowiązków uczestników ruchu, zakreślając pewien ogólny wzorzec zachowania. R.A. Stefański, *Komentarz do art. 3*, w: *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, LEX 2008, t. 22

¹⁰ Warte podkreślenia jest to, że w art. 3 zd. 2 p.r.d. ustawodawca zadekretował zrównanie zaniechania z działaniem – uczestnik ruchu ma zatem nie tylko powstrzymać się od wszelkiego działania mogącego spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale i ma obowiązek podjąć wszelkie działania, które zapobiegą wspomnianemu zagrożeniu. O ile z punktu widzenia zasad odpowiedzialności karnej za spowodowanie wypadku komunikacyjnego popełnionego przez zaniechanie powyższe stwierdzenie nie ma decydującego znaczenia, nie deroguje bowiem ogólnych reguł przypisywalności przestępstw skutkowych popełnionych przez zaniechanie, to jednak ma takowe dla wyznaczenia zakresu reguł ostrożności panujących w ruchu drogowym.

wywodzenie obowiązku zachowania ostrożnego z ogólnych podstaw oceny, czy zachowanie człowieka jest bezprawne, biorąc pod uwagę generalne wyznaczniki ostrożności, w szczególności „odpowiedni sposób przeprowadzenia czynności”.¹¹ Zabieg taki jednak, nawet jeśli spełnia funkcję li tylko porządkującą, nie może nie mieć znaczenia dla interpretatora tekstu ustawy, na gruncie której został przeprowadzony. Nie powinna natomiast budzić zastrzeżeń możliwość konstruowania generalnego obowiązku każdorazowego wyposażenia pojazdu mechanicznego w odpowiednie ogumienie w razie zaistnienia ku temu warunków, wywodzonego z tzw. ostrożności ogólnej, nakazującej wszystkim uczestnikom ruchu podjęcie działań minimalizujących ryzyko wystąpienia zagrożenia w ruchu lądowym.

W tym miejscu zaznaczyć wypada pewną nieścisłość w uzasadnieniu omawianego postanowienia Sądu Najwyższego, gdy po stwierdzeniu braku naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym z uwagi na niewyposażenie pojazdu w opony zimowe, w dalszym fragmencie uzasadnienia Sąd Najwyższy przyjął, że „*brak odpowiedniego do pory roku ogumienia może być in concreto jednym z czynników niezachowania ostrożności, o której mowa w art. 9 § 2 k.k.*”. Jak zostało to już wyżej wykazane, brak odpowiedniego ogumienia niewątpliwie narusza obiektywne reguły ostrożności (a ogólniej – reguły postępowania z dobrem prawnym). Odwołanie się przy tym do normy wyrażonej w art. 9 § 2 jest zaś o tyle niecelowe, o ile nie błędne, że przepis ten, wskazując na ostrożność wymaganą w danych okolicznościach (w swym elemencie czysto przedmiotowym), w odniesieniu do sytuacji drogowych siłą rzeczy nakazuje wzięcie pod uwagę wyłącznie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym.¹² Jest to naturalną konsekwencją charakteru reguł postępowania z dobrem prawnym (reguł ostrożności), które winny być relatywizowane do określonej sytuacji, w jakiej znajduje się dana osoba. Z całego zakresu reguł szeroko pojmowanej ostrożności w obrocie prawnym (społecznym), poszczególne zasady mają w danych okolicznościach wymiar bądź to jedynie potencjalny, bądź też realny w tym znaczeniu, że następuje ich aktualizacja w danych okolicznościach. Innymi słowy, odpowiedzialność karna sprawcy wypadku komunikacyjnego może być oceniana jedynie w oparciu o ostrożność wymaganą w ruchu lądowym, toteż nie ma takiej reguły ostrożności adresowanej do uczestnika ruchu i moderującej zachowanie tego uczestnika w tym ruchu, która nie byłaby zasadą bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Niewiele zatem wnosi odwołanie się do regulacji art. 9 § 2 k.k. przy ocenie, czy konkretne zachowanie uczestnika ruchu drogowego było ostrożne, czy nie. Regulacja ta może mieć znaczenie wyłącznie z punktu widzenia realizacji znamion strony podmiotowej¹³, a konkretnie tego, czy sprawca w danych okolicznościach przewidywał lub mógł przewidzieć spowodowanie wypadku komunikacyjnego niosącego określony w ustawie uszczerbek na zdrowiu bądź śmierć człowieka wskutek niewyposażenia pojazdu w tzw. opony zimowe. Posługując się w tym zakresie modelem wzorcowego dobrego kierowcy¹⁴ należałoby uznać, że w warunkach pogodowych panujących feralnego dnia na drodze, możliwość spowodowania wypadku komunikacyjnego wskutek niewyposażenia pojazdu w tzw. opony zimowe była w zasadzie przewidywalna. Kwestia ta zostanie jednak rozwinięta w

¹¹ A. Zoll, *Brak wymaganych kwalifikacji działającego podmiotu jako przesłanka odpowiedzialności za przestępstwo nieumyślne*, SP 1988, nr 1-2, s.247 i n.

¹² Wynika to nie tylko z zawartego w art. 9 § 2 k.k. odniesienia do ostrożności wymaganej w danych okolicznościach (a zatem *in concreto* – okolicznościach panujących w ruchu lądowym), ale i wyraźnego (choć niekoniecznego moim zdaniem) odniesienia do zasad bezpieczeństwa panujących w ruchu lądowym zawartego w art. 177 k.k. Por. R. A. Stefański, *Glosa...*, P 117 (s. 814).

¹³ Czy też oceny zawinięcia – w zależności od przyjmowanej koncepcji winy.

¹⁴ Por. G. Bogdan, *Komentarz do art. 177 kk*, [w:] A. Zoll (red.), A. Barczak-Oplustil, G. Bogdan, Z. Ćwiąkowski, M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Rodzyńkiewicz, M. Szewczyk, W. Wróbel, *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Komentarz do art. 117-277 k.k.*, Kraków 2006, t. 11

dalszej części. Podsumowując dotychczasowe rozważania należałoby zatem uznać, inaczej niż Sąd Najwyższy oraz cytowany wyżej Glosator¹⁵, że niewyposażenie pojazdu w tzw. opony zimowe mimo istnienia ku temu warunków, stanowi naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym.

Dla zachowania kompletności wyводу można zaś w tym miejscu odwołać się do poglądu Jacka Giezka¹⁶, zgodnie z którym dla oceny zachowania sprawcy pod kątem tego, czy było ono ostrożne, wystarczy sprawdzenie, czy zachowanie to realizowało choć jeden z wielu adekwatnych sposobów zapobieżenia zagrożeniu dobra prawnego¹⁷. Jeśli chodzi o samo stwierdzenie naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym na potrzeby przypisania oskarżonym skutku, nie miałyby zatem decydującego znaczenia w analizowanej sprawie¹⁸ to,

¹⁵ Ryszard Andrzej Stefański w cytowanej glosie przyjmuje, że niewyposażenie pojazdu mechanicznego w zimowe ogumienie może być oceniane z punktu widzenia nieprzestrzegania zasady prędkości bezpiecznej, która nakazuje m.in. dostosowanie prędkości pojazdu do jego stanu technicznego, a w konkretnych okolicznościach, braku odpowiedniego ogumienia. Z poglądem tym nie sposób się zgodzić. Prowadzi on do zbyt dużego uproszczenia analizowanych powiązań normatywnych, pomiędzy określonymi zachowaniami uczestników ruchu, które podlegają karnoprawnemu wartościowaniu, a skutkami. Skrajna wersja powyższego zapatrywania mogłaby bowiem prowadzić do każdorazowego sprowadzania reguł ostrożności w ruchu drogowym związanych z odpowiednim wyposażeniem czy stanem technicznym pojazdu, do zasady prędkości bezpiecznej. Posługując się *argumentum ad absurdum* należałoby powiedzieć, iż niebezpieczne będzie prowadzenie niesprawnego technicznie pojazdu, o ile tylko prędkość pojazdu będzie dostosowana do tejże niesprawności. Niewątpliwie bowiem można twierdzić, że kierowca prowadzący samochód w dobrych warunkach pogodowych w terenie zabudowanym z prędkością 50 km/h, który w trakcie jazdy dostrzega niesprawność pedału hamulca, kontynuuje jazdę i wskutek niewyhamowania przed pieszym śmiertelnie go potrąca na przejściu dla pieszych, narusza zasadę prędkości bezpiecznej. Przyjęcie bowiem, że zasada prędkości bezpiecznej nakazywała temu kierowcy dostosować prędkość do stanu technicznego pojazdu, prowadzi do wniosku o naruszeniu zasady prędkości bezpiecznej wskutek niedostosowania prędkości jazdy do możliwości wyhamowania przed przeszkodą za pomocą hamulca postojowego (tzw. ręcznego). Wnioskowanie takie nie byłoby jednak uprawnione. W analizowanym przykładzie należałoby powiedzieć, że kierowca narusza zasadę ostrożności w ruchu drogowym poprzez kontynuację jazdy z niesprawnym technicznie pojazdem (w postaci uszkodzonego pedału hamulca), co po powiązaniu przyczynowym i normatywnym ze skutkiem może doprowadzić do pociągnięcia go do odpowiedzialności karnej za spowodowany wypadek. Adekwatny dla wykazania potrzeby oceny niewyposażenia pojazdu w odpowiednie ogumienie może być jeszcze inny przykład: kierowca pojazdu w warunkach zimowych nie mając zimowego ogumienia, w trakcie jazdy, z uwagi na dostrzeżone dziecko wbiegające na ulicę, skręca kierownicę, wpada w poślizg i uderza w jadący z naprzeciwka samochód; biegli w trakcie procesu stwierdzają, iż manewr kierowcy był prawidłowy, jednak z uwagi na pokrywą śniegu na jezdni oraz ogumienie letnie doszło do utraty kontroli nad pojazdem i wypadku, do którego z prawdopodobieństwem granicznym z pewnością nie doszłoby w razie podjęcia analogicznego manewru pojazdem wyposażonym w zimowe ogumienie. Nie sposób twierdzić przekonująco, iż w podanym przykładzie przyczyna skutku w sensie normatywnym wywodzona być może z nieostrożnego zachowania kierowcy polegającego na niezachowaniu prędkości bezpiecznej, bądź na nieostrożnym podjęciu manewru nagłego skrętu. Przykład ten unaocznia potrzebę oceny odizolowanego parametru zachowania kierowcy polegającego na kierowaniu pojazdem z nieodpowiednim ogumieniem.

¹⁶ J. Gizek, *Naruszenie...*, s. 70 i n.

¹⁷ Cytowany autor przytacza za doktryną niemiecką, wprowadzając odnośny do zaniechania, ale obrazowy, przykład matki gotującej mleko w pobliżu bawiącego się dziecka – dla przyjęcia, że jej zachowanie jest ostrożne, a zatem i zgodne z prawem, wystarczy sprawdzenie, czy podjęła ona jakkolwiek ze skutecznych metod zapobieżenia zagrożeniu dla zdrowia lub życia dziecka wskutek możliwego strącenia przez niego garnka i poparzenia, tj. np. czy zamknęła ona dziecko w kojcu, pilnowała dziecko, pozostawiła dziecko pod nadzorem innej dorosłej osoby itp.

¹⁸ Mowa tu jest o samej bezprawności zachowania. Powiązanie normatywne pomiędzy nieostrożnością zachowania, a skutkiem przestępnym należałoby bowiem badać odrębnie. Można się wówczas zastanawiać, czy z punktu widzenia realizacji znamion czynu zabronionego z art. 177 § 1 lub 2 kk, jazda pojazdem z letnim ogumieniem w warunkach zimowych oraz niedostosowanie prędkości jazdy z uwagi na letnie ogumienie,

czy uczestnik ruchu nie wyposażył pojazdu w opony zimowe, czy też nie zachował prędkości bezpiecznej wobec nieuwzględnienia jazdy pojazdem wyposażonym w opony letnie¹⁹, a ostatecznie doprowadził do wystąpienia karnoprawnie relewantnego skutku. Dla oceny realizacji znamion przedmiotowych przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego (jako typu czynu zabronionego znamiennego skutkiem w postaci określonego uszczerbku na zdrowiu bądź śmierci) istotne jest to, że sprawca nie koryguje swojego zachowania z uwzględnieniem którekolwiek z wyżej wymienionych „parametrów ostrożnego prowadzenia pojazdu mechanicznego”, tj. ani poprzez redukcję prędkości, ani poprzez wcześniejsze wyposażenie pojazdu w opony zimowe.²⁰ Dodatkowe ustalenie, że popełnienie czynu zabronionego mieściło się w ramach zachowań *in concreto* dla sprawcy przewidywalnych, dopełnia jedynie kwestię realizacji znamion typu czynu zabronionego określonego w art. 177 k.k.

Problem wzorca postępowania dla kursanta

Pomimo powyższych uwag w pełni należy przychylić się do stwierdzenia zawartego w uzasadnieniu przytaczanego postanowienia Sądu Najwyższego, iż popełnienie czynu zabronionego nie było możliwe do przewidzenia dla kursantki. Pomimo pewnej niezręczności sformułowania²¹, myśl ogólna wyrażona w uzasadnieniu jest w pełni prawidłowa, a sprowadza się ona do modyfikacji wzorca ostrożnego postępowania w odniesieniu do kursanta oraz obniżenia standardu postępowania względem wzorca „dobrego kierowcy”. Wskazuje to na celowość uwzględnienia subiektywnych cech sprawcy oraz konkretnych okoliczności danej sytuacji przy ocenie możliwości przewidzenia popełnienia czynu zabronionego w rozumieniu art. 9 § 2 k.k.²² i nieograniczania badania realizacji znamion

stanowią konkurencyjne, „równowartościowe” przyczyny skutku w aspekcie normatywnym. Spostrzeżenie to nie ma jednak znaczenia z punktu widzenia oceny samego zachowania polegającego na niewyposażeniu pojazdu w odpowiednie ogumienie z jednej strony, oraz z drugiej – przypisania skutku, co może być oparte na obydwu, konkurujących ze sobą powiązaniach normatywnych.

¹⁹ Co pozwalałoby mu na bezpieczną jazdę z prędkością stosunkowo wyższą niż przy analogicznej jeździe pojazdem wyposażonym w opony letnie.

²⁰ Takie zapatrywanie pozostaje jedynie uzupełnić zastrzeżeniem, że konieczne jest jeszcze ustalenie, że zachowanie to było nieostrożne w takim aspekcie, który doprowadził do urzeczywistnienia się tego niebezpieczeństwa w postaci skutku, a zatem, że skutek ten wystąpił na tej drodze, którą „uruchomił” sprawca swoim bezprawnym zachowaniem. Stąd przy akceptacji poglądu Jacka Giezka niezwykle atrakcyjne, bo konsekwentne i spójne, byłoby podzielenie również koncepcji, zgodnie z którą dla przypisania skutku wystarczające będzie stwierdzenie, że sprawca swoim nieostrożnym zachowaniem w sposób istotny i nieakceptowalny zwiększył ryzyko wystąpienia skutku. Por. np. J. Giezek, *Przyczynowość...*, s. 184 i n., tenże, *Przyczynowość hipotetyczna a prawnokarne przypisanie skutku*, PPK 1992, nr 7.

²¹ Sąd Najwyższy przyjął, iż w realiach sprawy kursantka nie zrealizowała znamion czynu zabronionego, co z kolei uzasadnił następująco: „*zauważyć trzeba, że naruszenie przez Mirosławę D. zasad bezpieczeństwa nie było następstwem umyślnego (podkr. moje – P.K.) przekroczenia norm regulujących ruch drogowy, lecz wynikiem braków w technice jazdy, a przede wszystkim umiejętności właściwej oceny sytuacji drogowej.*” Należy podkreślić, iż umyślność bądź nieumyślność naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym nie ma przesądzającego znaczenia dla określenia strony podmiotowej tego przestępstwa, które jest zawsze nieumyślne. Zasada ta działa również jednak i w drugą stronę, choć wniosek przeciwny może wynikać z kształtu argumentacji Sądu Najwyższego – brak umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym nie przesądza jeszcze o niepopelnieniu nieumyślnego przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego.

²² Problem ten wydaje się najciekawszy w razie akceptacji tzw. czystej teorii normatywnej winy przy jednoczesnej ocenie przewidywalności popełnienia czynu zabronionego wyłącznie pod kątem kryteriów zobiektywizowanych, w ramach dyferencjacji grupowej, przy jednoczesnym ograniczaniu cech indywidualizujących model właściwego postępowania; por. m.in. M. Rodzyńkiewicz, *Modelowanie pojęć...*, s.

podmiotowych czynu zabronionego wyłącznie do porównania ze zobiektywizowanym, „dobrym standardem” postępowania. Uzasadnione zatem wydaje się postawienie tezy, że standard ten może ulec generalnemu obniżeniu (w przeciwieństwie do uwzględniania konkretno-indywidualnych cech sprawcy badanych na poziomie przypisania winy). Brak jest bowiem dostatecznych racji, by wykluczyć *a limine* możliwość „uplastycznienia” wzorca osobowego i wzbogacenia go o określone cechy sprawcy, należącego do pewnej generalnej kategorii podmiotowej (w tym wypadku kategorii kursantów). Nie można przy tym tracić z pola widzenia istotnych trudności w rozstrzygnięciu, w którym momencie mamy jeszcze do czynienia z dyferencjacją grupową, a kiedy już z uwzględnieniem ściśle subiektywnych cech sprawcy. Trudności te jednak nie falsyfikują automatycznie tezy o możliwości uadekwatnienia wzorca osobowego w oparciu o powszechnie dostrzegalne, generalne cechy całych kategorii potencjalnych sprawców. W konkretnej, analizowanej sytuacji, w razie przyjęcia, że strona podmiotowa stanowi odrębny od winy element karnoprawnego wartościowania ludzkiego zachowania w strukturze przestępstwa, konieczne staje się rozstrzygnięcie, czy wyłączenie przestępności zachowania kursantki może nastąpić przy ocenie możliwości przewidzenia popełnienia czynu zabronionego, czy „zarzucalności” samego zachowania. Wydaje się, iż wyłączenie winy, jako zasadzające się na osobniczych właściwościach sprawcy lub ściśle zindywidualizowanym kontekście sytuacyjnym, niedostatecznie „chroniłoby” niedoświadczonych kursantów przed groźbą porównywania ich zachowań z zupełnie nieadekwatnym wzorcem postępowania. Brak jest przy tym jednoznacznych argumentów, które wskazywałyby na konieczność wyodrębnienia wzorca w postaci lekarza czy kierownika budowy, a już nie w postaci kursanta. Jeżeli założeniem tworzenia tzw. abstrakcyjnych wzorców osobowych jest pełnienie określonej, istotnej funkcji społecznej, to trudno jednoznacznie wykluczyć, aby podobnie doniosła była również kategoria kursantów, tj. „przyszłych kierowców”²³. Można zatem stanąć na stanowisku, iż wzorzec „dobrego kierowcy” w takiej sytuacji należy zmodyfikować i przyjąć za relewantny wzorzec „początkującego kierowcy”, przy założeniu jednak sumiennosci tegoż „początkującego kierowcy”. Takie obniżenie standardu nie sposób jednocześnie uznać za równanie w dół, abstrakcyjnie rozgrzeszające niedobory informacji po stronie kursantów, obrazowo określone przez Mateusza Rodzyńkiewicza jako tzw. „nieuctwo”.²⁴ Odróżnić bowiem należy sumiennego kursanta od kursanta – ignoranta. O ile bowiem ten pierwszy, bez względu na swoją najsumienniejszą postawę (bieżące przyswajanie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, stosowanie się do wszelkich poleceń instruktora itp.), nie jest w stanie przewidywać określonych zagrożeń w ruchu lądowym, o tyle ten drugi nie będzie w stanie przewidywać innych zagrożeń wyłącznie z uwagi na niedobory informacyjne mające cechy ściśle zindywidualizowane. Za pomocą zaproponowanego wzorca można łatwiej uzasadniać możliwość przewidzenia dla kursanta sytuacji najbardziej typowych, nie „obciążając” go jednocześnie fikcyjną możliwością przewidzenia zdarzeń przewidywalnych jedynie dla doświadczonych kierowców, a następnie w sposób ewidentnie sztuczny wyłączając odpowiedzialność karną z powołaniem się na subiektywną niezarzucalność. Taki kierunek interpretacji art. 9 § 2 k.k. nie jest, jak się wydaje, ściśle uzależniony od przyjęcia poglądu, że „możliwość przewidzenia” rozumiana jest w pełni obiektywnie (przewidywalność) bądź też jako subiektywna zdolność konkretnego podmiotu do przewidzenia możliwości popełnienia

123; A. Zoll, *Komentarz do art. 1 i 9 k.k.*, [w:] A. Zoll (red.), *Kodeks...*, t. 38 do art. 1 i t. 33-34 do art. 9; W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2010, s. 175 oraz 215-216.

²³ Oczywiście uwagi te miałyby odpowiednie zastosowanie w przypadku innych kategorii doniosłych społecznie funkcji czy stanowisk, w ramach których możliwe jest wyodrębnienie etapu przyswajania niezbędnych kwalifikacji podmiotu, wedle terminologii Andrzeja Zolla, por. A. Zoll, *Brak wymaganych kwalifikacji ...*, s. 247 i n.

²⁴ Por. M. Rodzyńkiewicz, *Modelowanie pojęć...*, s. 126

czynu zabronionego. Nawet bowiem pojęcie „obiektywnej przewidywalności” nie musi być rozumiane jako wyłączające możliwość uwzględniania tych uwarunkowań (cech, umiejętności) określonego podmiotu, które wspólne są całej klasie podmiotów (a nie są ściśle zindywidualizowane i przynależne tylko konkretnemu podmiotowi). Powyższe założenia uzupełnić należy o argument z praktyki, w której sporadycznym jest powoływanie się przez sądy na regulację zawartą w art. 1 § 3 k.k. z uzasadnieniem, że sprawcy nie można postawić zarzutu, że mógł się zachować zgodnie z prawem. Podkreślić należy, że wyłączenie odpowiedzialności karnej z uwagi na brak winy, co oczywiste, opiera się na innych przesłankach i założeniach kryminalnopolitycznych, niż wyłączenie odpowiedzialności karnej z uwagi na wniosek o braku wypełnienia danym zachowaniem wszystkich znamion typu czynu zabronionego, co w szczególności widoczne jest na gruncie procesowych konsekwencji stwierdzenia każdej z wymienionych okoliczności. Wniosek o braku realizacji znamion czynu zabronionego jest bowiem podstawą do umorzenia postępowania jeszcze przez organy ścigania na zasadzie art. 17 § 1 pkt 2 k.p.k., podczas gdy ekskulpacja z uwagi na brak winy wymaga wydania wyroku uniewinniającego.

Na marginesie wypada jeszcze wspomnieć, iż na akceptację zasługuje zwłaszcza ta część uzasadnienia wzmiankowanego postanowienia Sądu Najwyższego, w której Sąd Najwyższy uzasadnił niższy od przeciętnego poziom możliwości przewidzenia u kursantki zarówno z uwagi na brak doświadczenia, ale i również z uwagi na akceptację nadzorującego instruktora, co już jednak miałyby charakter ściśle indywidualizujący, właściwy dla przypisania winy.

Odpowiedzialność karna instruktora jazdy

Powyższe prowadzi wprost do drugiego problemu poruszonego przez Sąd Najwyższy w rzeczonym postanowieniu, a także omawianego przez cytowanego wyżej glosatora, tj. kwestii odpowiedzialności karnej instruktora. Z uwagi na fakt, iż zasadnicza teza wyrażona w orzeczeniu, sprowadzająca się do całkowitego rozdzielenia odpowiedzialności instruktora i kursanta za spowodowanie wypadku komunikacyjnego, zasługuje na pełną aprobatę, komentarza wymaga jedynie kwestia teoretycznego wyjaśnienia podstaw odpowiedzialności karnej instruktora, która we wzmiankowanym orzeczeniu nie została w pełni przedstawiona. W orzecznictwie²⁵ oraz piśmiennictwie²⁶ rola instruktora zasadniczo sprowadzona została do współkierującego pojazdem z racji pełnionej funkcji oraz dodatkowego wyposażenia pojazdu szkoleniowego, co daje instruktorowi możliwość kontrolowania prowadzenia pojazdu przez kursanta. Wedle takiej koncepcji wystarczające do pociągnięcia do odpowiedzialności karnej instruktora za spowodowanie wypadku komunikacyjnego wskutek nieodpowiedniego nadzoru nad prowadzeniem pojazdu przez instruktora staje się w zasadzie zaliczenie go do grupy podmiotów kierujących pojazdem. W omawianym postanowieniu zaś Sąd Najwyższy postawił tezę, że dla uzasadnienia odpowiedzialności karnej instruktora za spowodowanie wypadku komunikacyjnego wcale nie jest konieczne odwołanie się do współkierowania pojazdem mechanicznym przez kursanta i instruktora.

Z tezą powyższą należy się zgodzić, warto jednak pokusić się o próbę rozwinięcia tej myśli. Odpowiedzialność karna instruktora i kursanta jest całkowicie niezależna, zaś odwołanie się do współkierowania przez nich pojazdem jest nie tylko niekonieczne, ale w niektórych wypadkach wręcz sztuczne, by nie powiedzieć, teoretycznie nieprawidłowe. Nie trudno

²⁵ Np. Wyrok SN z dnia 13.02.1969 r., Rw 350/77

²⁶ K. Buchała, *Glosa do wyroku SN z dnia 13.02.1969 r., V KRN 9/69*, PiP 1970, nr 5, s. 832, R. A. Stefański, *Glosa...*, K 116 s. 813

bowiem o przykłady sytuacji, w których uznanie instruktora za współkierującego byłoby zabiegiem kontrfaktycznym. Sam fakt przecież, że pojazd szkoleniowy jest wyposażony w dodatkowe pozwalające instruktorowi na kontrolowanie jazdy nie oznacza przecież, że instruktor z tych elementów korzysta. Postawienie zatem sprawy, wedle którego zaszeregowanie instruktora do kategorii podmiotów kierujących pojazdem nie tylko warunkuje, ale i wystarcza do pociągnięcia go do ewentualnej odpowiedzialności karnej, wydaje się dalece nieintuicyjne oraz budzi wątpliwości teoretyczne zwłaszcza w tych przypadkach, w których instruktor pomimo istnienia ku temu przesłanek oraz możliwości skorygowania przez kursanta jego jazdy, nie czyni tego. Odwoływanie się każdorazowo do konstrukcji współkierowania pojazdu przez instruktora nie daje odpowiedzi na pytanie, na czym polega realizacja znamion typu czynu zabronionego określonego w art. 177 kk przez instruktora. Nie ulega przy tym wątpliwości, że zaszeregowanie instruktora do określonej kategorii podmiotów na gruncie p.r.d. ma niebagatelne znaczenie z punktu widzenia oceny, czy w ogóle jest zdalny do popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Sam ten fakt jednak nie wyjaśnia, w jaki sposób instruktor realizuje znamiona określonego czynu zabronionego, w tym zwłaszcza opisanego w art. 177 kk. Nie sposób bowiem przekonująco twierdzić, że określenie na gruncie p.r.d. kategorii podmiotów nazwanych przez ustawodawcę roboczo „kierującymi”, zmienia ogólne zasady wartościowania zachowań ludzkich w perspektywie potencjalnej odpowiedzialności karnej. Argument ten ma zresztą zastosowanie również do kursanta, ale i każdego innego „kierującego” pojazdem. W procesie stosowania prawa nie jest bowiem, a przynajmniej – moim zdaniem – nie powinno być, dla sądu przesądzające ustalenie, do jakiej kategorii w myśl p.r.d. należy zaliczyć określonego uczestnika ruchu drogowego (a ściślej – uczestnika wypadku drogowego). Istotne, a niejednokrotnie i problematyczne, jest ustalenie, czy zachowanie danego uczestnika było sprzeczne z obowiązującą go w chwili czynu zasadą bezpieczeństwa w ruchu lądowym, a ściślej, zakazem bądź nakazem określonego zachowania. Nie inaczej jest z instruktorem. Nie jest zatem istotne to czy instruktor w danym momencie zostanie uznany za współkierującego pojazdem, czy też nie – istotne jest ustalenie, jakie obowiązki spoczywały na nim względem kursanta oraz innych uczestników ruchu. Innymi słowy, problematyczne jest właściwe odtworzenie zakresu zastosowania i zakresu normowania relewantnej w danych okolicznościach normy sankcjonowanej.

Wychodząc zatem od założeń najbardziej zasadniczych, powiedzieć należy, iż w zależności od tego, w jakim zachowaniu instruktora upatrywać się będziemy nieostrożności i bezprawności, różne będą zasady oceny tegoż zachowania pod kątem zgodności/niezgodności z normą sankcjonowaną, różny będzie również kształt samej normy sankcjonowanej. Czynności instruktora mogą być kompleksem rozmaitych zachowań, z których część można z powodzeniem traktować jako działania, a część zaniechania (tak np. jak w przedmiotowej sprawie). Nieprzekonujące w związku z tym jest twierdzenie, że zachowanie instruktora, oceniane pod kątem realizacji znamion czynu zabronionego określonego w art. 177 k.k., sprowadza się do rozpiętego w czasie działania polegającego na (współ-) kierowaniu pojazdu. Byłoby tak tylko wtedy, gdyby niezgodne z normą sankcjonowaną było w rzeczywistości całe takie zachowanie, przykładowo – w sytuacji, gdy instruktor znajduje się w stanie nietrzeźwości. W przeciwnym razie, poszczególne zachowania instruktora²⁷, w różny sposób naruszać mogą dyspozycję normy sankcjonowanej, chroniącej życie i zdrowie uczestników ruchu drogowego. Niepodjęcie przez instruktora interwencji pomimo istnienia ku temu

²⁷ Pogląd ten nie prowadzi jednocześnie do wniosku, że zachowania te są odrębnymi czynami. Ściślej rzecz ujmując należałoby powiedzieć, że czyn instruktora, polegający na nadzorowaniu jazdy przez kursanta, może być w zależności od sytuacji, oceniany pod kątem realizacji znamion czynu zabronionego określonego w art. 177 k.k. jako działanie bądź jako zaniechanie.

przesłanek należy zatem uznać za zaniechanie, a nie za działanie polegające na nieostrożnym kierowaniu pojazdem przez kierującego. Takie postawienie sprawy stawia zaś przed koniecznością uporania się z kwestią realizacji przez instruktora znamion spowodowania wypadku komunikacyjnego przez zaniechanie, które jako przestępstwo skutkowe, wymaga odwołania się do regulacji zawartej w art. 2 k.k. Wątpliwości może budzić zwłaszcza kwestia istnienia podstawy prawnej dla konstruowania szczególnego prawnego obowiązku zapobieżenia skutkowi w postaci śmierci lub uszczerbku na zdrowiu uczestników wypadku komunikacyjnego po stronie instruktora. Poszukiwanie źródeł normy sankcjonowanej nakazującej instruktorowi podejmowanie zachowań korygujących prowadzenie pojazdu przez kursanta, celem zapobieżenia wspomnianych wyżej skutków, siłą rzeczy musi być oparte przede wszystkim na regulacji zawartej w p.r.d., choć rzecz jasna nie musi się do niej ograniczać. Można jednak z powodzeniem twierdzić, że źródłem takiej normy adresowanej do instruktora mogłyby być przepisy art. 105 ust. 1 p.r.d. w zw. z art. 87 ust. 1 pkt 2. Zgodnie z pierwszym ze wskazanych przepisów, „szkolenie osoby ubiegającej się o uprawnienie do kierowania pojazdem silnikowym albo tramwajem jest prowadzone przez instruktora”, drugi zaś stanowi: „Kierującym może być osoba, która [...] odbywa, w ramach szkolenia, naukę jazdy odpowiednio przystosowanym pojazdem pod nadzorem instruktora.”

Zabieg taki wymagałby jednak takiej wykładni przytoczonych przepisów, określających wymóg prowadzenia przez kursanta pojazdu pod nadzorem instruktora, a zatem i sprawowania przez tego instruktora nadzoru, której efektem byłoby nałożenie na instruktora obowiązku zapobieżenia wszelkim zagrożeniom, jakie mogą wyniknąć z nieprawidłowego prowadzenia pojazdu przez kursanta²⁸. Taka interpretacja z pewnością nie prowadzi jednak do przełamania językowego znaczenia pojęcia nadzoru, oraz funkcji, jakie ma spełniać instruktor w czasie szkolenia kursantów. Innymi słowy, zabieg wykładniczy polegający na wydobyciu ze wzmiankowanych przepisów normy nakazującej korygowanie każdorazowo nieostrożnego zachowania kursanta przez instruktora, w pełni mieści się w możliwym do osiągnięcia na poziomie języka ogólnego sensie sformułowań, jakimi posłużył się ustawodawca dla opisanie roli, jaką pełni instruktor w trakcie nauki jazdy. Sens taki jest przy tym zgodny ze społeczną funkcją instruktorów jazdy oraz społecznymi oczekiwaniami co do kształtu i sposobu wykonywania przez nich obowiązków w trakcie szkolenia „przyszłych kierowców”.

²⁸ Precyzyjnie rzecz ujmując należałoby powiedzieć, że instruktor należałby do tej kategorii gwarantów, którzy chronić mają określone kategorie podmiotów (uczestników ruchu drogowego) przed określonymi kategoriami zagrożeń (wynikającymi z nieostrożnego prowadzenia pojazdu przez kursanta), zgodnie z klasyfikacją proponowaną przez Jarosława Majewskiego, por. J. Majewski, *Prawnokarne przypisanie...*, s. 65 i n.