

MATERIAŁY SZKOLENIOWE

Edyta Dzielińska¹, Krzysztof Proć²

Wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym czy zabójstwo w zamiarze ewentualnym – kwalifikacja prawna najpoważniejszych zdarzeń drogowych

Streszczenie

W artykule przedstawiono problematykę kwalifikowania zachowań sprawców najpoważniejszych zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym jako przestępstwa zabójstwa z art. 148 § 1 k.k. popełnionego z zamiarem ewentualnym. Omówienie tej kwestii uznano za konieczne w związku z pojawianiem się w przestrzeni prawnej pierwszych aktów oskarżenia oraz pierwszych judykatów, w których taki zarzut się pojawia. Poza tym, w oczekiwaniu części społeczeństwa oraz ekspertów w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym ustawowe zagrożenie karą za spowodowanie wypadku drogowego jest obecnie nieadekwatne do wagi czynu. Na wstępie rozważań przedstawiono perspektywę historyczną oraz dokonano przeglądu ustawodawstw innych krajów. Dalej omówiono kierunki interpretacyjne ustawowego znamienia strony podmiotowej w postaci zamiaru ewentualnego. Następnie analizie poddano znamiona przestępstwa wypadku drogowego stypizowanego w art. 177 k.k. i w oparciu o to rozważono możliwość obrony zarzutu zabójstwa w za-

¹ Edyta Dzielińska, sędzia delegowana do Sądu Okręgowego w Warszawie XIII Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych. ORCID: 0000-0002-6840-0153.

² Krzysztof Proć, radca prawny z Kancelarii Piotrowski i Wspólnicy. ORCID: 0000-0003-0974-1502.

miarze ewentualnym w przypadku zdarzeń drogowych wywołanych rażącym naruszeniem reguł bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Słowa kluczowe

Zamiar ewentualny, wypadek drogowy, zabójstwo, umyślność, nieumyślność.

1. Wstęp

Ostatnie lata to początek ewolucji, a być może nawet rewolucji, w podejściu do bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej jako „BRD”). W Sejmie IX Kadencji przegłosowano dwie przełomowe nowelizacje ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (dalej jako „PoRD”) oraz niektórych innych ustaw, dotyczące głównie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych, rowerzystów) oraz sankcji za najpoważniejsze wykroczenia w ruchu drogowym.

Zmiany nie zaszły jednak wyłącznie w obszarze prawa stanowionego, ale dostrzegamy je również w pracy prokuratorów oraz sądowych judykatach. Wciąż nieśmiało, ale jednak już zauważalnie, podejmowane są próby kwalifikowania najpoważniejszych przestępstw w ruchu drogowym nie według przepisów skatalogowanych w Rozdziale XXI (Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji) ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (dalej jako „k.k.”), lecz jako czynów z art. 148 § 1 k.k. popełnianych umyślnie w zamiarze ewentualnym.

W ocenie bowiem tak teoretyków prawa karnego, jak i specjalistów z dziedziny BRD, widmo surowej kary pełni funkcję odstraszącą, a co za tym idzie ma niebagatelny wpływ na zachowania uczestników ruchu drogowego, a w konsekwencji na liczbę zgonów wskutek wypadków drogowych. Istotne zmiany społeczne objawiają się tym, że coraz znaczej-sza część obywateli domaga się jak najsurowszego karania tych, którzy spowodowali wypadek ze skutkiem śmiertelnym. W ocenie wielu przewidziane w art. 177 § 2 k.k. ustawowe zagrożenie maksymalną karą pozbawienia wolności do lat 8 jest zbyt łagodne w stosunku do wagi czynów popełnianych przez uczestników ruchu drogowego (głównie kierowców).

Jako że ustawodawca obecnie nie planuje zajmować się kwestią wymiaru kary za przestępstwo spowodowania wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym ani też wprowadzać odrębnej kategorii „zabójstwa drogowego”, funkcjonującej chociażby w prawodawstwie włoskim, jedyną

szansą na spełnienie oczekiwań społecznych jest podejmowanie prób kwalifikowania najpoważniejszych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji właśnie jako czynów stypizowanych w art. 148 § 1 k.k.

Autorzy niniejszego opracowania postarają się odpowiedzieć na pytania, czy i w jakich okolicznościach skazanie na podstawie art. 148 k.k. za „wypadek drogowy” w potocznym rozumieniu tego pojęcia może być akceptowane w świetle kodeksowych znamion, w szczególności strony podmiotowej, przestępstwa zabójstwa.

2. Rys historyczny

Penalizacja wypadku drogowego nastąpiła dopiero wraz z uchwaleniem ustawy z dnia 19 kwietnia 1969 r. – Kodeks karny³. Mimo zawrotnego tempa rozwoju motoryzacji czy też ambitnej budowy dróg miejskich na wzór radzieckich arterii w okresie powojennym, ustawodawca przez przeszło 20 lat nie zdecydował się wprowadzić do ówczesnie obowiązującego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. – Kodeks karny⁴ żadnych zmian tworzących odrębny typ czynu zabronionego w postaci wypadku komunikacyjnego.

Konsekwencją luki *extra* czy też *intra legem* była konieczność poszukiwania możliwości zastosowania dostępnych przepisów rozporządzenia karnego do oceny zdarzeń historycznych polegających na spowodowaniu wypadku drogowego. Pierwszy nasuwający się typ przestępstwa stypizowany był w art. 215 § 1 k.k., który penalizował umyślne spowodowanie – między innymi – katastrofy w ruchu lądowym. Był to bowiem jedyny przepis, który w ogóle wprost odnosił się do problematyki zdarzeń w „komunikacji lądowej”. Tu jednak trzeba zauważyć, że aktualnym kodeksowym odpowiednikiem tego przestępstwa jest spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, o której mowa w art. 174 § 1 k.k. Jest to zaś czyn pozostający poza zakresem niniejszego opracowania. W doktrynie uznaje się bowiem, że użycie pojęcia „katastrofa” każe uczynić odesłanie do art. 173 § 1 k.k., który ją w pewien sposób definiuje⁵. Przepis ten bowiem penalizuje spowodowanie

³ Dz. U. z 1969 r., Nr 13, poz. 94.

⁴ Dz. U. z 1932 r., Nr 60, poz. 571.

⁵ Wprawdzie w art. 174 § 1 k.k. nie następuje – jak to miało miejsce w art. 137 § 1 k.k. z 1969 r. – wprost odesłanie do przestępstwa z art. 173 § 1 k.k., lecz ustawodawca, zamieszczając wśród znamion tego przestępstwa „katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”, posłużył się znamieniem nazwowym przestępstwa określonego w art. 173 § 1 k.k. W doktrynie zauważono, że w art. 174 k.k. katastrofa nie jest okre-

nie katastrofy (a nie zagrożenia katastrofą), rozumianej jako wydarzenie „zagrożające życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach”. Autorzy niniejszego artykułu starali się natomiast odpowiedzieć na pytanie o kwalifikację prawną zdarzeń kończących się śmiercią jednego pokrzywdzonego bądź co najwyżej kilku pokrzywdzonych, czego nie da się co do zasady zakwalifikować jako katastrofy w ruchu lądowym.

Przepisów penalizujących czyny polegające na spowodowaniu wypadku drogowego pozostawało więc poszukiwać w Rozdziale XXXV (Przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu) omawianego rozporządzenia. A tam znajdziemy typizacje przestępstw znanych również współczesnej ustawie karnej, takich jak spowodowanie uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia w różnych postaciach (art. 235–237) – zarówno umyślnie, jak i niemyślnie. Możliwość skazania sprawcy wypadku drogowego za powyższe przestępstwa w typie nieumyślnym była powszechnie aprobowana. Ówczynie natomiast, podobnie jak i dzisiaj, dyskutowano nad zasadnością kwalifikowania tego typu czynów jako przestępstw umyślnych. W sprawie tej wypowiedział się również Sąd Najwyższy wskazując, że warunkiem przypisania sprawcy przestępstwa drogowego umyślnej postaci winy (art. 215 § 1 k.k., art. 242 § 1 k.k.) jest wykazanie, że sprawca przewidywał możliwość skutku przestępnego i co najmniej na skutek ten się godził. W obu powyższych dyspozycjach skutkiem przestępnym nie jest katastrofa w komunikacji czy śmierć człowieka, ale spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy (art. 215 § 1 k.k.) albo narażenie życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo (art. 242 § 1 k.k.)⁶.

Jest to pierwsze orzeczenie polskiego Sądu Najwyższego, w którym dopuszczono możliwość skazania sprawcy zdarzenia drogowego za

ślona jako zagrażająca życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, gdyż na tym etapie istnieją trudności w przewidywaniu rozmiarów, ocenianych przez pryzmat wielkości szkód, tj. liczby pokrzywdzonych i strat w mieniu [O. Górniok, (w:) Górniok, Kodeks karny, t. 2, 2005, s. 157]. Pogląd ten jest trudny do zaaprobowania, gdyż prowadzi do istotnej niekonsekwencji, polegającej na kryminalizacji łagodniejszej postaci zdarzenia obejmującej stadium zagrożenia katastrofą, mimo że nie stanowi niebezpieczeństwa dla osób lub mienia, podczas gdy spowodowanie katastrofy jest karalne tylko wówczas, gdy katastrofa zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach [R. A. Stefański (red.), Kodeks karny. Komentarz, wyd. 5, Warszawa 2020]. Słusznie podkreśla się więc w judykaturze, że „w przepisie art. 174 § 1 k.k. katastrofa, której bezpośrednie niebezpieczeństwo sprowadza sprawca, nie jest określona jako zagrażająca życiu lub zdrowiu wielu osób lub mieniu w wielkich rozmiarach. Jednakże przepis ten ściśle wiąże się z ochroną wartości chronionych w art. 173 k.k. to jest życiem, zdrowiem wielu osób oraz mieniem w wielkich rozmiarach” (wyrok SA we Wrocławiu z dnia 16 października 2013 r., sygn. II AKa 305/13, Legalis).

⁶ Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r., sygn. VI KO 54/61, LEX nr 136345.

skutkowe przestępstwo umyślne w zamiarze ewentualnym. Uchwała ta może stanowić fundament dla dalszych rozważań, chociaż nie może ująć uwadze, że powstała ona w innej rzeczywistości prawnej. Jak już bowiem wskazano, kodeks karny z 1932 roku w ogóle nie zawierał odrębnego typu przestępstwa „wypadku drogowego”. Poszukiwanie analogii i rozwiązań zastępczych wobec zmieniającej się rzeczywistości było więc konieczne. Obecnie mamy zaś do czynienia z sytuacją nieco inną. Nie możemy bowiem mówić o istnieniu luki prawnej, a raczej o celowym zaniechaniu ustawodawcy, który z pełną świadomością decyduje się poprześć na aktualnych rozwiązaniach, uznając je za pełne i odpowiadające potrzebom społecznym. Ewentualnie mamy tutaj do czynienia z luką, która jednak nie wymaga uzupełnienia, gdyż jest zamierzona⁷. W takich warunkach wnioskowanie na zasadzie analogii nie powinno być stosowane. Nie da się jednak przy korzystaniu z wykładni historycznej poszczególnych przepisów kodeksu karnego uciec od tego, że już w latach 60. ubiegłego stulecia Sąd Najwyższy dopuścił w pewnych wyjątkowych okolicznościach możliwość skazania sprawcy „wypadku” w rozumieniu potocznym za przestępstwo umyślne w zamiarze ewentualnym.

Jak już wyżej wskazano, świadoma reakcja ustawodawcy na zmieniającą się rzeczywistość drogową miała miejsce w 1969 roku, kiedy to uchwalono pierwszy powojenny kodeks karny. Poza przepisami penalizującymi spowodowanie katastrofy albo niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym wprowadzono art. 145 typizujący przestępstwo „wypadku drogowego”. Treść normatywna różni się w pewnym stopniu od aktualnej, natomiast nie w zakresie strony podmiotowej. Od 1969 roku do dzisiaj „wypadek drogowy” jest przestępstwem skutkowym, które można popełnić wyłącznie nieumyślnie, natomiast do tego skutku doprowadzić może zarówno nieumyślne, jak i umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym.

3. Przykłady ustawodawstwa państw zachodnich – zabójstwo drogowe

W polskim ustawodawstwie brak jest jakiegokolwiek śladu odrębnego typu przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w postaci zabójstwa drogowego. Jediną dostępną drogą surowszego potraktowa-

⁷ Istnieją bowiem luki, które nie wywołują potrzeby zmiany istniejącego stanu rzeczy, a istnieją też luki, które „odczuwamy (...) jako brak, wymagający usunięcia przez uzupełnienie (...)” (M. H o n z a t k o, *Istota luki w prawie*, Lwów 1929, s. 42).

nia sprawcy najpoważniejszych przestępstw w ruchu lądowym, o ile oczywiście nie mamy do czynienia z niebezpieczeństwem katastrofy czy katastrofą, jest uznanie go winnym zabójstwa w zamiarze ewentualnym (stypizowanego w art. 148 § 1 k.k.). Tymczasem w Europie znajdziemy przykłady ustawodawstw, w których albo takie zabójstwo drogowe wprost wprowadzono, albo co najmniej rozróżniono wypadki „zwykłe” od spowodowanych „niebezpieczną” czy nawet „szaleńczą” jazdą.

Krajem, w których według doniesień medialnych oraz wypowiedzi tamtejszych przedstawicieli doktryny prawnej, stypizowano w ostatnich latach „zabójstwo drogowe”, są Włochy. Określenie to nie oddaje jednak w pełni rzeczywistego stanu rzeczy. Owszem, tamtejszy kodeks karny zmodyfikowano w ten sposób, że wprowadzono kwalifikowany typ przestępstwa wypadku drogowego, którego skutkiem była śmierć osoby⁸. Przed 2016 rokiem wypadki śmiertelne kwalifikowane były natomiast tak jak w polskim kodeksie karnym z 1932 roku, czyli na podstawie przepisów ogólnych o przestępstwach przeciwko życiu lub zdrowiu. Można więc rzec, że włoski ustawodawca nie wprowadził typu przestępstwa w postaci „umyślnego zabójstwa drogowego”, lecz uchwalił przepis zbliżony do naszego art. 177 § 2 k.k. Należy jednak zwrócić uwagę na istotną różnicę między polską a włoską typizacją wypadku ze skutkiem śmiertelnym. Znamieniem strony przedmiotowej w przypadku włoskiego „zabójstwa drogowego” nie jest samo naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, lecz prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości (tak jak w przypadku art. 178 k.k.) lub przekroczenie dozwolonej prędkości o co najmniej 50 km/h.

Należy pochylić się nad drugim z wymienionych znamion. Analizując przypadki, w których prokuratura postawiła sprawcy „wypadku” drogowego zarzut zabójstwa w zamiarze ewentualnym, można dojść do konkluzji, że wspólnym mianownikiem wszystkich tych zdarzeń jest rażące przekroczenie dozwolonej prędkości przez sprawcę. Zaistnienie takiej okoliczności faktycznej zmusza bowiem do refleksji, że kierowca powinien był przewidywać i co najmniej z dużym prawdopodobieństwem przewidywał możliwość zabicia człowieka. Można postawić tezę, że żadne, nawet w teorii najniebezpieczniejsze manewry w ruchu drogowym, nie są jednoznacznie

⁸ G. Montanari Vergallo, E. Marinelli, N. M. di Luca, V. Masotii, R. Cecchi, S. Zaami, Italian law on the vehicular homicide; medical legal issues and comparative analysis, *Società Editrice Universo* 2017, nr 3, s. 214–215; E. Marinelli, S. Pichini, S. Zaami, R. Giorgetti, F. P. Busardò, R. Pacifici, „Vehicular homicide”. A new Italian offence: law provisions and comparison with some other European countries, *European Review for Medical and Pharmacological Sciences* 2016, nr 20, s. 3146.

i tak jaskrawo zagrażające życiu innych (głównie pieszych), jeśli wykonuje się je z prędkością administracyjnie czy ustawowo dozwoloną. Można więc z pewnym prawdopodobieństwem przewidywać, że wprowadzenie rozwiązania na wzór włoski wyczerpałoby oczekiwania społeczne osób opowiadających się za stypizowaniem „zabójstwa drogowego”.

Nie o „zabójstwo”, ale o skutek śmiertelny niebezpiecznej jazdy mówi z kolei ustawodawstwo australijskiej Nowej Południowej Walii⁹. Surowsza niż w przypadku typu podstawowego wypadku drogowego kara grozi temu, kto w wyniku zdarzenia drogowego spowoduje śmierć człowieka, jeśli (i) prowadził pojazd pod wpływem alkoholu, (ii) poruszał się z niebezpieczną dla innych prędkościami, (iii) poruszał się w sposób niebezpieczny dla innych osób. W porównaniu z ustawą włoską, nie mamy tutaj do czynienia ze znamieniem liczbowym, lecz nieostrem, którego wykładnia następuje w orzecznictwie. Prawodawca w warunkach australijskich mógł sobie na taki zabieg pozwolić, a to ze względu na funkcjonowanie w systemie *common law*, czyli prawa precedensowego. W naszym przypadku należałoby *de lege ferenda* postulować ewentualnie o wprowadzenie rozwiązania włoskiego. Chociaż z drugiej strony nie może ująć uwadze, że nieostre znamię „rażącego” naruszenia jakichś reguł moralnych czy społecznych występuje w przepisach części szczególnej kodeksu karnego (art. 326 § 2 k.k. czy art. 336 § 2 k.k.). Wśród przepisów kodeksowych odnaleźć można również takie znamiona, jak „szczególne okrucieństwo” (art. 148 § 2 pkt 1 k.k.) czy też „szczególne udręczenie” (art. 189 § 3 k.k.).

Postulaty części społeczeństwa oraz ekspertów BRD mogłyby również zostać zaspokojone przez podwyższenie ustawowego zagrożenia karą dla przestępstwa wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym (art. 177 § 2 k.k.). Ustawodawca przewidział tutaj możliwość orzeczenia kary pozbawienia wolności w wymiarze od 6 miesięcy do 8 lat. W przypadku typu kwalifikowanego tego przestępstwa, tj. w razie zaistnienia znamienia znajdowania się sprawcy w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, lub w razie ucieczki z miejsca zdarzenia, zapisano karę pozbawienia wolności od 2 do 12 lat (art. 178 § 1 k.k.). W ocenie coraz większej grupy osób pozbawienie wolności oscylujące w granicach 8 czy

⁹ Crimes Act 1900 – Section 52A, dostęp: http://www5.austlii.edu.au/au/legis/nsw/consol_act/ca190082/s52a.html, dostęp: 25 listopada 2021 r.; Podobne rozwiązania prawne znajdziemy chociażby w ustawodawstwie brytyjskim, konkretnie w Road Traffic Act 1991, chapter 40, Part 1, Driving offences. Tutaj posłużono się jednak znamionami mniej nieostrymi, wprowadzając opisową poprzez wyliczenie definicję „niebezpiecznej jazdy”, jako chociażby polegającej na poruszaniu się w sposób daleko odbiegający od tego, czego oczekiwano by od kompetentnego i ostrożnego kierowcy, albo na poruszaniu się pojazdem, którego aktualny stan uznawany jest za zagrażający bezpieczeństwu.

12 lat nie jest adekwatne do skutku w postaci śmierci pokrzywdzonego. Analiza reakcji społecznych może prowadzić do wniosku, że sprawcy wypadków drogowych powinni być karani podobnie jak zabójcy, gdyż także oni pozbawili życia człowieka. Taki postulat każe zastanawiać się nie tylko nad samym wymiarem kary, ale właśnie nad zasadnością wprowadzenia odrębnego typu przestępstwa w postaci „zabójstwa drogowego” czy też stawiania i bronienia zarzutu z art. 148 § 1 k.k. w przypadku najpoważniejszych zdarzeń, do których doszło przede wszystkim w wyniku rażącego przekroczenia prędkości.

Drogą surowszej odpowiedzialności za wypadek jako przestępstwa nieumyślnego poszedł chociażby ustawodawca francuski określając górną granicę wymiaru kary na poziomie 14 lat pozbawienia wolności¹⁰. W przypadku USA, w zależności od stanu, za zdarzenie drogowe ze skutkiem śmiertelnym może grozić 60 czy 99 lat pozbawienia wolności, a nawet kara dożywotniego pozbawienia wolności¹¹. Oczywiście w świecie zachodnim są kraje, w których kary za przestępstwo wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym są niższe niż w Polsce. Tak dzieje się chociażby w Skandynawii, gdzie jednak zasadniczo kary za najcięższe zbrodnie są niższe niż średnia europejska. Łagodniejsze sankcje przewidział również ustawodawca niemiecki. To z kolei może być spowodowane mniejszą koniecznością wywołania skutku odstraszającego, jako że w społeczeństwie brak jest co do zasady przyzwolenia na ignorowanie przepisów ruchu drogowego.

4. Zamiar ewentualny – uwagi ogólne

Umyślność, tak samo jak i nieumyślność, stanowi ustawowe znamię czynu zabronionego i mieści się w strukturze tego czynu jako element strony podmiotowej¹². Jest to też znamię o charakterze ogólnym, zdefiniowane w art. 9 k.k., a co za tym idzie powinno być co do zasady tak samo rozumiane niezależnie od ocenianego przestępstwa. W rozumieniu tego przepisu, czyn popełniony jest umyślnie, jeżeli sprawca ma zamiar jego popełnienia, to jest chce go popełnić albo przewidując możliwość

¹⁰ G. Montanari Vergallo, E. Marinelli, N. M. di Luca, V. Masotii, R. Cecchi, S. Zaami, *Italian law...*, s. 217.

¹¹ Motherss Against Drunk Driving National Office, *Penalties for Drunk Driving Vehicular Homicide*, Waszyngton 2018, <https://www.madd.org/wp-content/uploads/2018/07/Vehicular-Homicide.pdf> (dostęp: 6 marca 2021 r.).

¹² A. Grześkowiak, *Komentarz do art. 9 kodeksu karnego*, nb 1, (w:) A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, wyd. 7, Warszawa 2021.

jego popełnienia, na to się godzi. Nieumyślność występuje natomiast wtedy, gdy sprawca nie ma zamiaru popełnienia czynu zabronionego, godzi się jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo że możliwość popełnienia tego czynu przewidywał albo mógł przewidzieć.

Już w samym uzasadnieniu do projektu aktualnie obowiązującego kodeksu karnego zauważono, że „Umyślność i nieumyślność jako podstawowe znamiona charakteryzujące stronę podmiotową czynu zabronionego – są określeniami techniczno-prawnymi, jedynie w ograniczonym stopniu odpowiadającymi intuicyjnym znaczeniom, jakie związane są z tymi terminami w języku potocznym. W szczególności jeśli chodzi o umyślność, to semantycznie pojęcie to odpowiada temu, co w prawie karnym uznaje się za zamiar bezpośredni. Nauka prawa karnego, a za nią także nowy kodeks, rozszerza zakres tego pojęcia na zamiar wynikowy. Także nieumyślność, w znaczeniu kodeksowym, nie jest prostym zaprzeczeniem umyślności, lecz ma swoją bogatą pozytywną treść”¹³.

Niezależnie od przyjętego rozumienia, treścią umyślności zawsze będzie zamiar. Ten może przyjąć jednak dwie postacie. Po pierwsze, sprawca może „chcieć” popełnić czyn zabroniony (zamiar bezpośredni) albo nie chcieć go popełnić, ale możliwość uczynienia tego „przewidywać i na to się godzić”. Na zamiar w ujęciu ogólnym składają się dwa elementy – intelektualny w postaci świadomości (wyobrażenia, przewidywania) oraz wolicjonalny w postaci woli, przy czym ten element zamiaru ma inną treść przy zamiarze bezpośrednim i inną przy zamiarze ewentualnym¹⁴.

Według J. Giezka świadomość sprawcy w chwili czynu należy rozumieć jako wewnętrzną (podmiotową) stronę popełnianego czynu zabronionego, korespondującą z manifestowanymi na zewnątrz i dzięki temu dającym się obiektywnie zaobserwować zachowaniem¹⁵. Połączenie tych elementów jest konieczne, gdyż sama świadomość rozumiana wewnętrznie jest kategorią przeżycia psychicznego konkretnego sprawcy, które nie jest samo w sobie możliwe do uchwycenia. Nie pomagają w tym nawet przyznanie się do zaistnienia takiego stanu świadomości, które najczęściej ma miejsce długo po samym zdarzeniu, gdy wspomnienia przeżyć mogą być zniekształcone¹⁶. Nie ma więc innej możliwości, jak

¹³ Uzasadnienie do projektu ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Druk 1274, II kadencja Sejmu.

¹⁴ A. Grześkowiak, Komentarz do art. 9..., nb 4.

¹⁵ J. Giezek, Świadomość sprawcy czynu zabronionego, Wolters Kluwer, Warszawa 2013.

¹⁶ Według SA w Lublinie, „Byłoby czymś niedorzecznym, gdyby zamiar sprawcy miał należeć wyłącznie od tego, do czego tenże zechce się przyznać. Podstawę wnioskowania

ocenianie zamiaru na podstawie strony przedmiotowej przestępstwa, a więc działania sprawcy¹⁷. Z konieczności trzeba brać pod uwagę najbardziej uchwytne, widoczne elementy stanu faktycznego¹⁸.

W przeciwnym razie skazanie sprawcy za przestępstwo umyślne nie byłoby w żadnym wypadku możliwe. Przynajmniej do czasu wynalezienia i zaaprobowania technologii umożliwiającej przechwycenie myśli oskarżonego. Skoro przecież zamiar mieści się w stronie podmiotowej czynu zabronionego, do skazania konieczne jest jego udowodnienie. Dobrze podsumowuje to Sąd Apelacyjny we Wrocławiu, który w jednym z orzeczeń podniósł, że „Zamiar, jako element strony podmiotowej czynu sprawcy (art. 9 § 1 i 2 k.k.), mieści się w sferze faktów i wymaga podobnego dowodzenia jak każdy inny fakt czy okoliczność dowodzona także w zakresie strony przedmiotowej. Istotą ustaleń w zakresie zamiaru jest odczytanie intencji sprawcy, w pierwszej kolejności w oparciu o jego własne wypowiedzi, bo to one mają zasadnicze znaczenie dla czynionych ustaleń w odniesieniu do towarzyszących mu przeżyć psychicznych. Dopiero, gdy sprawca nie wyartykułuje swoich intencji czyni się ustalenia o jego zamiarze w oparciu o okoliczności przedmiotowe zdarzenia”¹⁹.

w tej materii powinna w takiej sytuacji stanowić analiza uzewnętrznionych przejawów zachowania sprawcy, a nie jego werbalne stanowisko. Obowiązkiem sądu czyniącego ustalenia dotyczące zamiaru jest więc ocena okoliczności wiążących się ze sposobem działania sprawcy, rodzajem użytego przez niego narzędzia, lokalizacją i intensywnością zdanych ciosów, rozmiarem spowodowanych obrażeń, w końcu dotyczących jego zachowania po popełnieniu czynu” (wyrok SA w Lublinie z dnia 15 września 2015 r., sygn. II AKa 183/15, Legalis).

¹⁷ Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 15 marca 2017 r., sygn. II AKa 33/17, LEX nr 2292419; zob. też wyrok SA w Łodzi z dnia 19 września 2016 r., sygn. II AKa 165/16, LEX nr 2250073, w którym wskazano, że: „W sytuacji, gdy sprawca jednoznacznie nie werbalizuje swojego zamiaru, o jego zamiarze można, a nawet należy wnioskować na podstawie uzewnętrznionych przejawów jego zachowania się, zaś użycie niebezpiecznego narzędzia przez zadanie nim ciosów w ważne dla życia ludzkiego organy lub części ciała może wskazywać na istnienie zamiaru (co najmniej ewentualnego) dokonania zabójstwa człowieka. Równie jednak istotne i wymagające podkreślenia jest, że jednak same te okoliczności nie są wystarczające do przyjęcia takiego zamiaru. Dla przyjęcia zamiaru sprawcy usiłowania zabójstwa nie są bowiem wystarczające tylko przesłanki przedmiotowe, lecz niezbędne jest także rozważenie przesłanek natury podmiotowej, jak i tła i powodów zajścia, pobudek działania sprawcy, stosunku do pokrzywdzonego, osobowości i charakteru sprawcy, jego dotychczasowego trybu życia, zachowania się przed i po popełnieniu czynu oraz innych okoliczności, z których niezbicie wynikałoby, że oskarżony chcąc spowodować uszkodzenie ciała, swą zgodą stanowiącą realny proces psychiczny, towarzyszący czynowi, obejmował tak wyjątkowo ciężki możliwy skutek jakim jest śmierć ofiary”.

¹⁸ Wyrok SA w Warszawie z dnia 14 maja 2002 r., sygn. II AKa 141/02, LEX nr 55730.

¹⁹ Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 29 stycznia 2014 r., sygn. II AKa 426/13, Legalis.

Ostatecznie więc wykazanie zamiaru wymaga oceny wszystkich okoliczności tak podmiotowych, jak i przedmiotowych. W sprawach o czyny przeciwko życiu lub zdrowiu orzecznictwo zalicza do nich: rodzaj, rozmiary użytego narzędzia, liczbę uderzeń, siłę z jaką zostały zadane, umiejscowienie ciosów, przebieg rany, a także właściwości i warunki osobiste sprawcy, jego dotychczasowy tryb życia, pobudki, motywy działania, stosunki panujące między sprawcą a pokrzywdzonym, okoliczności, tło zajścia, zachowanie się przed i po popełnieniu czynu²⁰.

W świetle powyższego truizmem jest stwierdzenie, że zamiaru nie można domniemywać ani się go domyślać, chociaż takie tendencje obserwowane są w praktyce sądów czy prokuratorów. Niektórzy zdają się pomijać to, że zasada domniemania niewinności zmusza nie tylko do konieczności wykazania zaistnienia samego zdarzenia historycznego i powiązania go z konkretnym sprawcą, ale również do przeanalizowania okoliczności natury psychologicznej. Niebezpiecznie często uznaje się *a priori*, że skoro oskarżony postrzelił pokrzywdzonego w okolice serca, to z pewnością miał zamiar pozbawienia go życia.

Jak już wskazano, kodeks karny w art. 9 § 1 wyróżnia dwa rodzaje zamiaru – bezpośredni i ewentualny. Przedmiotem rozważań w niniejszym opracowaniu będzie drugi z wymienionych, gdyż co do możliwości oskarżenia i skazania za zabójstwo sprawcy działającego z zamiarem bezpośrednim przy użyciu pojazdu jako przedmiotu wykonawczego brak jest wątpliwości w doktrynie i orzecznictwie. Jeśli bowiem wykazane zostanie, że oskarżony chciał pozbawić życia inną osobę i użył w tym celu pojazdu, będzie on potraktowany w taki sam sposób jakby skorzystał z noża czy innego tego typu niebezpiecznego narzędzia. Nie przekracza granicy wyobraźni chociażby stan faktyczny, w którym kierujący pojazdem celowo zjeżdża na przeciwległy pas ruchu, wiedząc, że w przeciwną stronę porusza się konkretna osoba, którą chce zabić.

Autorów niniejszego artykułu interesują natomiast przypadki zdarzeń, kiedy to sprawca zabić nie chce, w szczególności konkretnej osoby, taki skutek jednak osiąga. W grę wchodzi więc wyłącznie przestępstwo popełnione umyślnie, lecz w zamiarze ewentualnym (zamiennie zwanym zamiarem wynikowym). Nawiązując do wcześniejszych wywodów zacząć należy od tego, że podstawowe definicje tego typu zamiaru wskazują na konieczność łącznego wykazania w toku postępowania dowodowego: (i) elementu kognitywnego w postaci podjęcia przez sprawcę uświadamiającego sobie wystąpienie znamion statycznych strony przedmiotowej

²⁰ Por. wyrok SN z dnia 28 czerwca 1977 r., sygn. VI KRN 14/77, OSNKW 1978, nr 4–5, poz. 43.

oraz ze świadomością i uwzględnieniem (oceną) ryzyka naruszenia dobra prawnego oraz (ii) elementu wolicjonalnego, czyli szczególnego nastawienia się sprawcy wobec przewidywanego ryzyka naruszenia dobra prawnego (ustawa konkretyzuje go jako stan, gdy sprawca „godzi się” na popełnienie czynu zabronionego)²¹.

Istotę zamiaru ewentualnego dość obrazowo i sugestywnie przedstawia Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 3 lipca 2019 r. Zwraca tam on uwagę, że każdemu zachowaniu człowieka, zarówno w formie działania, jak i zaniechania, towarzyszy chęć osiągnięcia jakiegoś celu. Krótko mówiąc, wszyscy działają w każdym czasie i każdym miejscu z pewnym zamiarem bezpośrednim. Jeśli dążymy do osiągnięcia skutku zgodnego z prawem, nie ma oczywiście mowy o przypisaniu popełnienia przestępstwa z zamiarem bezpośrednim. Nawet, jeśli niejako w formie „efektu ubocznego” osiągniemy skutek penalizowany. Wtedy jednak powstaje możliwość ustalenia zaistnienia zamiaru ewentualnego. Warunkiem jest tu jednak udowodnienie, że dążąc do realizacji prawnie usprawiedliwionego celu, ze względu na sposób działania sprawca zaistnienia określonego skutku przewiduje realną możliwość popełnienia przestępstwa niejako „przy okazji” i na to się godzi²². W przypadku zdarzeń drogowych zamiarem bezpośrednim jest legalne przecięcie dotarcie z punktu A do punktu B czy też zażycie rozrywki. Skutkiem ubocznym może być zaś pozbawienie kogoś życia. Jeśli przemieszczając się lub zażywając rozrywki z użyciem auta oskarżony realnie przewiduje możliwość wystąpienia skutku w postaci śmierci człowieka i na to się godzi, mógłby być skazany za zbrodnie zabójstwa z zamiarem ewentualnym.

Kolejność dokonywania oceny poszczególnych elementów zamiaru ewentualnego domniemanego sprawcy wynika już z samej konstrukcji art. 9 § 1 *in fine* k.k. W orzecznictwie przyjmowane jest, że „Kwestia ewentualnego godzenia się sprawcy na określony skutek jest, z przyczyn oczywistych, zagadnieniem wtórnym w stosunku do poprzedzającego je przewidywania skutku. Nie można przesądzać, że sprawca godził się na określone konsekwencje swojego działania, skoro nie ma pewności, że w ogóle je przewidywał”²³. Rozważanie „godzenia się” ma więc sens dopiero wtedy,

²¹ M. Królikowski, Komentarz do art. 9 kodeksu karnego, nb 27, (w:) M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz. Art. 1–116, wyd. 5, Legalis, Warszawa 2021.

²² Wyrok SN – Izba Karna z dnia 3 lipca 2019 r., sygn. IV KK 143/18, Legalis.

²³ Wyrok SA w Katowicach z dnia 9 sierpnia 2007 r., sygn. II AKa 246/07, OSAK 2007, nr 4, poz. 1.

gdy ponad wszelką wątpliwość udowodni się, że sprawca uświadamiał sobie możliwość zaistnienia określonego przez ustawę karną skutku.

Również z samej tylko literalnej wykładni przepisu ustawy karnej wynika, że istotna dla zamiaru ewentualnego świadomość obejmuje jedynie „możliwość” osiągnięcia określonego skutku, a nie „konieczność”. Wystarczające jest, aby sprawca przewidywał, że penalizowany skutek może wystąpić, a nie, że wystąpi z całą pewnością. Przyjmuje się, że oskarżony, zdając sobie sprawę z tego, iż określone działanie z pewnością wywoła określony skutek, do tego skutku dąży, popełnia przestępstwo z zamiarem bezpośrednim²⁴. Trzeba jednak odnotować, że w najnowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego akcent przesuwają się ze świadomości „możliwości” na świadomość „wysokiego prawdopodobieństwa” wystąpienia określonego skutku²⁵. Nie może jednak umknąć uwadze, że pierwsze wersje aktualnego kodeksu karnego w pracach Komisji kodyfikacyjnej przewidywały zawężenie zamiaru ewentualnego przez przyjęcie, że do skazania konieczne jest wykazanie świadomości „znacznego” prawdopodobieństwa wystąpienia skutku przestępczego²⁶. Ostatecznie z tego świadomie zrezygnowano, co nie może być pomijane przy wykładni. Zaprezentowane wyżej stanowisko Sądu Najwyższego może być więc podawane w wątpliwości z uwagi na jego sprzeczność z pierwotną intencją prawodawcy.

Co również ważne, do skazania za przestępstwo popełnione w zamiarze ewentualnym konieczne jest wykazanie, że konkretny sprawca w konkretnej sytuacji rzeczywiście miał świadomość możliwości wystąpienia przestępczego skutku swojego zachowania. Nie jest wystarczające udowodnienie, że sprawca powinien był przewidywać możliwość popełnienia czynu zabronionego. Budzi więc wątpliwości stosunkowo często występujące w praktyce sądowej odwoływanie się do kryterium przeciętnego doświadczenia, tworząc swoiste domniemanie zamiaru ewentualnego, i poprzestawanie na tym. Polega to na przyjmowaniu, że wskazany sprawca w świetle zasad doświadczenia życiowego w okoliczności danej sprawy musiał mieć świadomość potencjalnej możliwości osiągnięcia skutku przestępczego. Owszem, takiej refleksji nie można odrzucać całkowicie. Trzeba jednak każdorazowo wnikliwie zbadać i ustalić wszystkie czynniki, które determinują świadomość tego konkretnego podsądnego. Może być tak, że

²⁴ Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 14 lipca 2005 r., sygn. II Aka 178/05, OSAWr 2007, nr 1, poz. 1.

²⁵ Wyrok SN z dnia 30 października 2013 r., sygn. II KK 130/13, Legalis.

²⁶ Komisja ds. reformy prawa karnego, Uzasadnienie do projektu kodeksu karnego, Państwo i Prawo 1994, nr 3, dodatek, s. 7.

ze względu na psychiczny stan, sprawca znacząco odbiega swoim intelektem czy właśnie samą świadomością od przeciętnej²⁷.

Pewną przeciętną miarę można natomiast stosować tutaj jako papierek lakmusowy przy badaniu rzeczywistej wiedzy oraz doświadczenia życiowego podsądnego. W przypadku zdarzeń drogowych konieczne jest najpierw ustalenie pewnego ogólnego stanu wiedzy społeczeństwa na temat zasad ruchu czy też chociażby zasad fizyki, a następnie do wyników takiej analizy odnosić warunki osobiste sprawcy. Jeśli – przykładowo – jest on krótko po kursie i egzaminie teoretycznym na prawo jazdy, w sieci często ogląda filmy obrazujące zdarzenia drogowe oraz chociażby udziela się na forach dotyczących BRD, można zakładać, że jego świadomość skutków brawurowej jazdy musi być zdecydowanie wyższa niż przeciętna, a to stanowi już istotny krok przybliżający do wykazania zamiaru ewentualnego.

Doskonale ten wątek podsumował M. Małecki wskazując w jednej z glos, że „Organ procesowy nie jest w stanie „wejść” do głowy sprawcy i wydobyć stamtąd dowodu na świadomość określonego stanu rzeczy w czasie czynu”. Również w tym zakresie można odwołać się do cech osobowych wzorca normatywnego i wychodząc od przewidywalności danego stanu rzeczy, zmierzać w kierunku domniemania, że przewidywał go także sprawca. Rozumowanie przebiega mniej więcej w następujący sposób: skoro człowiek o przeciętnej wiedzy i doświadczeniu życiowym zdaje sobie sprawę ze skutków swojego działania (generalizacja), to należy domniemywać, że także sprawca zdawał sobie z tego sprawę (konkretyzacja). Tego rodzaju wnioskowanie o znamionach subiektywnych z okoliczności przedmiotowych zdarzenia uważam za dopuszczalne, pod warunkiem jego uzupełnienia o jedną, istotną przesłankę. Chodzi mianowicie o wykazanie, że konkretny oskarżony spełniał cechy nadane wzorcowi normatywnemu, to znaczy – w badanej sprawie – dysponował przynajmniej przeciętną wiedzą i zwykłym doświadczeniem²⁸.

Godzi się więc skonstatować, że w procesie dowodzenia zamiaru ewentualnego należy przede wszystkim skupić się nie na zbadaniu stanu świadomości przez „wejście do umysłu” sprawcy, lecz na dokonaniu przyrównania intelektu, wiedzy i doświadczenia życiowego sprawcy do pewnej przeciętnej występującej w społeczeństwie. Ogół ludzi musi być tutaj punktem odniesienia. Jeśli stan umysłu sprawcy będzie zbliżony do

²⁷ Wyrok SA w Katowicach z dnia 16 grudnia 2008 r., sygn. II AKa 374/08, OSAK 2009, nr 1, poz. 1.

²⁸ M. Małecki, Kryteria przypisania zamiaru wynikowego. Uwagi na marginesie wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 29 kwietnia 2013 r., sygn. II AKa 62/13, Czasopismo Prawa, Karnego i Nauk Penalnych 2013, nr 3, s. 29–50.

ustalonej normy, a według tej normy w danych okolicznościach należałoby przewidywać ze średnim, ewentualnie wysokim, prawdopodobieństwem przestępczy skutek czynu, dopuszczalne będzie przejście do oceny elementu wolicjonalnego zamiaru ewentualnego. Oczywiście należy też podjąć próbę bezpośredniego i pełnego zbadania stanu świadomości konkretnego podsądnego, natomiast rzadko będzie to skuteczne ze względu na trudność dowodową.

Element wolicjonalny zamiaru wynikowego sprawia dużo większe trudności interpretacyjne. Dowodem tego jest chociażby wypracowanie w doktrynie licznych koncepcji dotyczących wykładni pojęcia „godzenie się”, takich jak koncepcja motywacyjna, obojętności woli, zgody jako aktu woli, ryzyka czy zewnętrznej manifestacji. Pierwsze próby wyjaśnienia tego zagadnienia podjęto już na początku XX wieku. Wtedy to E. Krzymuski w jednej z rozpraw wskazał, że „Zamiar nieoznaczony jest wolą, nieskierowaną nigdy bezwarunkowo ku osiągnięciu jakiegokolwiek ściśle określonego skutku przestępnego. Tu zdarzyć się mogą (...) następujące przypadki: (...) Sprawca skierował swoje działanie ku spowodowaniu jakiegoś skutku nieprzestępnego, ale przewidywał, że z jego działania powstać może jakiś skutek przestępny i nawet myśli, że ów przewidywany przezeń skutek stałby się następstwem jego działania, nie zdołała go powstrzymać od tego ostatniego. Wtedy powiadamy, że sprawca działał z zamiarem wynikowym tj., że ewentualnie skierował swoją wolę także ku spowodowaniu przewidywanego przez siebie skutku przestępnego”²⁹.

Najgłębsze wywody na temat różnorodnych teorii zamiaru ewentualnego przedstawił W. Wolter. Jego poglądy na przestrzeni lat ewoluowały. Zaczynał od aprobaty dla koncepcji motywacyjnej, następnie skierował się w stronę koncepcji obojętności, zaliczając jeszcze epizod akceptacji koncepcji zgody jako aktu woli³⁰. Wedle pierwszej koncepcji autor rozumiał „godzenie się” jako emocjonalny stosunek sprawcy odnoszony do pewnego wyobrażonego skutku. Stosunek ten mógł być albo obojętny, albo wywołujący negatywne uczucie przykrości. Wola człowieka jest tutaj efektem pewnych rozważań psychicznych o charakterze motywacyjnym. Chodzi tutaj o dążenie do określonego celu, które to może wywoływać pewien skutek uboczny, który jest jednak uczuciowo obojętny, ewentualnie przykry, jednak bez akceptacji możliwości jego nastąpienia nie ma szans na osiągnięcie pierwotnych zamiarów. Wolter poszukiwał tutaj róż-

²⁹ E. Krzymuski, Wykład prawa karnego ze stanowiska nauki i prawa austriackiego, t. I, Kraków 1911, s. 317–318.

³⁰ T. Prześławski, Kodeks karny. Komentarz do art. 9, nb 86–100, (w:) R. Stefański, Kodeks karny. Komentarz, wyd. 26, Warszawa 2021.

nicy między „godzeniem się” a „chęcią” w motywacji człowieka, czy też jego pobudkach, zwanych „momentami wyobrażeniowymi”. Przy dążeniu do określonego celu człowiek w pewnym momencie orientuje się, że zaczyna mu towarzyszyć uczucie ujemne. Dzieje się tak, gdy wyobraża on sobie pewien niepożądany skutek. Wtedy mimo wszystko zachowuje obojętność albo uruchamia się w nim obawa oraz jednocześnie nadzieja. Ta pierwsza hamuje działanie, natomiast druga powoduje, że człowiek liczy na nienastąpienie przykrego mu skutku. Ujemne odczucie pozostaje, natomiast nadzieja zabija obawę³¹.

Pisząc w latach 30. ubiegłego wieku na temat zamiaru ewentualnego W. Wolter skorygował swoje stanowisko i przeniósł opisywaną już wcześniej obojętność ze sfery uczuciowej do sfery woli. Tym samym zaaprobował koncepcję obojętności woli. Przedstawił on człowieka, który obejmuje swoją wyobraźnią alternatywę możliwości nastąpienia skutku – albo on nastąpi, albo nie nastąpi. W takich realiach może on w ramach swojej wolnej woli chcieć nastąpienia tego skutku i do niego dążyć, działając wtedy z zamiarem bezpośrednim. Może też odejść od jakiegokolwiek chęci, zachowując obojętność i nie wyłączając żadnej możliwości. Człowiek zarówno nie chce wywołać skutku, jak i nie chce go nie wywołać³². Podobny pogląd wypowiedział chociażby J. Waszczyński wskazując, że sprawca działający w zamiarze ewentualnym ma z jednej strony wolę narażenia określonego dobra na bezpośrednie niebezpieczeństwo, a z drugiej pozostaje obojętny wobec faktu nastąpienia skutku³³.

Kilkanaście lat później W. Wolter zaczął wycofywać się z zaprezentowanej wyżej koncepcji. Jego zdaniem jej problemem jest zbyt zbliżenie zamiaru ewentualnego do świadomej nieumyślności. W obydwu przypadkach bowiem występuje brak chęci wywołania określonego skutku. W konsekwencji tego jedyne co odróżniałoby te dwa typy strony podmiotowej, to element świadomości możliwości wystąpienia skutku³⁴. Tym sposobem autor przeszedł do koncepcji zgody jako aktu woli. Był to jednak krótkotrwały epizod, po którym nastąpił powrót do koncepcji obojętności woli z elementami koncepcji motywacyjnej. W. Wolter zmienił wcześniejsze zdanie i zauważył, że w przypadku lekkomyślności mamy jednak do czynienia z chęcią ukierunkowaną negatywnie, czyli na nienastąpienie czynu zabronionego. Ostatecznie doszedł on do przekonania,

³¹ W. Wolter, *Czynnik psychiczny w istocie przestępstwa*, Kraków 1924, s. 56.

³² W. Wolter, *Zarys systemu prawa karnego. Część ogólna*, t. 1, Kraków 1934, s. 102–103.

³³ J. Waszczyński, *Jeszcze w sprawie zamiaru ewentualnego*, *Palestra* 1977, nr 5, s. 78.

³⁴ W. Wolter, *Studia z zakresu prawa karnego I. Problematyka zamiaru wynikowego II. Błąd w prawie karnym w ujęciu systematycznym*, Kraków 1947, s. 9.

że godzenie się umiejscowione jest między chęcią a niechęcią popełnia przestępstwa. Wola sprawcy nie podąża tutaj w żadnym kierunku. Wyobraża on sobie skutek, przewiduje możliwość jego nastąpienia, lecz nie wzbudza to w nim żadnej refleksji czy też nie uruchamia hamulców. J. Giezek o teorii obojętności mówi, że według niej zamiar ewentualny należy albo przyjąć – jeśli sprawca aprobuje możliwy negatywny skutek uboczny lub traktuje go z obojętnością, albo odrzucić – jeśli ów skutek postrzega jako niepożądany i ma nadzieję, że do niego nie dojdzie³⁵.

Teoria obojętności (z pewnymi modyfikacjami) zdomowała się we współczesnej judykaturze. SN przyjął chociażby, że sprawca działa z zamiarem pozbawienia życia pokrzywdzonego wtedy, gdy ma on świadomość możliwości nastąpienia śmierci pokrzywdzonego i na to się godzi, tzn. wprawdzie nie chce, aby śmierć pokrzywdzonego nastąpiła, ale zarazem nie chce, żeby nie nastąpiła, a więc gdy wykazuje całkowitą obojętność wobec uświadomionej sobie możliwości nastąpienia śmierci pokrzywdzonego³⁶. W innym orzeczeniu – tym razem Sądu Apelacyjnego – wskazano, że „Trafnie sąd okręgowy uznał, że tylko fakt, iż oskarżony – jak to odczuła pokrzywdzona – „to ścisnął jej gardło, to popuszczał” przemawia za brakiem zamiaru bezpośredniego, dowodzi jednak, bez jakichkolwiek wątpliwości zamiaru ewentualnego. Oskarżony wiedział, że duszenie za szyję pokrzywdzonej może prowadzić do jej śmierci i wyrażając zupełną obojętność, na to się godził”³⁷.

Koncepcja obojętności nie jest oczywiście jedyną, na którą powołują się sądy. Kolejną wartą omówienia jest teoria ryzyka, zwana także teorią przewidywalności. Według niej konieczne jest udowodnienie, że oprócz zaplanowanego przez sprawcę skutku (przestępczego lub nieprzestępczego) prawdopodobne jest powstanie skutku dodatkowego, co sprawca uwzględnił przy podejmowaniu decyzji o podjęciu jakichkolwiek działań zmierzających do pierwotnego celu. W tego typu rozumowaniu zmierzamy do uzyskania przekonania, że sprawca podjął ryzyko, mimo że działał racjonalnie i nie miał przekonania o możliwości uniknięcia tego ewentualnego skutku ubocznego³⁸. Mówi się również, że teoria ryzyka zakłada, jako przesłankę przyjęcia zamiaru wynikowego, podjęcie przez sprawcę

³⁵ J. Giezek, *op. cit.*

³⁶ Wyrok SN z dnia 24 września 1992 r., sygn. II KRN 130/92, IP 1992, nr 7, poz. 1.

³⁷ Wyrok SA w Lublinie z dnia 18 maja 2006 r., sygn. II AKa 102/06, KZS 2007, nr 2, poz. 57.

³⁸ K. Buchała, Komentarz do art. 9 kodeksu karnego, (w:) K. Buchała, A. Zoł (red.), Kodeks karny. Komentarz. Część ogólna, 1998, s. 57.

decyzji o zachowaniu się w dany sposób, mimo świadomości, że ryzyko związane z podjętym działaniem nie jest społecznie tolerowane³⁹.

Dalej warto zwrócić uwagę na teorie, które dotyczą łącznie nie tylko samej kwestii „godzenia się”, ale również wcześniej omówionych koncepcji „świadomości”. Według teorii prawdopodobieństwa godzenie się oznacza sytuację, w której sprawca podejmuje działanie mimo świadomości wysokiego prawdopodobieństwa popełniania czynu⁴⁰. Często jest ona zestawiana z teorią obojętności W. Woltera, gdzie też przecież mowa jest o tolerowaniu prawdopodobieństwa nastąpienia określonego skutku w ten sposób, że ani nie chce się, aby on nastąpił, ani nie chce się, aby nie nastąpił. Koncepcja ta jest również w orzecznictwie konfigurowana z teorią obiektywnej manifestacji. Zgodnie z nią ustalenie zajścia zamiaru ewentualnego u sprawcy zależy od tego, czy jego zachowanie wyrażało dostatecznie wyraźnie chęć uniknięcia konsekwencji jego postępowania, których prawdopodobieństwo wystąpienia sprawca przewidywał⁴¹. Świadomość ryzyka wystąpienia niepożądanego skutku jest też w tym przypadku łączona z brakiem podjęcia przez podsądnego jakichkolwiek widocznych kroków prowadzących do minimalizacji tego ryzyka⁴². Chodzi tutaj o wcześniej wspomniane badanie zaistnienia zamiaru ewentualnego przez analizę nie tylko samej woli wewnętrznej sprawcy, ale również jej przejawów w konkretnym zachowaniu. Temat ten podsumowuje trafnie Sz. Tarapata, podnosząc, że chodzi o to, by sprawca mający świadomość wysokiego stopnia prawdopodobieństwa nastąpienia prawnokarnie relewantnego następstwa – podjął takie zachowanie ukierunkowane na zmniejszenie niebezpieczeństwa dla dobra prawnego, które jednoznacznie manifestuje to, że napastnik nie godzi się na wystąpienie skutku przestępnego (czyli że wystąpienie tego skutku jest mu nieobojętne, a wręcz przez niego niepożądane). Owa manifestacja musi być rzeczywista i dostrzegalna dla obiektywnego obserwatora. Tymczasem o istnieniu zamiaru ewentualnego można mówić wtedy, gdy sprawca – mimo świadomości wysokiego stopnia prawdopodobieństwa wystąpienia skutku – nie robi nic ku temu, aby do tego skutku nie doszło, bowiem kwestia ewentualnego powstania wspomnianego następstwa w otaczającej rzeczywistości jest mu obojętna⁴³.

³⁹ Wyrok SA w Gdańsku z dnia 5 września 2013 r., sygn. II AKa 268/13, Legalis.

⁴⁰ *ibid.*

⁴¹ M. Królikowski, Komentarz...

⁴² Zob. A. Zoll, (w:) A. Zoll (red.), Kodeks karny, t. 1, Warszawa 2007, s. 11.

⁴³ S. Tarapata, Glosa do wyrok SA w Krakowie z dnia 19 maja 2016 r., sygn. II AKa 65/16, s. 249.

Powyżej przywołane koncepcje wzajemnie się nie wykluczają. Wiele z nich wciąż funkcjonuje w judykaturze. Co prawda niektórzy przedstawiciele doktryny wskazują na przewagę teorii prawdopodobieństwa połączonej z koncepcją obiektywnej manifestacji. Jednakże, w orzecznictwie bardzo często akcentuje się teorię obojętności woli. Pozostałe opisane koncepcje również mogą być pomocne przy interpretacji znamienia strony podmiotowej w postaci zamiaru ewentualnego. Sądy często same zaznaczają wprost, że korzystają ze wszystkich dostępnych koncepcji⁴⁴. Każda z nich daje bowiem odpowiedź jedynie na część problemu. Jedne większy akcent kładą na kwestię świadomości ryzyka skutku przestępczego, inne na zewnętrzne aspekty woli sprawcy, a jeszcze inne na stosunek człowieka do objętego wyobrażeniem skutku. Sąd Najwyższy w jednym z wyroków obrazowo wskazuje, że chodzi tutaj o przeżycia psychiczne, które da się zwerbalizować następująco: „dopuszczam taką możliwość”, „wszystko mi jedno, czy to nastąpi, czy nie”, „lepiej żeby nie nastąpiło, ale jeśli nastąpi, to trudno”⁴⁵.

SN w tym samym wyroku podsumowuje całą problematykę dowodzenia zamiaru ewentualnego. W jego ocenie warunkiem przyjęcia, że sprawca czynu zabronionego działał z zamiarem ewentualnym jest po pierwsze ustalenie, iż miał on świadomość, że podjęte działanie może wyczerpywać przedmiotowe znamiona czynu opisanego w ustawie karnej, a – po drugie – stwierdzenie, iż sprawca akceptował sytuację, że taki skutek nastąpi. Owa akceptacja musi przy tym przybierać postać aktu woli polegającej na godzeniu się z góry z takim stanem rzeczy. Zgody na skutek nie można ani domniemywać, ani też jej się domyslać. W każdym wypadku należy w sposób stanowczy wykazać, że stanowiła ona jeden z elementów procesów zachodzących w psychice sprawcy. Jeśli się to nie uda, możemy mówić wyłącznie o nieumyślności w działaniu oskarżonego. A. Grześkowiak zauważa, że gdy sprawca, przewidując możliwość popełnienia czynu zabronionego, na to się godzi – zachodzi zamiar ewentualny, natomiast, gdy mimo przewidywania możliwości popełnienia czynu zabronionego brak u niego godzenia się na to, a nawet sprawca wręcz sądzi, że popełnienia czynu zabronionego uniknie – mamy do czynienia z nieumyślnością w postaci świadomej nieumyślności. Przy zamiarze ewentualnym sprawca nie liczy na to, że uniknie popełnienia czynu zabronionego, ponieważ godzi się na to popełnienie, gdyby do niego doszło⁴⁶.

⁴⁴ Wyrok SA w Gdańsku z dnia 5 września 2013 r., sygn. II AKa 268/13, Legalis.

⁴⁵ Wyrok SN – Izba Karna z dnia 4 grudnia 2018 r., sygn. II KK 104/18.

⁴⁶ A. Grześkowiak, Komentarz do art. 9..., nb. 33.

5. Przestępstwo wypadku drogowego

Typ podstawowy przestępstwa wypadku drogowego skodyfikowany jest aktualnie w art. 177 § 1 k.k., stanowiącym, że „Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3”. Obiektem zainteresowania autorów niniejszego opracowania jest natomiast przede wszystkim § 2 tego przepisu, tworzący typ kwalifikowany przestępstwa⁴⁷, gdzie skutkiem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu⁴⁸. Ustawowe zagrożenie w takim przypadku wynosi od 6 miesięcy do 8 lat pozbawienia wolności. Umknąć uwadze nie może również art. 178 § 1 k.k., w którym przewidziano surowszą karę za spowodowanie wypadku drogowego przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub w przypadku ucieczki z miejsca zdarzenia. Za popełnienie przestępstwa w tych warunkach grozi kara do 12 lat pozbawienia wolności.

Istotą przestępstwa wypadku drogowego z punktu widzenia strony przedmiotowej jest naruszenie, chociażby nieumyślne, zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym (ruchem wodnym i powietrznym autorzy niniejszego opracowania nie będą się zajmować) i spowodowanie w związku z tym zachowaniem określonej szkody na osobie, ze śmiercią pokrzywdzonego łącznie. Czynnością sprawczą jest tutaj doprowadzenie do wypadku, co musi stanowić konsekwencję naruszenia przez sprawcę zasad bezpieczeństwa w ruchu. Konieczne jest więc wykazanie związku przyczynowego między zachowaniem się wbrew regułom poruszania się po drogach a doprowadzeniem do powstania obrażeń ciała lub śmierci pokrzywdzonego⁴⁹. Zdaniem Sądu Najwyższego „W każdej

⁴⁷ W doktrynie istnieją wątpliwości co do tego, czy w art. 177 § 2 k.k. sformułowano typ kwalifikowany przestępstwa wypadku drogowego. Zdaniem części autorów jest to łącznie odmiana typu podstawowego. Nie ma bowiem tutaj różnicy co do zachowania się sprawcy, a jedynie co do skutku (R. A. Stefański, Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym, *Prok. i Pr.* 1998, nr 10, s. 48–49).

⁴⁸ O. Górniok, (w:) O. Górniok, *Kodeks karny*, 2005, s. 162; M. Budyn-Kulik, (w:) W. Mozgawa, *Kodeks karny*, 2015, s. 467.

⁴⁹ W aktualnym orzecznictwie przyjmuje się koncepcję obiektywnego przypisania skutku. Zdaniem SN, „Spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy (co stwarza podstawę wyjściową do ustalenia realizacji ustawowych znamion czynu zabronionego, określonego w art. 145 § 2 k.k. z 1969 r.), gdy rzeczywistnia w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności” (wyrok SN z dnia 8 marca 2000 r., sygn. III KKN 231/98, OSNKW 2000, nr 5–6, poz. 45 z glosami aprobowanymi J. Gieźka, *PiP* 2001, nr 6, s. 109–114,

sprawie dotyczącej występku określonego w art. 145 k.k. z 1969 r. (ob. art. 177 k.k.), sąd powinien bacznie rozważyć, czy istnieje związek przyczynowy pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przepisów, a przedmiotową kolizją drogową. Związek ten nie może być rozumiany jako jedynie czasowe lub miejscowe następstwo zdarzeń, ale jako następstwo rzeczowe skutku, w postaci wypadku drogowego, z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów o ruchu drogowym⁵⁰.

Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowego to coś dużo konkretniejszego i bardziej rygorystycznego niż zasady ostrożności w ogóle, a to z tego względu, że ruch drogowy co do zasady jest sam w sobie niebezpieczny⁵¹. W Polsce prawdopodobieństwo uczestniczenia w zdarzeniu drogowym jest wciąż wysokie. W 2020 roku Policja zarejestrowała 23 540 wypadków drogowych mających miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania i w strefach ruchu. Śmierć w nich poniosły 2491 osoby, natomiast liczba rannych to 26 463. Dużo gorzej było w 2019 roku, kiedy doszło do 30 288 wypadków, w których śmierć poniosło 2909 osób, a 35477 osób zostało rannych⁵².

Reguły poruszania się po drogach są dość kompleksowo sformułowane w przepisach regulujących porządek i bezpieczeństwo ruchu. Jest to przede wszystkim PoRD, ale też różnego rodzaju rozporządzenia m.in. Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych⁵³ czy też rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁵⁴. Poza tym, w orzecznictwie zwraca się uwagę na pewne reguły nieskodyfikowane, tj. niewyrażone wprost w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, które jednak muszą mieć zastosowanie wszędzie tam, gdzie wyraźnie skodyfikowanej normy brak⁵⁵.

A. Górskiego, OSP 2001, nr 6, J. Majewskiego, OSP 2001, nr 10, s. 491–493 i J. M. Iwańca, Prokurator 2001, nr 4, s. 68–73 oraz WPP 2002, nr 4, s. 129–134.

⁵⁰ Wyrok SN z dnia 4 listopada 1998 r., sygn. V KKN 303/97, OSNKW 1998, nr 11–12, poz. 50 z glosą K. J. Pawelca, MoP 1999, nr 5, s. 43–44.

⁵¹ J. Kochanowski, Przestępstwa i wykroczenia drogowe, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1991, s. 179.

⁵² <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>; dostęp: 29 listopada 2021 r.

⁵³ Tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 2310 ze zm.

⁵⁴ Tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 2311 ze zm.

⁵⁵ Uchwała PSIK SN z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33, teza 6.

Ruch drogowy bowiem rozwija się w dużym tempie. Podobnie jest z infrastrukturą. Zmiany prawne często nie nadążają za zmianami w przestrzeni. Dość powiedzieć, że w chwili uchwalania PoRD praktycznie brak było dróg szybkiego ruchu. Obecnie sieć autostrad i dróg ekspresowych liczy sobie kilka tysięcy kilometrów, co wymusza różne zmiany prawne, jak chociażby regulację tzw. jazdy na zderzaku czy korytarza życia, wprowadzone dopiero w ostatnich latach. Co warto odnotowania, niektórzy autorzy uznają, że wiążące zasady bezpieczeństwa mogą przybierać formę regulaminów czy instrukcji, mimo że takie dokumenty nie stanowią źródeł prawa powszechnie obowiązującego. Można w tym kontekście zwrócić uwagę na dość popularne interpretacje rządowe, wydawane chociażby w formie materiałów wideo, ostatnio w zakresie nowego pojęcia „pierwszeństwa pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych”. Co więcej, jest oczywiste i powszechnie akceptowane w społeczeństwie, że uczestnik ruchu powinien kierować się także zdrowym rozsądkiem, ogólną przecznością i respektowaniem bezpieczeństwa innych⁵⁶.

Reguły skodyfikowane podzielić można przede wszystkim na ogólne i szczególne. Wśród tych pierwszych kluczowe znaczenie mają zasady: ostrożności (oraz szczególnej ostrożności), ograniczonego zaufania oraz prędkości bezpiecznej. W PoRD są one opisane za pomocą pojęć nieostrych, wymagających pogłębionej wykładni. Samo przestrzeganie tych reguł przez uczestników ruchu drogowego również przysparza pewnych trudności. Wszak w dynamicznej sytuacji drogowej każdy – kierowca czy pieszy – jest zmuszony do stałego analizowania zachowań innych (aby ewentualnie wdrożyć zasadę ograniczonego zaufania) czy utrzymywać prędkość dostosowaną do warunków ruchu, warunków atmosferycznych czy widoczności (prędkość bezpieczna). Reguły szczególne z kolei mogą wynikać albo z przepisów prawa, albo ze znaków drogowych. Ich interpretacja nie nastręcza większych wątpliwości, a przestrzeganie ma w przeważającej mierze charakter zero-jedynkowy. Jeśli – przykładowo – kierujący pojazdem wykonuje manewr wyprzedzania w obszarze obowiązującego zakazu wyprzedzania wynikającego ze znaku drogowego – nie ma wątpliwości co do naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Warto podkreślić, że między regułami ogólnymi a szczególnymi może w pewnych konkretnych sytuacjach zachodzić pozorna sprzeczność. Prędkość dozwolona administracyjnie według znaku drogowego nie zawsze musi być prędkością bezpieczną w rozumieniu art. 19 ust. 1 PoRD. Zachowanie się zgodne z regułą szczególną może być

⁵⁶ G. Wiciński, Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, WPP 1989, nr 2, s. 181; wyrok SN z dnia 31 stycznia 1949 r., sygn. K 1068/48, OSN 1949, nr 1, poz. 10.

ocenione jako sprzeczne z regułą ogólną i w konsekwencji wypełniać znamiona podmiotowe przestępstwa z art. 177 k.k.⁵⁷

Jeśli idzie natomiast o stronę podmiotową, to wbrew pozorowi wynikającemu z literalnego brzmienia przepisów nie ma się tutaj do czynienia z kombinowaną winą umyślną-nieumyślną. Wypadek drogowy to czyn zabroniony, który może zostać popełniony tylko nieumyślnie, jako że jego sprawca nieumyślnie doprowadza do skutku w postaci uszkodzenia ciała czy śmierci pokrzywdzonego. Nastawienie oskarżonego do reguł bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a więc naruszenie ich nieumyślnie (niedbale albo lekkomyślnie) albo umyślnie, może być brane pod uwagę jedynie w ramach sędziowskiego wymiaru kary⁵⁸. Poza tym, ma wpływ na ocenę stopnia społecznej szkodliwości czynu. Wszak zgodnie z art. 115 § 2 k.k. ustawodawca nakazuje, aby sąd w tym zakresie brał pod uwagę wagę naruszonych przez sprawcę obowiązków⁵⁹. Ustawodawca zastosował więc dwie klauzule nieumyślności – odnoszącą się do naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym (zamierzone bądź nie) oraz dotyczącą skutku, który może być wywołany jedynie nieumyślnie⁶⁰.

⁵⁷ Zachowanie przez kierowcę ostrożności lub stwierdzenie nieostrożności nie zawsze pokrywa się z przestrzeganiem lub nieprzestrzeganiem określonego przepisu administracyjno-drogowego. W pewnych sytuacjach zachowanie ostrożności może dyktować potrzebę naruszenia określonego przepisu regulującego ruch drogowy (np. użycie sygnału dźwiękowego lub świetlnego wbrew zakazowi, przekroczenie dozwolonej szybkości jazdy dla uniknięcia zderzenia z nieoczekiwaną przeszkodą, wyprzedzanie lub wymijanie z nieprawidłowej strony pojazdu zajmującego nieprawidłowe miejsce na jezdni itp.). (...) Kierowca nie może przeto skutecznie bronić się przed zarzutem nieostrożności tym, że nie naruszył żadnego przepisu administracyjno-drogowego, a nawet tym, że postąpił zgodnie z istniejącym nakazem albo zakazem drogowym, jeżeli fachowa ocena jego zachowania się w konkretnej sytuacji drogowej z punktu widzenia umiejętności prowadzenia pojazdów na drogach publicznych dyktuje wniosek, że nie zachował on ostrożności wymaganej dla wykonywania zawodu lub czynności kierowcy. I odwrotnie – naruszenie przez kierowcę takiego lub innego nakazu lub zakazu drogowego nie daje podstaw do ścigania karnego (...)” (wyrok SN z dnia 16 sierpnia 1961 r., sygn. I K 559/60, PiP 1962, nr 7, s. 209).

⁵⁸ Zob. wyrok SN z dnia 19 października 1976 r., sygn. Rw 273/76, OSNKW 1976, nr 12, poz. 153.

⁵⁹ „Inny jest w zasadzie stopień społecznego niebezpieczeństwa czynu sprawcy w wypadku, gdy naruszył on nieumyślnie obowiązujące w ruchu zasady bezpieczeństwa, a inny, wówczas znacznie większy, gdy owe zasady naruszone zostały przez sprawcę umyślnie” (wyrok SN z dnia 19 października 1976 r., sygn. Rw 273/76, OSNKW 1976, nr 12, poz. 153; wyrok SN z dnia 18 października 1977 r., sygn. V KRN 242/77, niepubl.).

⁶⁰ Przestępstwo z art. 177 § 1 k.k. stanowi występki nieumyślny w znaczeniu art. 9 § 2 k.k., jednak naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu może nastąpić zarówno umyślnie, jak i nieumyślnie. Występujące w opisie znamion czynu z art. 177 § 1 k.k. różnicowanie sposobu naruszenia zasad bezpieczeństwa rodzi obowiązek sądu, w razie

Przewidziane przez ustawodawcę stopniowanie zawinienia jeśli idzie o naruszenie reguł postępowania ma istotne konsekwencje dla przebiegu postępowania przygotowawczego oraz sądowego. Jako że nastawienie sprawcy do zasad bezpiecznego poruszania się ma wpływ na wymiar kary, oskarżyciel nie może poprzestać na prostym wykazaniu, że do naruszenia reguł postępowania w ogóle doszło i miało to wpływ na skutek w postaci szkody na osobie pokrzywdzonego. Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że takie ograniczenie procesu dowodzenia jest nieuzasadnione⁶¹. Należy zawsze rzetelnie przeanalizować zachowanie przestępcze i zidentyfikować wszelkie naruszenia oraz ocenić ich stopień, a także nastawienie sprawcy.

Stosując pewne uproszczenie można stwierdzić, że naruszenie kodeksowych reguł szczególnych czy też reguł wynikających ze znaków drogowych bardzo często będzie następować umyślnie. Przekroczenie prędkości obowiązującej na danym odcinku drogi, szczególnie jeśli ta wynika ze znaku drogowego, w większości wypadków będzie przez kierowcę zamierzone (kierowca chce przekroczyć prędkość). Wyjątkiem może być tutaj jedynie awaria prędkościomierza czy wpływ zachowania osoby trzeciej na osiąganą szybkość. Podobnie należy ocenić chociażby wyprzedzanie rozpoczęte na obszarze obowiązywania znaku poziomego P-4 (linia podwójna ciągła) połączone z przekroczeniem osi jezdni. Naruszenie reguł ogólnych przeważnie zaś następuje nieumyślnie. Ma to związek z częstymi trudnościami uczestników ruchu co do bieżącej oceny wypełniania zasady ostrożności, zaufania czy utrzymywania prędkości bezpiecznej. Wykazanie umyślności naruszenia tego rodzaju reguł jest dla oskarżycieli procesem dużo bardziej złożonym, gdyż wymaga chociażby oceny zrozumienia przez podsądnego konkretnej reguły ogólnej w okolicznościach danej sprawy.

6. Wypadek drogowy a zabójstwo

Sam fakt wykazania nawet najbardziej rażącego i umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie musi oznaczać (i najczęściej nie oznacza), że sprawca chciał doprowadzić do powstania skutku w postaci uszkodzenia ciała albo śmierci człowieka, czy też nie

skazania za tak kwalifikowane przestępstwo jednoznacznego wskazania sposobu naruszenia przez sprawcę zasad bezpieczeństwa w określonym rodzaju ruchu (Wyrok SN z dnia 1 grudnia 2005 r., sygn. V KK 353/05, LEX nr 174672).

⁶¹ Uchwała SN z dnia 22 listopada 1973 r., sygn. VI KZP 29/73, OSNPG 1974, nr 2, poz. 23; z głosem S. Dałkowskiego, WPP 1974, nr 3, s. 408–412; wyrok SN z dnia 9 kwietnia 1974 r., sygn. N 5/74, IP 1974, nr 3–4, poz. 2.

chciał, ale się na to godził w rozumieniu art. 9 § 1 k.k.⁶² Aby stwierdzić umyślność w wywołaniu tego rodzaju konsekwencji należałoby wykazać, że sprawca co najmniej miał świadomość (wysokiego) prawdopodobieństwa wystąpienia skutku przestępczego oraz nie chciał, aby ten skutek wystąpił, a także nie wystąpił (godzenie się). Do skazania oskarżonego za przestępstwo zabójstwa w zamiarze ewentualnym ta świadomość oraz godzenie miałyby dotyczyć śmierci człowieka, niekoniecznie zaś jakiejś skonkretyzowanej osoby.

Udowodnienie świadomości prawdopodobieństwa doprowadzenia do śmierci człowieka zgodnie z powyższymi wywodami nie wymaga „wejścia w umysł” oskarżonego, ale zbadania na podstawie pewnych widocznych znaków jego wiedzy i doświadczenia życiowego w odniesieniu do pewnej przeciętnej miary społecznej. Biorąc to pod uwagę dziwić nie może, że w każdym kolejnym roku zwiększa się prawdopodobieństwo sukcesu oskarżycieli stawiających kierowcom zarzut zabójstwa. Ewolucja w podejściu do BRD w ostatnim czasie zbliża się nawet do rewolucji. Pokazuje to chociażby aktywność ustawodawcy, który przez wiele lat temat ten omijał. W czasie ostatniej kadencji Sejmu przeprowadzono natomiast dwie nowelizacje PoRD w całości dotyczące bezpieczeństwa na drogach. Po pierwsze, ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dnia 25 lutego 2021 r.⁶³ rozszerzono pierwszeństwo pieszych na osoby dopiero wchodzące na przejście dla pieszych oraz skonkretyzowano pojęcie bezpiecznej odległości od pojazdu poprzedzającego na autostradzie i drodze ekspresowej. Po drugie, 29 października 2021 r. uchwalono ustawę o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, na mocy której dojdzie do zwiększenia surowości sankcji za najpoważniejsze wykroczenia drogowe⁶⁴. Co istotne, za zmianami w Sejmie głosowało aż 390 posłów z niemal wszystkich klubów poselskich.

Warto też odnotować, że z pierwszą z wymienionych nowelizacji związana jest rządowa kampania medialna o szerokim zasięgu pt. „Czy

⁶² „Sam fakt prowadzenia samochodu z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym nie daje podstawy do przyjęcia, że kierujący takim pojazdem godzi się z góry na wszelkie następstwa takiej jazdy, tym więcej, że w wypadku zderzenia z innym pojazdem życie i zdrowie kierującego jest również narażone na niebezpieczeństwo. Umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa, nawet rażące, nie przesądza, że sprawca przewidywał i godził się na skutki swego zachowania” (wyrok SN z dnia 6 lutego 1973 r., sygn. V KRN 569/72, OSNPG 1973, nr 6, poz. 72).

⁶³ Dz. U. z 2021 r., poz. 463.

⁶⁴ Druk sejmowy nr 1504, ustawa oczekuje na przegłosowanie przez Sejm poprawek Senatu. Wejście w życie ustawy jest niezagrożone wobec popierania jej przez niemal wszystkie środowiska polityczne.

to Cię tłumaczy?”⁶⁵. Same zmiany oraz dotarcie z informacjami o nich do społecznej świadomości według pierwszych statystyk przyczyniło się do spadku wypadków drogowych z udziałem pieszych i z winy kierowców o około 40%⁶⁶. Poza tym, niezwykle dużą popularnością cieszą się w ostatnich latach fora i kanały internetowe, na których publikowane i omawiane są niebezpieczne sytuacje z polskich dróg. Kanał o nazwie „Stop Cham” ma w serwisie internetowym YouTube 446 tysięcy subskrybentów, a najpopularniejsze filmy osiągają kilka milionów wyświetleń (stan na 29 listopada 2021 r.). Częstotliwość publikacji kilkunastominutowych kompilacji to nawet kilka w tygodniu. Świadczy to również chociażby o wzroście popytu na kamerki rejestrujące jazdę, co również pokazuje wysoką świadomość kierowców w zakresie BRD. Ponadto, w ostatnich latach zdecydowanie zmniejszyło się przyzwolenie społeczne na prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu. Każde tego typu wydarzenie z udziałem znanej osoby jest publicznie piętnowane, a ich negatywni bohaterowie pozabawiani są kontraktów medialnych czy biznesowych.

Powyższe każe twierdzić, że przeciętna świadomość społeczna co do skutków naruszeń zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest dużo wyższa niż jeszcze kilka lat temu. Oczywiście nie można jednak mówić już o powszechnej znajomości konsekwencji niebezpiecznej jazdy. Pokazują to wciąż niechlubne statystyki wypadków drogowych, zgodnie z którymi polskie drogi należą do najniebezpieczniejszych w Europie. Poza tym, programy kursów na prawo jazdy od lat nie są zmieniane i niemal w ogóle nie uwzględniają tematów związanych z BRD, a ich celem jest głównie przygotowanie do egzaminu ze znajomości samych przepisów oraz poruszania się po drogach w warunkach miejskich. Widoczne jednak zmiany społeczne powinny być niewątpliwie uwzględniane w praktyce orzeczniczej przy ustalaniu przeciętnej miary i punktu odniesienia przy ocenie świadomości sprawców zdarzeń drogowych co do ich konsekwencji.

Wciąż jednak świadomości tej domniemywać nie można i należy oceniać konkretną sprawę z punktu widzenia wiedzy i doświadczenia konkretnego podsądnego. Zgodnie ze słusznym poglądem SN, „Ustalenie powinnośi i możliwości przewidywania jednego spośród skutków wy-

⁶⁵ <https://www.gov.pl/web/gddkia/pieszy-kierowco-czy-to-cie-tlumaczy-ulotki-informacyjne>; dostęp: 29 listopada 2021 r.

⁶⁶ Ł. Zboralski (2021), SUKCES! O 40 proc. spadła liczba pieszych zabijanych na przejściach przez kierowców [online]; <https://www.brd24.pl/spoleczenstwo/sukces-o-40-proc-spadla-liczba-piesznych-zabijanych-na-przejsciach-przez-kierowcow/>; dostęp: 29 listopada 2021 r.

mienionych w przepisie art. 145 § 2 d.k.k. (obecnie. art. 177 § 2 k.k.) zależne jest zwłaszcza od poziomu świadomości, wiedzy, doświadczenia życiowego i kompetencji zawodowych sprawcy. Zawodowy kierowca należy do kręgu tych osób, od których w pierwszym rzędzie można w większym stopniu wymagać powinności i możliwości przewidywania następstw zachowania się określonego w art. 145 d.k.k. (obecnie. art. 177 k.k.)⁶⁷. Przy analizie znamienia świadomości konsekwencji doprowadzenia do śmierci człowieka powinno się brać pod uwagę również takie czynniki jak wiek sprawcy, czas posiadania uprawnień, liczbę przejechanych kilometrów czy też uczestniczenie przez niego w dyskusjach internetowych dotyczących BRD.

Co również bardzo istotne, problematyczne dla utrzymania zarzutu zabójstwa w zamiarze ewentualnym może okazać się wykazanie, że kierujący pojazdem miał świadomość skutku w postaci śmierci człowieka. Przewidywanie możliwości spowodowania zderzenia się pojazdów czy najechania na pieszego nie musi być równoznaczne ze świadomością prawdopodobieństwa pozbawienia życia innego uczestnika ruchu. Nie każdy wypadek musi bowiem wiązać się z takimi konsekwencjami. Przyjmuje się, że dopiero uderzenie w pieszego z prędkością 80–100 km/h zmniejsza szanse przeżycia do niemal 0%, co nie jest wiedzą powszechną w społeczeństwie.

Więcej uwagi należy poświęcić części znamienia strony podmiotowej w postaci „godzenia się” na spowodowanie skutku w postaci śmierci człowieka w wyniku zdarzenia drogowego. Omówiona wyżej kwestia świadomości jest bowiem właściwa zarówno dla świadomej nieumyślności, jak i dla umyślności – zamiaru ewentualnego. Za wypadek drogowy zostanie skazany ten, kto nie godził się z wyrządzeniem co najmniej średniego uszczerbku na zdrowiu pokrzywdzonego. Osoba, która z takim skutkiem się zaś godziła, będzie musiała liczyć się z zarzutem zabójstwa stypizowanego w art. 148 § 1 k.k. W dotychczasowej praktyce orzeczniczej świadoma obojętność sprawcy na skutek w postaci śmierci innego uczestnika ruchu drogowego nie była często wykazywana. Zarzut zabójstwa ostawał się jedynie w skrajnych przypadkach.

Koronnego przykładu dostarcza wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu II Wydział karny z dnia 19 grudnia 2017 r., sygn. II AKa 281/17⁶⁸. W ocenianym stanie faktycznym W. P. został oskarżony o to, że „W dniu 28 stycznia 2016 r. w J., woj. dolnośląskie, działając w celu uniknięcia odpowiedzialności karnej za wcześniej popełnione przestępstwa, z za-

⁶⁷ Wyrok SN z dnia 6 lutego 1973 r., sygn. V KRN 569/72, OSNPG 1973, nr 6, poz. 72.

⁶⁸ LEX nr 2491410.

miarem ewentualnym, przewidując możliwość zabicia R. K. i godząc się na to, pozbawił go życia w ten sposób, że kierując samochodem marki Ford Focus o nr rej. (...) na skrzyżowaniu ul. W.P. z ul. W., jadąc z prędkością nie mniejszą niż 108,9 km/h, lewym pasem, widząc przechodzącego prawidłowo ze strony lewej na prawą na zielonym świetle przez oświetlone przejście dla pieszych wymienionego pokrzywdzonego, przy włączonej czerwonej sygnalizacji świetlnej wjechał na przejście dla pieszych, nie wykonując pomimo możliwości żadnego manewru zmierzającego do uniknięcia potrącenia pieszego, uderzył w niego przednią lewą częścią prowadzonego pojazdu, w wyniku czego pokrzywdzony doznał obrażeń ciała w postaci rozległego urazu wielonarządowego, a zwłaszcza urazu czaszkowo mózgowego oraz urazu klatki piersiowej ze złamaniem żeber po obu stronach z całkowitym przerwaniem ciągłości aorty poniżej jej łuku z rozerwaniem mięszu płuca prawego i lewego z następowym masywnym krwotokiem wewnętrznym do jam opłucnych i rozległy uraz brzucha ze zmiżdżeniem wątroby, pęknięciem śledziony, zerwaniem kreski jelita cienkiego z krwotokiem do jamy brzusznej, skutkujących jego zgonem na miejscu, tj. o czyn z art. 148 § 1 k.k.”

Oskarżony został uznany przez Sąd I instancji za winnego zarzucanego mu czynu. Ustalono na podstawie opinii biegłego, że mógł on dostrzec pieszego już z co najmniej 90 metrów. Co więcej, sam podsądny przyznał w toku śledztwa, że widział pokrzywdzonego z odległości 150 metrów. Wykazano również, że kierujący nie podejmował manewrów obronnych w celu uniknięcia kolizji z pieszym, natomiast nastawiony był jedynie na ucieczkę przed funkcjonariuszami Policji. Wszystkie elementy opisu czynu wskazane w akcie oskarżenia utrzymały się jako udowodnione. Sąd Apelacyjny zaaprobował wywody Sądu Okręgowego co do zamiaru ewentualnego sprawcy. Dokonując oceny zamiaru sprawcy Sąd Okręgowy wskazywał na obojętność oskarżonego wystąpienia skutku w postaci śmierci pokrzywdzonego, jako że zachowanie jego było nakierowane jedynie na ucieczkę przed pościgiem Policji. Dodał ponadto, że ustalenie umyślności działania oskarżonego w formie zamiaru ewentualnego pozbawienia życia człowieka, jest jedynie słuszne. Nie powinno podlegać wątpliwości, że kierujący samochodem oskarżony jadący z prędkością ponad 100 km/h jedną z głównych ulic kilkudziesięciotysięcznego miasta J., uciekający przed Policją, lekceważący wszystkie przepisy ruchu drogowego, jadący niemal „na oślep”, widząc z daleka człowieka wkraczającego na przejście dla pieszych na zielonym świetle, wykazał zupełną obojętność przejawiającą się brakiem jakiegokolwiek aktywności w kierunku zapobieżenia skutkowi. Sposób jazdy podporząd-

kował jedynie uniknięciu zatrzymania, nie zważając na żadne sytuacje drogowe, czego potwierdzeniem jest też kontynuowanie jazdy po potrąceniu pokrzywdzonego na przejściu dla pieszych i w efekcie spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym.

Omawiany wyrok, choć oczywiście warty odnotowania i obrazujący przykład skazania z art. 148 § 1 k.k. za zdarzenie w ruchu drogowym, nie opisuje typowego dla polskich realiów „wypadku” ze skutkiem śmiertelnym. W analizowanym stanie faktycznym celem zachowania sprawcy była ucieczka przed organami ścigania. Nie był on w ogóle nastawiony na przestrzeganie jakichkolwiek reguł poruszania się nawet w najmniejszym stopniu. Wszystko podporządkowywał nadrzędnemu zamiarowi, również zresztą o charakterze przestępczym. W tych warunkach nietrudno wykazać obojętności dla realizacji skutku ubocznego, szczególnie patrząc na zewnętrzne symptomy w postaci chociażby braku jakiejkolwiek reakcji na ograniczenia prędkości, sygnalizację świetlną czy dostrzeżenie z dużej odległości pieszego prawidłowo przekraczającego jezdnię.

Nie może jednak ująć uwadze, że Sąd Apelacyjny we Wrocławiu zdecydował się na sformułowanie ogólnego wniosku, zgodnie z którym „W zależności od rodzaju stworzonej przez kierującego pojazdem mechanicznym sytuacji drogowej, wynikającej z naruszenia podstawowych zasad ruchu drogowego, ze świadomością wysokiego prawdopodobieństwa zaistnienia negatywnych skutków, którym sprawca nie stara się przeciwdziałać, możliwe jest uznanie, że potrącenie na przejściu dla pieszych człowieka ze skutkiem śmiertelnym, stanowi zbrodnię zabójstwa popełnionego w formie zamiaru ewentualnego (art. 148 § 1 k.k.), a nie wypadek komunikacyjny określony w art. 177 § 2 k.k.”

Na pierwszy plan wysuwa się tutaj warunek przypisania sprawcy zamiaru ewentualnego w postaci braku podjęcia starań w celu przeciwdziałania wysoce prawdopodobnemu skutkowi. Najprawdopodobniej⁶⁹ z tej właśnie przyczyny zarzut zabójstwa nie ostał się w głośnie sprawie oskarżonego Krystiana O. który w 2019 roku, na ulicy S. w Warszawie, śmiertelnie potrącił mężczyznę prawidłowo przekraczającego jezdnię po wyznaczonym przejściu dla pieszych. W ocenie biegłych kierujący poruszał się z prędkością 136 km/h przy ustawowym ograniczeniu do 50 km/h. Dodatkowo, pojazd sprawcy nie spełniał licznych wymagań technicznych i nie powinien zostać dopuszczony do ruchu. Eksperti zwrócili jednak uwagę, że oskarżony bezpośrednio przed zdarzeniem podjął

⁶⁹ Na dzień redagowania niniejszego artykułu pisemne uzasadnienie orzeczenia Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 22 listopada 2021 r. nie zostało jeszcze opublikowane – dostępne są jedynie relacje z wygłoszenia ustnych motywów rozstrzygnięcia.

pewne manewry obronne. W ocenie Sądu to przeważało za przyjęciem poglądu, że podsądny nie był obojętny wobec śmiertelnego skutku swojego zachowania, tj. nie godził się ze śmiercią pokrzywdzonego.

Do takiego wnioskowania należy odnosić się jednak z pewną dozą ostrożności. Zachowania człowieka bezpośrednio (kilka sekund) przed uderzeniem w przeszkodę mogą być w dużej mierze instynktowe, a więc nieświadome. Z każdym zderzeniem, a już szczególnie przy wysokiej prędkości, wiąże się ryzyko śmierci czy uszczerbku na zdrowiu samego sprawcy. Stąd uruchomienie instynktu przetrwania, który jest czym innym niż w pełni świadome podjęcie reakcji nakierowanej na oszczędzenie zdrowia osoby poszkodowanej. Sam fakt podjęcia się manewru hamowania czy zmiany kierunku ruchu na kilka sekund przed zderzeniem nie powinien być głównym argumentem obalającym dowody przemawiające za „godzeniem się” na śmierć człowieka.

Rozpatrywane łącznie powinny być wszystkie okoliczności strony przedmiotowej, jako zewnętrzne przejawy zachowania sprawcy. Brać pod uwagę należy więc jego zachowanie nie tylko bezpośrednio przed zdarzeniem, ale również jego sposób jazdy od momentu uruchomienia pojazdu, czy nawet wcześniej w przeszłości. Istotne są również inne okoliczności towarzyszące, takie jak prędkość poruszania się, korzystanie z telefonu komórkowego w trakcie jazdy, odłączenie systemów wspomagających trakcję czy nawet świadome korzystanie ze zużytych czy nieodpasowanych do pory roku opon. Istotnym wskazaniem może być również zachowanie sprawcy po zdarzeniu, związane chociażby z udzieleniem pomocy pokrzywdzonemu.

Sprawa Krystiana O. pokazuje, że sądy nie dzielą zapatrywania prokuratury, coraz częściej formułującej zarzuty zabójstwa za zdarzenia drogowe. Akceptowane przez orzecznictwo są poglądy takich przedstawicieli doktryny, jak K. Pawelec, który skrajne przypadki rażących naruszeń zasad bezpieczeństwa połączone z brakiem reakcji na zbliżające się zdarzenie poczytuje raczej za „błąd decyzyjny”, a nie „świadomą obojętność” co do skutku. W jednym z jego wywodów czytamy, że samo potrącenie pieszego, którego oskarżony mógł dostrzec z odległości umożliwiającej wykonanie manewrów obronnych, których nie wykonał, ewidentnie świadczy o tzw. błędzie decyzyjnym, który nie został omówiony w motywach głosowanego orzeczenia, chociażby w aspekcie odruchu bezwarunkowego i przemyślenia lepszego wariantu jazdy przy uwzględnieniu jego uwagi na ścigający go policyjny radiowóz. Tak więc przyjęcie po stronie oskarżonego „zupełnej obojętności”, której przejawem był brak

jakiegokolwiek aktywności w kierunku zapobiegnięcia skutkowi, był wnioskiem zbyt daleko idącym, o ile nie przedwczesnym⁷⁰.

Wiedząc, że ani świadomości konsekwencji, ani zgody na skutek nie można domniemywać, należy jednak za jedną z kluczowych przyczyn częstego odstępowania od oskarżenia czy skazania za przestępstwo z art. 148 § 1 k.k. uznać pewnego rodzaju ogólne podejście sądów do oceny zdarzeń drogowych. Szczególnie takich, w których jako pokrzywdzony występuje pieszy. Wszak to tego rodzaju sprawy budzą największe emocje społeczne, gdyż mamy tutaj do czynienia ze starciem kierowanej przez człowieka maszyny z niechronionym uczestnikiem ruchu drogowego, a więc brakiem elementarnej równości. Zdaje się pokutować wywodzący się jeszcze z czasów PRL i charakterystyczny dla krajów bloku wschodniego „kult samochodu” czy „prawo silniejszego”, zgodnie z którymi odpowiedzialność każdego za własne życie spoczywa wyłącznie na jego barkach, a kierowcom pozostawiono duży margines na ewentualne błędy. Jest to podejście inne niż widoczne w krajach zachodnich, z rozwiniętą odpowiedzialnością społeczną i mniejszą wolnością indywidualną, co oczywiście również ma swoje wady.

Z drugiej strony, dążąc do surowszego traktowania sprawców przestępstw drogowych zgodnie z oczekiwaniami dużej części społeczeństwa, nie można jednak tracić z oczu doktryny prawa karnego i ze zbytnią łatwością uznawać za dowiedzione okoliczności immanentnie związanych z warunkami osobistymi i psychicznym nastawieniem sprawcy zdarzenia. Do skazania za zabójstwo z zamiarem ewentualnym nie jest w żadnym razie wystarczające stwierdzenie nawet najbardziej rażącego naruszenia przez sprawcę przepisów ruchu drogowego, jeśli nie jest to połączone ze zgodą, nawet w formie uświadomionej obojętności, na skutek w postaci śmierci człowieka. Należy mieć na uwadze, że może to budzić sprzeciw ekspertów BRD czy społeczeństwa, którzy niezaznajomieni z zasadami doktrynalnymi prawa karnego, chcieliby formułowania oskarżeń o popełnienie przestępstwa stypizowanego w art. 148 § 1 k.k. jedynie w oparciu o same okoliczności strony przedmiotowej.

7. Podsumowanie

Biorąc pod uwagę doktrynę prawa karnego oraz dotychczasowe orzecznictwo sądowe należy stwierdzić, że skazanie w oparciu o art. 148

⁷⁰ K. J. Pawelec, Potrącenie na przejściu dla pieszych ze skutkiem śmiertelnym jako zabójstwo – glosa, sygn. II AKa 281/17, *Monitor Prawniczy* 2020, nr 7.

§ 1 k.k. rażąco naruszającego zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym sprawcy poważnego zdarzenia drogowego, szczególnie z udziałem pieszego, nie jest wykluczone. W obrocie prawnym pojawiają się pojedyncze judykaty potwierdzające taki pogląd. Nie należy jednak oczekiwać, że taka kwalifikacja prawna będzie przyjmowana częściej niż w naprawdę wyjątkowych stanach faktycznych, podobnych do tworzącego tło dla omówionego wyroku Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu. Korzystanie z zarzutu zabójstwa przy ocenie zdarzeń zaistniałych w normalnym ruchu drogowym, nawet spowodowanych w związku z drastycznym przekroczeniem prędkości, będzie zapewne rzadkością. Niezależnie od poziomu świadomości społeczeństwa w dziedzinie BRD. Wciąż bowiem konieczna będzie każdorazowa analiza psychicznego nastawienia sprawcy do własnego zachowania oraz dowodzenie jego zgody na śmierć pokrzywdzonego.

Bez zmian prawa na wzór włoski czy brytyjski nie będzie więc możliwe osiągnięcie celu prewencyjnego związanego z surowością kary za przestępstwa drogowe popełnione przez kierowców wybierających niebezpieczną dla otoczenia technikę i taktykę jazdy. Sporadyczne przedostawanie się do przestrzeni publicznej nielicznych wyroków sądów powszechnych utrzymujących zarzut zabójstwa w zamiarze ewentualnych i skazujących sprawców na kary pozbawienia wolności powyżej lat 8 czy 12 (maksymalne zagrożenie dla wypadku w typie kwalifikowanym) nie wpłynie w zauważalny sposób na zachowania kierowców.

Dlatego też *de lege ferenda* należałoby postulować wprowadzenie do ustawy karnej nowego typu przestępstwa w postaci zabójstwa drogowego, gdzie wśród znamion strony przedmiotowej znalazłyby się znamiona ostre (jak przekroczenie prędkości co najmniej o 50 km/h) czy nieostre (jak rażąco niebezpieczna jazda). Popołnienie tego rodzaju czynu zabronionego mogłoby się wiązać z wyższą karą pozbawienia wolności oraz chociażby wydłużonym czasem obowiązywania środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Taki zabieg ustawodawczy byłby skuteczniejszy prewencyjnie niż mglista wizja postawienia sprawcy pod zarzutem zabójstwa w zamiarze ewentualnym, który przy dobrej argumentacji obrończej z dużym prawdopodobieństwem nie ostałby się w toku postępowania sądowego z uwagi na trudności dowodowe wynikające z zasady domniemania niewinności oraz *in dubio pro reo*.

Bibliografia

1. Buchała K., Zoll A., Kodeks karny. Komentarz. Część ogólna, 1998.
2. Giezek J., Świadomość sprawcy czynu zabronionego, Wolters Kluwer, Warszawa 2013.
3. Grześkowiak A., Wiak K., Kodeks karny. Komentarz, wyd. 7, Warszawa 2021.
4. Honzatko M., Istota luki w prawie, Lwów 1929.
5. Kochanowski J., Przestępstwa i wykroczenia drogowe, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1991.
6. Królikowski M., Zawłocki R., Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz. Art. 1–116, wyd. 5, Legalis, Warszawa 2021.
7. Krzymuski E., Wykład prawa karnego ze stanowiska nauki i prawa austriackiego, t. I, Kraków 1911.
8. Makarewicz J., Kodeks karny z komentarzem, Lwów 1932.
9. Małecki M., Kryteria przypisania zamiaru wynikowego. Uwagi na marginesie wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 29 kwietnia 2013 r., sygn. II AKa 62/13, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych 2013, nr 3.
10. Marinelli E., Pichini S., Zaami S., Giorgetti R., Busardò F. P., Pacifici R., „Vehicular homicide”, a new Italian offence: law provisions and comparison with some other European countries, European Review for Medical and Pharmacological Sciences 2016, nr 20.
11. Montanari Vergallo G., Marinelli E., di Luca N. M., Masotii V., Cecchi R., Zaami S., Italian law on the vehicular homicide; medical legal issues and comparative analysis, Società Editrice Universo 2017, nr 3.
12. Review for Medical and Pharmacological Sciences 2016, nr 20.
13. Stefański R., Kodeks karny. Komentarz, wyd. 26, Warszawa 2021.
14. Tarapata S., Glosa do wyroku SA w Krakowie z dnia 19 maja 2016 r., sygn. II AKa 65/16.
15. Waszczyński J., Jeszcze w sprawie zamiaru ewentualnego, Palestra 1977, nr 5.
16. Wiciński G., Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, WPP 1989, nr 2.
17. Wolter W., Czynniki psychiczne w istocie przestępstwa, Kraków 1924.
18. Wolter W., Studia z zakresu prawa karnego I. Problematyka zamiaru wynikowego II. Błąd w prawie karnym w ujęciu systematycznym, Kraków 1947.
19. Wolter W., Zarys systemu prawa karnego. Część ogólna, t. 1, Kraków 1934.

Road accident with fatal outcome or murder with indirect intent: legal classification of most serious road incidents

Abstract

This paper discusses classification of behaviours of perpetrators, who caused most serious road incidents with fatal outcome, as murder with indirect intent under Article 148(1) of the Penal Code. The discussion is deemed necessary as the first indictments and first rulings involving a murder-with-indirect-intent charge have already been made. Moreover, some part of the society and road traffic safety experts share the view that the present statutory penalty for causing a road accident is inadequate to the gravity of such act. The discussion starts with a historical perspective and a review of other countries' legislation. Then come directions of interpretation for a statutory criterion of an subjective side of an offence or indirect intent, followed by criteria of a road accident offence under Article 177 of the Penal Code. On the basis thereof, possibilities to defend the murder-with-indirect-intent are discussed for road accidents resulting from a flagrant violation of road traffic safety.

Key words

Indirect intent, road accident, murder, intentionality, unintentionality.