

## GŁOSA DO WYROKU SĄDU NAJWYŻSZEGO Z DNIA 17 LISTOPADA 2021 R., V KK 384/21 (APROBUJĄCA)

---

SZYMON KRAJNIK \*

DOI: 10.26399/iusnovum.v16.1.2022.9/s.krajnik

W glosowanym orzeczeniu Sąd Najwyższy zweryfikował trafność prawomocnego wyroku uniewinniającego kierowcę – oskarżonego o spowodowanie wypadku komunikacyjnego, w którym przewożona pasażerka odniosła śmiertelne obrażenia w wyniku nieprawidłowego zapięcia przez nią pasów bezpieczeństwa. Wprawdzie w judykaturze pojawiały się już wcześniej orzeczenia, w których akcentowano obowiązek dopilnowania kierującego pojazdem, aby wszyscy przewożeni przez niego pasażerowie mieli zapięte pasy bezpieczeństwa, wskazując, że naruszenie tej powinności może skutkować odpowiedzialnością za przestępstwo określone w art. 177 k.k.<sup>1</sup> W najnowszym orzeczeniu sprawa jest jednak o tyle swoista, że ocenie prawnej podlegało nie tyle samo zapięcie pasów, ile prawidłowe dokonanie tej czynności, umożliwiające właściwe i bezpieczne zadziałanie pasów bezpieczeństwa w przypadku zderzenia. Ponadto – jak pokazuje treść obu wyroków sądów powszechnych – problem obiektywnego przypisania skutku w przypadku przyczynienia się pokrzywdzonego stanowi aktualne wyzwanie dla organów wymiaru sprawiedliwości, stwarzające kłopot z właściwym jego ujęciem w ramach analizy prawnej i prowadzący do wadliwych rozstrzygnięć. Warty jest zatem zaakcentowania również na gruncie komentowanego wyroku oraz realiów faktycznych i procesowych sprawy.

W sprawie, której wydano glosowany wyrok, oskarżono kierującego osobowym o przestępstwo z art. 177 § 2 k.k., polegające na tym, że naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, iż na łuku drogi nie zachował

---

\* dr, Akademia Leona Koźmińskiego, e-mail: krajnik@kozminski.edu.pl, ORCID: 0000-0001-9899-133X

<sup>1</sup> Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 listopada 2007 r., IV KK 379/07, LEX nr 340585; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 2008 r., II KK 280/08, LEX nr 468657; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 marca 2013 r., II KK 169/12, LEX nr 1288660.

szczególnej ostrożności, przez co zjechał na pobocze, a następnie najechał na przydrożne drzewo, w wyniku czego pasażerka pojazdu, którym kierował oskarżony, doznała wielu obrażeń organów wewnętrznych, skutkujących jej zgonem na miejscu zdarzenia. W sprawie – na podstawie obrażeń na skórze i tkance podskórnej pokrzywdzonej – ustalono, że w momencie wypadku miała ona nieprawidłowo ułożone pasy bezpieczeństwa w części biodrowej. Było to wynikiem przyjęcia przez pokrzywdzoną nietypowej pozycji, w której chciała się zdrzemnąć. W trakcie zderzenia, w wyniku przesuwania się ku przodowi ciała pokrzywdzonej, przytrzymywanego przez pasy bezpieczeństwa na wysokości powyżej pępka, doszło do ucisku na narządy jamy otrzewnej, co skutkowało zmiążdżeniem wątroby oraz pęknięciem worka osierdziowego i serca.

Sąd pierwszej instancji uniewinnił oskarżonego od zarzucanego mu czynu. W ocenie tego sądu to działanie pokrzywdzonej doprowadziło bezpośrednio do jej śmierci. Sąd odwoławczy, po rozpoznaniu apelacji, wniesionej przez prokuratora na niekorzyść oskarżonego, w której podniesiono zarzuty obrazy art. 7 k.p.k. i błędu w ustaleniach faktycznych, utrzymał w mocy wyrok sądu *a quo*, podzielając pogląd, że to zachowanie pokrzywdzonej, która niewłaściwie użytkowała pasy bezpieczeństwa, stworzyło niebezpieczeństwo zaistnienia skutku w postaci śmierci.

Wyrok sądu drugiej instancji został zaskarżony na niekorzyść uniewinnionego przez prokuratora, który podniósł zarzut obrazy art. 433 § 2 k.p.k., art. 457 § 3 k.p.k. w zw. z art. 7 k.p.k. i wniósł o wydanie przez Sąd Najwyższy orzeczenia kasatoryjnego i przekazanie sprawy sądowi *ad quem* do ponownego rozpoznania w postępowaniu odwoławczym.

W świetle przytoczonych realiów procesowych, zwłaszcza ujęcia problemu przypisania skutku w apelacji i kasacji prokuratora, dostrzec można zasadniczą wadliwość płaszczyzny rozważań w decydującej dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy kwestii. Należy przypomnieć, że wprawdzie związek przyczynowy należący do znamion strony przedmiotowej czynu zabronionego, lokuje się na płaszczyźnie ontologicznej i rozumiany w taki sposób, jak wynika to z praw przyrody, stanowi element ustaleń faktycznych, dla których przydatna jest teoria ekwiwalencyjna oraz test warunku koniecznego, ewentualnie test warunku właściwego<sup>2</sup>. Tyle tylko, że dokonywane w nauce prawa karnego próby zawężenia przyczynowości przez wprowadzenie jakiegokolwiek kryterium ocennego przenoszą grunt rozważań ze sfery faktów na płaszczyznę normatywną, co akcentowano już w „Uzasadnieniu” do obecnie obowiązującego Kodeksu karnego<sup>3</sup>. Jest to szczególnie widoczne na gruncie koncepcji obiektywnego przypisania skutku, która od

---

<sup>2</sup> Zob. A. Zoll, w: *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I. Komentarz do art. 1–116 k.k.*, red. A. Zoll, Kraków 2004, s. 53.

<sup>3</sup> „Nowy kodeks dla przyjęcia nieumyślności wymaga, aby czyn był popełniony na skutek niezachowania ostrożności. Nie każde bowiem naruszenie reguły ostrożności pozwala na przypisanie sprawcy tego naruszenia popełnienia czynu zabronionego, a w szczególności spowodowania określonego w ustawie skutku. Podstawą przypisania skutku będzie naruszenie tej reguły postępowania, która miała chronić przed wystąpieniem danego skutku właśnie w tej drodze, na której on rzeczywiście wystąpił”; *Uzasadnienie rządowego projektu nowego kodeksu karnego*, w: *Nowe kodeksy karne z 1997 r. z uzasadnieniami*, Warszawa 1997, s. 121.

ponad 20 lat stosowana jest w orzecznictwie na gruncie przestępstw materialnych<sup>4</sup>, w szczególności przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji oraz przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu. Także w niniejszej sprawie sąd powołał się na tę koncepcję, przeprowadzając jednak błędne rozumowanie. Dlatego wadliwości stanowisk orzekających sądów należało upatrywać w obrazie art. 177 § 1 i 2 k.k., polegającej na błędzie subsupcyjnym, wynikającym z nieprawidłowego zbadania warstwy normatywnej i przeprowadzenia na jej gruncie analizy obiektywnego przypisania skutku. Trafnie zatem Sąd Najwyższy uznał, że analiza problemowego zagadnienia „nie dotyczy sfery ustaleń faktycznych i oceny dowodów, lecz lokuje się na płaszczyźnie normatywnej, gdzie newralgiczną kwestią jest określenie zasad bezpieczeństwa w ruchu, które wiązały oskarżonego, stwierdzenie niedochowania tych zasad (w świetle ustalonego stanu faktycznego – przyp. Sz.K.), a następnie ocena doniosłości stwierdzonego naruszenia reguł ostrożności dla spowodowania skutku śmiertelnego u pasażerki pojazdu (...)” (s. 3 uzasadnienia wyroku SN)<sup>5</sup>.

W realiach faktycznych sprawy na żadnym z etapów postępowania nie budziła wątpliwości zasadność przypisania oskarżonemu skutku w postaci spowodowania samego wypadku komunikacyjnego, polegającego na zderzeniu kierowanego pojazdu z drzewem, w wyniku naruszenia zasady ostrożności wyrażonej w art. 3 ust. 1 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>6</sup>. Problematyczne dla sądu obu instancji było natomiast przypisanie oskarżonemu następstwa w postaci śmierci pasażerki, wynikłej z nieprawidłowego korzystania z pasów bezpieczeństwa. Trafnie Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że sądom orzekającym w sprawie umknęły regulacje nakładające na kierującego pojazdem obowiązek zadbania o to, aby on sam i wszyscy przewożeni przez niego pasażerowie mieli zapięte pasy bezpieczeństwa. Zgodnie bowiem z art. 45 ust. 2 pkt 3 p.r.d. kierującemu pojazdem zabrania się przewożenia pasażera w sposób niezgodny m.in. z art. 39 ust. 1 p.r.d., według którego zasadą<sup>7</sup> jest, że: „kierujący pojazdem samochodowym oraz osoba przewożona takim pojazdem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa są obowiązani korzystać z tych pasów podczas jazdy”. O ile naruszenie tego obowiązku przez samego pasażera będzie naruszać art. 39 ust. 1 p.r.d. i stanowić wykroczenie określone w art. 97 k.w., o tyle kierujący pojazdem w takiej sytuacji będzie naruszał zakaz ustanowiony w art. 45 ust. 2 pkt 3 p.r.d. w zw. z art. 39 ust. 1 p.r.d., również dopuszczając się wykroczenia z art. 97 k.w.<sup>8</sup> Niewątpliwie zatem nie tylko pasażerka pojazdu, ale również sam oskarżony naruszył skodyfikowaną zasadę

<sup>4</sup> Przełomowym orzeczeniem był wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2000 r., III KKN 231/98, OSNKW 2000, nr 5–6, s. 45; OSNKW 2000, nr 5–6, s. 45; trzeba jednak zauważyć, że aspekt normatywny w ustaleniu powiązania kausalnego Sąd Najwyższy zaakcentował we wcześniejszym wyroku, z 4 listopada 1998 r., V KN 303/97, OSNKW 1998, nr 11–12, s. 50; OSNKW 1998, nr 11–12, s. 50.

<sup>5</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 sierpnia 2011 r., IV KK 187/11; LEX nr 950442; zob. D. Czerwińska, *Nauka o obiektywnym przypisaniu skutku w orzecznictwie Sądu Najwyższego i Sądu Apelacyjnego*, „Prokuratura i Prawo” 2016, nr 2, s. 159–160.

<sup>6</sup> Dz.U. z 2021 r., poz. 450, dalej jako p.r.d.

<sup>7</sup> Wyjątki od tej zasady wymienione w dalszych ustępach art. 39 p.r.d. nie miały zastosowania w omawianej sprawie.

<sup>8</sup> R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, teza 6 do art. 39, LEX 2008.

bezpieczeństwa w ruchu drogowym, której celem jest zmniejszenie prawdopodobieństwa śmierci lub doznania uszczerbków na zdrowiu u osób znajdujących się w pojeździe w ruchu.

Trzeba przy tym zaznaczyć, że Sąd Najwyższy trafnie zwrócił uwagę na to, iż: „nie chodzi o jakiegokolwiek zapięcie pasów (taka wykładnia byłaby sprzeczna z *ratio legis* ustanowionego przepisu, prowadząc do rezultatu *ad absurdum*), lecz o właściwe zapięcie i umieszczenie na ciele pasów bezpieczeństwa tak, aby mogły one spełnić swoją funkcję” (s. 5 uzasadnienia wyroku SN). Zasada bezpieczeństwa wymieniona w art. 39 ust. 1 p.r.d. i związany z nią zakaz z art. 45 ust. 2 pkt 3 p.r.d. wyrażają regułę ostrożności, której celem jest zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia negatywnych konsekwencji niektórych kategorii wypadków. Jak wskazuje się w literaturze: „skuteczność pasów bezpieczeństwa zależy od rodzaju i ciężkości wypadku oraz od pozycji zajmowanej przez człowieka. (...) Pasy spełniają swoją rolę, gdy są tak zbudowane i zakładane, że ich układ jest zharmonizowany z ochronnymi elementami samochodu jako całości i uwzględnia specyfikę organizmu ludzkiego”<sup>9</sup>. Nie może więc dziwić, że konstrukcja pasów bezpieczeństwa jest dostosowana do zajmowania pozycji siedzącej w pojeździe, a obowiązek zapięcia pasów musi być relatywizowany do takiego sposobu wykonania tej czynności, aby mogły one spełniać swą funkcję. Trafnie zatem Sąd Najwyższy powołał się na wykładnię celowościową art. 39 ust. 1 p.r.d., albowiem intencją ustawodawcy, wprowadzającego obowiązek, o którym mowa w tym przepisie, było zwiększenie bezpieczeństwa kierującego pojazdem oraz przewożonych pasażerów, co jest możliwe przy prawidłowo zapiętych trzypunktowych pasach bezpieczeństwa, kiedy to w przypadku zderzenia czołowego lub niektórych zderzeń ukośnych będą one w stanie utrzymać człowieka w fotelu, przekazując energię kinetyczną na klatkę piersiową i miednicę, które mogą ją przyjąć przy jak najmniejszym uszczerbku dla zdrowia człowieka. Sąd Najwyższy słusznie powołał się na *argumentum ad absurdum*, stanowiący szczególną odmianę argumentu z konsekwencji<sup>10</sup>, albowiem interpretacja art. 39 ust. 1 p.r.d. jako nakładającego obowiązek zapięcia pasów w jakikolwiek choćby i nieprawidłowy sposób prowadziłaby do pozbawienia funkcji ochronnej powinności płynącej z tego przepisu.

Konsekwencją powyższego stanowiska jest uznanie obowiązku dopilnowania przez kierującego pojazdem, aby wszystkie przewożone przez niego osoby miały zapięte pasy i to w sposób prawidłowy, tj. uwzględniający właściwą dla zajmowanego miejsca w pojeździe pozycję ciała w trakcie jazdy. Co istotne, powinność ta utrzymuje się przez cały okres jazdy. Jej niedochowanie i związane z tym ryzyko, choćby było związane z zachowaniem pasażera, obciąża kierującego pojazdem, jeżeli wiedział on, że pasażer nie ma lub ma niewłaściwie zapięte pasy bezpieczeństwa<sup>11</sup>, lub wprawdzie nie wiedział, ale powinien i mógł w świetle okoliczności zdarzenia mieć tego świadomość.

<sup>9</sup> Ibidem, teza 1 do art. 39 p.r.d. i powoływana tam literatura.

<sup>10</sup> L. Morawski, *Zasady wykładni prawa*, Toruń 2014, s. 170.

<sup>11</sup> Por. R.A. Stefański, *Głosa do postanowienia SN z dnia 4 listopada 2008 r., II KK 280/08*, „Przegląd Sądowy” 2009, nr 7–8, s. 221–225, teza 2, LEX/el.

Przypisanie oskarżonemu skutku śmiertelnego wynika zatem z naruszenia zakazu, o którym mowa w art. 45 ust. 2 pkt 3 p.r.d., stawiającego kierującego pojazdem w roli gwaranta dla zdrowia i życia przewożonych osób z perspektywy powinności zapięcia przez te osoby pasów bezpieczeństwa. Znajomość tej reguły ostrożności i jej doniosłość, niezależnie od kontestowania przez część opinii publicznej samego paternalistycznego charakteru regulacji<sup>12</sup>, nakazuje przyjąć, że na gruncie badania obiektywnego przypisania skutku występuje także jego obiektywna przewidywalność. Nie może dziwić więc, że Sąd Najwyższy nie zaakcentował tej przesłanki, skoro w realiach faktycznych sprawy o dość typowym przebiegu jej spełnienie było oczywiste. Zasadnie natomiast przeprowadzono tzw. test przyczynowości alternatywnej, który – z uwagi na szczególne okoliczności sprawy – nie stwarzał wątpliwości odnośnie do znaczenia naruszonej reguły ostrożności dla wystąpienia skutku śmiertelnego, a co czyniło zbędnym odwołanie się do teorii o zwiększonym ryzyku (*Risikoerhöhungslehre*), której zresztą stosowanie – jak się wydaje – może stwarzać uzasadnione obawy z perspektywy zachowania reguł gwarancyjnych<sup>13</sup>. Biorąc pod uwagę fakt, że zarówno oskarżony, jak i pozostali dwaj pasażerowie, którzy mieli właściwe zapięte pasy w wyniku wypadku (przy prędkości zderzeniowej 50–60 km/h), nie doznali żadnych poważniejszych obrażeń, Sąd Najwyższy miał podstawy do uznania, że: „zapięcie pasów bezpieczeństwa i ich właściwe ulokowanie na ciele pokrzywdzonej uchroniłyby ją przed śmiercią” (s. 6 uzasadnienia wyroku SN). Konstatacja ta zgodna jest zresztą z opinią biegłego, która stanowiła podstawę ustaleń faktycznych w sprawie, ale której wnioski, wobec niedostrzeżenia naruszenia przez oskarżonego art. 45 ust. 2 pkt 3 p.r.d., nie zostały właściwie uwzględnione w kwestii odpowiedzialności karnej oskarżonego przez sądy obu instancji.

W nauce prawa karnego akcentuje się, że pomimo spełnienia pozytywnych warunków obiektywnego przypisania skutku, należy także rozważyć wystąpienie przesłanek negatywnych. Jedną z nich jest autonomia ofiary, wyłączająca odpowiedzialność w razie jej samonarażenia się na wystąpienie skutku stanowiącego znamię czynu zabronionego<sup>14</sup>. Wydaje się, że w realiach faktycznych analizowanej sprawy o autonomii woli pokrzywdzonej nie można mówić. Wynika to z tego, że norma prawna, którą naruszyła, nakazując zapięcie (właściwe) pasów bezpieczeństwa, z uwagi na treść art. 45 ust. 2 pkt 3 p.r.d., w jednakowym stopniu wiązała oskarżonego jako kierującego pojazdem. *De lege lata* kwestia zapięcia pasów przez pokrzywdzoną nie jest pozostawiona jej swobodnej decyzji woli, ale stwarza

---

<sup>12</sup> Co zresztą nie jest do końca trafne; zob. uzasadnienie wyroku TK z 9 lipca 2009 r., SK 48/05, Dz.U. z 2009 r., nr 114, poz. 956.

<sup>13</sup> Zob. S. Zabłocki, *Zagadnienie przypisywalności skutku w najnowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego*, „Kwartalnik Prawa Publicznego” 2004, nr 4, s. 43–44.

<sup>14</sup> M. Bielski, *Obiektywne przypisanie skutku przestępnego w przypadku kolizji odpowiedzialności za skutek*, „Państwo i Prawo” 2005, nr 10, s. 80; zob. też: D. Gruszecka, *O niektórych problemach z wyznaczaniem granicy między odpowiedzialnością potencjalnego sprawcy a pokrzywdzonego w koncepcji obiektywnego przypisania skutku*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 2020, nr 3978, „Przegląd Prawa i Administracji” CXX/2, Wrocław, s. 67–79.

również powinność po stronie kierującego pojazdem, której niedochowanie nie pozwala na rozpoczęcie bądź kontynuowanie jazdy.

W piśmiennictwie wskazuje się także jako jedną z negatywnych przesłanek obiektywnego przypisania<sup>15</sup> kolizję odpowiedzialności za skutek. Rozumie się przez nią: „takie występujące w dynamicznym układzie sytuacyjnym bezprawne zachowanie się jednego podmiotu, bez którego skutek przestępny nie mógłby wystąpić, mimo również bezprawnego i również normatywnie powiązanego ze skutkiem zachowania drugiego podmiotu, albo też bez którego skutek przestępny byłby mniej dotkliwy niż ten, który w rzeczywistości wystąpił”<sup>16</sup>. W ramach tej koncepcji istotne jest porównanie rodzaju naruszonych przez potencjalnego sprawcę i pokrzywdzonego norm zakazujących wywołania skutku przestępnego (lub norm nakazujących zapobieżenie takiemu skutkowi) i stopnia ich naruszenia w sytuacjach, gdy ich bezprawne zachowanie sprowadza do wystąpienia określonych prawnokarnie relewantnych następstw w postaci naruszenia dobra<sup>17</sup>. Również z tej perspektywy porównanie naruszonych przez oskarżonego i pokrzywdzoną reguł ostrożności, treściowo tożsamy, nie może prowadzić od wyłączenia odpowiedzialności za skutek oskarżonego. Trzeba przy tym zaakcentować, że o ile pasażerowie pojazdu mają nakaz zapięcia pasów bezpieczeństwa (art. 39 ust. 1 p.r.d.), o tyle kierowcę wiąże określony w art. 45 ust. 2 pkt 3 p.r.d. zakaz przewożenia pasażera w sposób niezgodny z art. 39 ust. 1 p.r.d. Trudno w takim układzie mówić o kolizji odpowiedzialności, skoro to kierujący pojazdem, podejmując się przewożenia pasażerów bez zapiętych lub z nieprawidłowo zapiętymi pasami bezpieczeństwa, przejmuje w zakresie wiążących go zasad bezpieczeństwa w ruchu odpowiedzialność za pasażerów, stając się odpowiedzialny, w przypadku spowodowania wypadku, za jego następstwa. Wydaje się zatem, że naruszenie przez kierującego pojazdem reguły ostrożności wynikającej z art. 45 ust. 2 pkt 3 p.r.d. jest bardziej doniosłe dla nastąpienia skutku śmiertelnego w wyniku wypadku niż naruszenie przez pasażera obowiązku prawidłowego zapięcia pasów bezpieczeństwa wynikającego z art. 39 ust. 1 p.r.d.

W nauce prawa karnego akcentuje się, że istotą negatywnych przesłanek przypisania skutku jest wzgląd na zasadę odpowiedzialności za własne, nie zaś za cudze czyny, tak aby potencjalni sprawcy nie byli obciążani autonomicznymi decyzjami dysponentów dóbr prawnych<sup>18</sup>. W tym kontekście wydaje się, że z perspektywy charakteru treści art. 45 ust. 2 pkt 3 p.r.d., mającego charakter zakazu wtórnego wobec realizacji decyzji woli pasażera naruszającej regułę ostrożności określona w art. 39 ust. 1 p.r.d., bo aktualizującego się dopiero w sytuacji, kiedy pasażer nie zapnie lub nieprawidłowo użyje pasów bezpieczeństwa, nie sposób mówić – na

---

<sup>15</sup> Chociaż koncepcja ta zdaje się ewoluować w kierunku bardziej uniwersalnej formuły, obejmującej wiele przesłanek negatywnych; zob. D. Gruszecka, *O niektórych problemach...*, op. cit., s. 70.

<sup>16</sup> M. Bielski, *Obiektywne przypisanie skutku przestępnego...*, op. cit., s. 83.

<sup>17</sup> Ibidem, s. 86.

<sup>18</sup> Sz. Tarapata, *Przypisanie sprawstwa skutku w sensie dynamicznym w polskim prawie karnym*, Kraków 2019, s. 385 i powoływana tam literatura.

płaszczyźnie normatywnej – o obciążeniu kierującego pojazdem autonomiczną decyzją woli pasażera i poniesieniem odpowiedzialności za jego zaniechanie.

W takim układzie, w ujęciu normatywnym, zachowanie pokrzywdzonej należy uznać jedynie za przyczynienie się do powstania skutku, nie zaś za jej sprawstwo. W orzecznictwie utrwalone jest stanowisko, zgodnie z którym przyczynienie się pokrzywdzonego powinno zostać uwzględnione na korzyść sprawcy<sup>19</sup>, na płaszczyźnie winy lub stopnia społecznej szkodliwości czynu, skutkując złagodzeniem odpowiedzialności karnej<sup>20</sup>. W zakresie materialnej treści czynu wskazuje się zwłaszcza na kwantyfikatory w postaci rodzaju i stopnia naruszonych przez sprawcę reguł ostrożności<sup>21</sup>. W analizowanej sprawie szczególnie znamienne jest podmiotowo podwójne związanie obowiązkiem, o którym mowa w art. 39 ust. 1 p.r.d., które – przy uwzględnieniu pozostałych mierników stopnia społecznej szkodliwości czynu<sup>22</sup> – powinno istotnie obniżyć jej stopień. Nie można także nie wskazać na „sposób i okoliczności popełnienia czynu”, co jest kategorią przedmiotową tak ogólną, że pozwala dopełnić wartościowanie karygodności czynu z perspektywy całokształtu zachowania pokrzywdzonego, poprzedzającego moment nastąpienia wypadku.

Na koniec warto zwrócić uwagę na to, że problemy sądu obu instancji z właściwą analizą przypisania wypadku komunikacyjnego i jego następstwa korespondowały z wadliwym opisem czynu zaproponowanym w akcie oskarżenia. Nie zawiera on bowiem wskazania na naruszenie reguły ostrożności dotyczącej zapięcia pasów bezpieczeństwa przez wszystkich pasażerów, co przy zaproponowaniu przez prokuratora kwalifikacji prawnej czynu z art. 177 § 2 k.k. winno wskazywać również na naruszenie art. 45 ust. 2 pkt 3 p.r.d. w zw. z art. 39 ust. 1 p.r.d., którego konsekwencją było nastąpienie skutku śmiertelnego w wyniku najechania na drzewo. W świetle specyfiki wypadków komunikacyjnych dość często zdarza się, że na czyn sprawcy składa się kombinacja działania i zaniechania w świetle wiążących go zasad ostrożności<sup>23</sup>.

Trzeba też zauważyć, że w akcie oskarżenia mowa jest jedynie o niezachowaniu „szczególnej ostrożności”, która w świetle art. 3 ust. 1 p.r.d. nie jest standardowym poziomem wymaganym dla kierującego pojazdem i aktualizuje się tylko w przypadkach wskazanych w ustawie. W stanie faktycznym, w którym doszło do wypadku, kierujący pojazdem na łuku drogi w terenie zabudowanym zobowiązany był do zachowania jedynie „zwykłej” ostrożności, albowiem żaden przepis

---

<sup>19</sup> Zob. R.A. Stefański, *Przestępstwa drogowe w nowym Kodeksie karnym*, Kraków 1999, s. 195–197; Uchwała Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, s. 33, LEX nr 18934, teza 38.

<sup>20</sup> Sz. Krajnik, A. Ornowska, *Przyczynienie się do powstania szkody w prawie cywilnym oraz jego aspekty prawno-karne*, „*Studia Iuridica Toruniensia*” 2011, nr 8, s. 133–134.

<sup>21</sup> E. Plebanek, *Glosa do wyroku SN z dnia 23 września 2008 r.*, WA 37/08, LEX/el. 2009.

<sup>22</sup> Potrzeba uwzględnienia wszystkich czynników, wskazanych w art. 115 § 2 k.k. jest wyraźnie akcentowana w orzecznictwie; zob. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 15 czerwca 2016 r., V KK 104/16, LEX nr 2080103, KZS 2016/12/28; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 października 2016 r., V KK 250/16, LEX nr 2152411.

<sup>23</sup> K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Bydgoszcz 1997, s. 116.

w takiej sytuacji nie wymagał zachowania ostrożności szczególnej. Zagadnienia te są istotne, albowiem konstrukcja znamion strony przedmiotowej występku określonego w art. 177 § 1 i 2 k.k., stanowiąca doprecyzowanie reguł ostrożności, o których mowa w art. 9 § 2 k.k., prowadzi – zgodnie z art. 413 § 2 pkt 1 k.p.k. – do konieczności oddania w opisie czynu naruszonych przez oskarżonego zasad ostrożności w ruchu, które doprowadziły do spowodowania wypadku, oraz także następstw wymienionych w art. 177 § 2 k.k.<sup>24</sup>, i wskazania konkretnej postaci strony podmiotowej<sup>25</sup>. Wprawdzie nie bez racji w jednym z orzeczeń Sądu Najwyższego podniesiono, że „samo (...) zamieszczenie w treści orzeczenia nazwy konkretnej zasady bezpieczeństwa naruszonej przez sprawcę wypadku komunikacyjnego lub wskazanie przepisu, który ją definiuje – choć rzeczywiście należy uznać za pożyteczne z punktu widzenia zewnętrznego odbioru rozstrzygnięcia – nie jest niezbędne dla określenia znamion czynu zabronionego z art. 177 § 2 k.k.”<sup>26</sup>, to jednak w tym samym judykacie wyrażono tezę, zgodnie z którą: „na gruncie przestępstwa z art. 177 k.k., decydujące znaczenie powinno mieć takie przedstawienie zachowania uczestnika ruchu lądowego, wodnego lub powietrznego, z którego wynika, że w sposób zawiniony naruszył on zasady postępowania z dobrem prawnym podlegającym ochronie karnej – w tym wypadku – konkretne reguły tego ruchu, a w konsekwencji ich naruszenia spowodował wypadek, w wyniku czego inna osoba odniosła obrażenia ciała wymienione w art. 157 § 1 k.k., doznała ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub poniosła śmierć”. Jeżeli zatem sąd orzekający nie zdecyduje się na wierne przytoczenie w opisie czynu przypisanego zasad bezpieczeństwa w ruchu z przywołaniem odpowiednich przepisów p.r.d., to przynajmniej powinien wskazać, na czym polegało naruszenie zasad ostrożności doniosłych dla wyczerpania przez oskarżonego znamion skutkowych występku z art. 177 § 1 lub 2 k.k., wskazując tym samym, choć niekoniecznie *verba legis*, jakie to są zasady. Ich dookreślenie, wskazanie podstawy normatywnej winno natomiast zostać zaprezentowane w uzasadnieniu wyroku, jeżeli takie zostanie sporządzone.

## BIBLIOGRAFIA

- Buchała K., *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Bydgoszcz 1997.
- Bielski M., *Obiektywne przypisanie skutku przestępnego w przypadku kolizji odpowiedzialności za skutek*, „Państwo i Prawo” 2005, nr 10.
- Czerwińska D., *Nauka o obiektywnym przypisaniu skutku w orzecznictwie Sądu Najwyższego i Sądu Apelacyjnego*, „Prokuratura i Prawo” 2016, nr 2.

---

<sup>24</sup> Zob. R.A. Stefański (red.), S. Zabłocki (red.), *Kodeks postępowania karnego. Tom III. Komentarz do art. 297–424*, Warszawa 2021, teza 12 do art. 413 k.p.k.

<sup>25</sup> Zob. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 29 kwietnia 1997 r., V KKN 255/96, OSNKW 1997, nr 7–8, s. 60; LEX nr 29163; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2005 r., V KK 353/05, OSNwSK 2005, nr 1, s. 2301; LEX nr 174672.

<sup>26</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 października 2014 r., V KK 77/14, LEX nr 1532787, Biul.PK 2014, nr 11, s. 68–72.



- Gruszecka D., *O niektórych problemach z wyznaczaniem granicy między odpowiedzialnością potencjalnego sprawcy a pokrzywdzonego w koncepcji obiektywnego przypisania skutku*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 2020, nr 3978, „Przegląd Prawa i Administracji” CXX/2, Wrocław.
- Krajnik Sz., Ornowska A., *Przyczynienie się do powstania szkody w prawie cywilnym oraz jego aspekty prawno-karne*, „Studia Iuridica Toruniensia” 2011, nr 8.
- Morawski L., *Zasady wykładni prawa*, Toruń 2014.
- Plebaneck E., *Glosa do wyroku SN z dnia 23 września 2008 r.*, WA 37/08, LEX/el. 2009.
- Stefański R.A., *Glosa do postanowienia SN z dnia 4 listopada 2008 r.*, II KK 280/08, „Przegląd Sądowy” 2009, nr 7–8, s. 221–225.
- Stefański R.A., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, LEX 2008.
- Stefański R.A., *Przestępstwa drogowe w nowym Kodeksie karnym*, Kraków 1999.
- Stefański R.A. (red.), Zabłocki S. (red.), *Kodeks postępowania karnego. Tom III. Komentarz do art. 297–424*, Warszawa 2021.
- Tarapatka Sz., *Przypisanie sprawstwa skutku w sensie dynamicznym w polskim prawie karnym*, Kraków 2019.
- Uzasadnienie rządowego projektu nowego kodeksu karnego*, w: *Nowe kodeksy karne z 1997 r. z uzasadnieniami*, Warszawa 1997.
- Zabłocki S., *Zagadnienie przypisywalności skutku w najnowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego*, „Kwartalnik Prawa Publicznego” 2004, nr 4.
- Zoll A. (red.), *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I. Komentarz do art. 1–116 k.k.*, Kraków 2004.

## GŁOSA DO WYROKU SĄDU NAJWYŻSZEGO Z DNIA 17 LISTOPADA 2021 R., V KK 384/21

### Streszczenie

W glosie do wyroku SN z 17 listopada 2021 r., V KK 384/21, zaprezentowano rozważania na temat obiektywnego przypisania skutku w zakresie spowodowania tzw. ciężkiego wypadku komunikacyjnego, będącego rezultatem nieprawidłowego zapięcia przez pasażera pojazdu pasów bezpieczeństwa. Autor glosy, pozytywnie oceniając orzeczenie Sądu Najwyższego, rozwinął zawartą w nim argumentację, zwłaszcza z perspektywy koncepcji obiektywnego przypisania skutku oraz w świetle zasad funkcjonalnej wykładni prawa.

Słowa kluczowe: wypadek komunikacyjny, obiektywne przepisanie skutku, naruszenie zasad ostrożności, przyczynienie się pokrzywdzonego, obowiązki kierującego pojazdem, pasy bezpieczeństwa

## GLOSS ON THE SUPREME COURT RULING OF 17 NOVEMBER 2021, V KK 384/21

### Summary

The gloss on the Supreme Court ruling of 17 November 2021, V KK 384/21, presents opinions about the objective recognition of the result of the act of causing the so-called serious traffic accident resulting from inappropriate fastening of seat belts by a passenger. Approving of the Supreme Court's ruling, the author of the gloss extends its justification, especially from the

perspective of the concept of the objective recognition of a result and in the light of the rules of functional interpretation of law.

Key words: traffic accident, objective recognition of a result, infringement of rules of cautiousness, victim's contribution, driver's duties, seat/safety belts

Cytuj jako: Krajnik S., *Głosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2021 r., V KK 384/21*, „*Ius Novum*” 2022 (16) nr 1, s. 164–173. DOI: 10.26399/iusnovum.v16.1.2022.9/s.krajnik

Cite as: Krajnik S. (2022) ‘Gloss on the Supreme Court ruling of 17 November 2021, V KK 384/21’. *Ius Novum* (Vol. 16) 1, 164–173. DOI: 10.26399/iusnovum.v16.1.2022.9/s.krajnik