

Renata Pawlik

ODPOWIEDZIALNOŚĆ SPRAWCY WYPADKU KOMUNIKACYJNEGO ZA SPOWODOWANIE TZW. LEKKIEGO USZKODZENIA CIAŁA

Rys historyczny

Przedstawiając problematykę odpowiedzialności sprawcy wypadku komunikacyjnego za spowodowanie tzw. lekkiego uszkodzenia ciała w kodeksach karnych z roku 1969 i 1997 warto przypomnieć, choćby w skrócie, sytuację, jaka panowała w tej materii do dnia 31 grudnia 1969 r., a więc pod rządami kodeksu karnego z roku 1932.

Kodeks ten nie zawierał – poza art. 215 – specjalnych przepisów dotyczących przestępstw drogowych. Artykuł 215 k.k. z 1932 r. dotyczył przestępstw spowodowania powszechnego niebezpieczeństwa. Według tego przepisu, karze podlegał ten, kto spowodował niebezpieczeństwo katastrofy lub katastrofę w komunikacji – a więc zachodziło to wtedy, gdy powstały lub groziły ujemne skutki w zakresie życia, zdrowia lub mienia o charakterze powszechnym. Jeżeli natomiast skutki nie miały charakteru powszechnego, wówczas wypadek komunikacyjny był karany na podstawie przepisów określających przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu (tj. art. 230 § 1, art. 235 § 2 lub art. 236 § 2 kodeksu karnego z 1932 r.).

Pierwsze uregulowania specjalne dotyczące przestępstw drogowych pojawiły się dopiero w art. 28, 30 i 31 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. *o zwalczaniu alkoholizmu* (Dz. U. Nr 69, poz. 434), jednakże, zgodnie z kierunkiem ustawy, były ograniczone do problematyki nietrzeźwości kierowców pojazdów oraz zwalczania tego groźnego dla bezpieczeństwa ruchu zjawiska. Pełną regulację zagadnień związanych z przestępstwami drogowymi przyniosła dopiero nowa kodyfikacja, tj. kodeks karny z 1969 r.

Pod rządami kodeksu karnego z 1969 r. każdy, kto naruszając chociażby nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, spowodował u innej osoby rozstrój zdrowia lub uszkodzenie ciała (nawet lekkie, tj. trwające krócej niż siedem dni), albo poważną szkodę w mieniu, popełniał przestępstwo kwalifikowane z art. 145 § 1 k.k. Zakresem normy karnej art. 145 § 1 tego kodeksu objęte były skutki w postaci nieumyślnego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia innej osoby albo poważnej szkody w mieniu.

W uchwale z dnia 28 lutego 1975 r. Sąd Najwyższy stwierdził, że „przez określone w § 1 art. 145 k.k. skutki należy rozumieć uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia, o których mowa w przepisach § 1 i 2 art. 156 k.k. Chodzi więc o takie skutki, które nie polegają jedynie na spowodowaniu nieznacznych śladów na ciele (art. 182 k.k.), ale naruszają czynności narządu ciała lub wywołują rozstrój zdrowia, nie mając jednak charakteru ciężkiego, w rozumieniu art. 155 § 1 k.k.”¹⁾ Tak więc, w stanowisku wyrażonym w tej uchwale, SN w sposób wyraźny wyłączył z zakresu art. 145 § 1 ówczesnego k.k. skutki w postaci nieznacznych śladów na ciele, które to skutki stanowiły jedno ze znamion przestępstwa z art. 182 § 1 k.k.

Takie stanowisko SN spotkało się z aprobatą przeważającej części doktryny. Zdaniem R. A. Stefańskiego, za jego trafnością przemawiały przede wszystkim względy normatywne. Jak pisze ten autor, „w art. 145 § 1 k.k. mowa jest o uszkodzeniu ciała lub rozstroju zdrowia i takie same pojęcia są użyte w art. 156 § 1 k.k. Wskazuje to, że należy im nadawać taką samą treść. Skoro w art. 182 § 1 k.k. mowa jest o nieznacznych śladach, nie ulega wątpliwości, iż nie wchodzi one w zakres skutków określonych w art. 156 § 1 k.k.”²⁾ Podobną argumentację znajdujemy także u K. Buchały, który ponadto zauważa, iż „takie rozstrzygnięcie jest uzasadnione z punktu widzenia polityki karnej”³⁾.

Dolną granicę uszkodzeń ciała, o których mowa w art. 145 § 1 Kodeksu karnego z 1969 r., stanowiły zatem skutki w postaci nieznacznych śladów na ciele, nie naruszające czynności narządu ciała ani nie wywołujące rozstroju zdrowia. Dopóki granica ta nie została przekroczona, sprawca nie podlegał odpowiedzialności z ówczesnego art. 145 § 1 k.k.

Zbliżony pogląd wyraził również M. Olszewski, wskazując także, że przy dokonywaniu wykładni znaczenia zwrotów użytych w art. 145 k.k. z 1969 r., dla oznaczenia skutków wymienionych w paragrafach 1 i 2 konieczne jest oparcie się na przepisach rozdziału XXI k.k., traktującego o przestępstwach przeciwko życiu i zdrowiu. Autor ten słusznie stanął też na stanowisku, iż w zakresie przedmioto-

¹⁾ Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74 (OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33).

²⁾ R. A. Stefański, *Głosa do wyroku SN z dnia 12 września 1994 r.*, III KRN 115/94, Prokuratura i Prawo 1995, nr 1, s. 99–107.

³⁾ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1997, s. 129.

wym art. 145 § 1 mieszczą się wszelkie przypadki uszkodzenia ciała i rozstroju zdrowia, nawet te, w których naruszenie czynności narządu ciała nie trwało dłużej niż 7 dni⁴⁾.

Odmienny pogląd w omawianej kwestii wyraził natomiast A. Bachrach, wskazując, że w art. 145 § 1 k.k. chodzi o takie obrażenia ciała, które powodują naruszenie narządu ciała na okres powyżej 7 dni. Zdaniem tego autora „wytyczenia dolnej granicy odpowiedzialności za lekkie uszkodzenie ciała należy też upatrywać w źródle normatywnym, a mianowicie w art. 156 § 4 k.k. Według tego przepisu, uszkodzenie ciała, które powoduje naruszenie czynności narządu na czas nieprzekraczający 7 dni, może być ścigane tylko z oskarżenia prywatnego. Trudno by pogodzić zasadę prywatno-skargowego ścigania za umyślne uszkodzenie ciała ze ściganiem z oskarżenia publicznego – za tego samego rodzaju nieumyślne uszkodzenie ciała”⁵⁾.

Ten pogląd, choć uznawany za merytorycznie słuszny, nie zyskał jednak szerszej aprobaty w doktrynie, przede wszystkim (jak zauważył J. Kochanowski⁶⁾, a także R. A. Stefański⁷⁾) ze względu na brak podstaw w tekście ustawy. Stał się on jednak ważnym postulatem na rzecz wprowadzenia zmian w kryminalizacji wypadków komunikacyjnych.

W świetle przedstawionych poglądów, nader istotne znaczenie miał także wyrok SN z dnia 10 maja 1985 r. (Rw. 384/85), będący niejako odpowiedzią na wskazane wyżej wątpliwości. W wyroku tym SN wyraził pogląd, że „*odpowiedzialność karna sprawcy czynu z art. 145 § 1 k.k. nie jest uzależniona od tego, czy pokrzywdzony doznał uszkodzenia ciała (lub rozstroju zdrowia) naruszającego prawidłowe funkcjonowanie jego organizmu* (podkr. red.) *na okres powyżej 7 dni. Wystarcza w tym względzie ustalenie, że pokrzywdzony doznał takiego uszkodzenia ciała (lub rozstroju zdrowia), które naruszyło czynności odpowiedniego narządu* (podkr. red.) *na czas nieprzekraczający 7 dni*”⁸⁾.

Stan obecny

Nowy kodeks karny, z 1997 r., wprowadził w kryminalizacji wypadku komunikacyjnego szereg zmian. Art. 177 § 1 tego kodeksu obejmuje wypadek komunikacyjny, którego skutkiem są co najmniej obrażenia ciała innej niż sprawca osoby, określone w art. 157 § 1 k.k., czyli tzw. „średnie” naruszenie czynności

⁴⁾ M. Olszewski, *Ochrona bezpieczeństwa drogowego w nowym kodeksie karnym*, Paestra 1970, nr 4, s. 32–47.

⁵⁾ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, wydanie 2, PWN Warszawa 1980, s. 314–315.

⁶⁾ J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1991, s. 203.

⁷⁾ R. A. Stefański, *Glosa do wyroku SN z dnia 12 września 1994 r., III KRN 115/94*, Prokuratura i Prawo 1995, nr 1, s. 99–107.

⁸⁾ Wyrok SN z dnia 10 maja 1985 r., Rw 384/85 (GP 1986, nr 6, s. 6).

narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni. Art. 177 § 1 tego kodeksu karnego nie obejmuje już, jak to miało miejsce w art. 145 § 1 k.k. z roku 1969, naruszenia czynności narządu ciała lub spowodowania rozstroju zdrowia trwającego nie dłużej niż 7 dni, co w zasadzie jednolicie jest przyjmowane w doktrynie⁹⁾.

Ostatecznie, zdarzenia, które w swoich skutkach ograniczyły się do lżejszej szkody, tj. do naruszenia czynności narządu ciała lub do rozstroju zdrowia innej niż sprawca osoby, trwających nie dłużej niż 7 dni, zostały – odmiennie niż w kodeksie karnym z 1969 r – przesunięte do kategorii wykroczeń. Powodem podanym jako uzasadnienie powyższej zmiany były przede wszystkim racje pragmatyczne, tj. *„masowość oraz dostępność innych form rozwiązania konfliktu społecznego bez uruchamiania sankcji za występki, zwłaszcza wobec powszechnego obowiązku ubezpieczeń komunikacyjnych, możliwości dochodzenia roszczeń na drodze cywilnej oraz ich karalność jako wykroczeń”*¹⁰⁾.

Zmiana ta wydaje się być także odpowiedzią na pojawiające się już od dawna postulaty doktryny w tej kwestii, proponujące wyłączenie tzw. lekkich uszkodzeń ciała ze znamion przestępstwa wypadku komunikacyjnego. Wnioski takie można już zauważyć u A. Bachracha, który m.in. podnosił, że „jeżeli umyślne spowodowanie uszkodzenia ciała o charakterze przewidzianym w tym przepisie^{*} ulega ściganiu w trybie prywatno-skargowym, to nic nie przemawia za tym, aby nieumyślne uszkodzenie ciała tego samego rodzaju miało być ścigane na drodze publiczno-skargowej”¹¹⁾. Zdaniem tego autora, sprawy takie powinny być załatwiane „bez uruchamiania procedur kryminalnych”¹²⁾. Tenże postulat, jako merytorycznie słuszny, aczkolwiek nie mający podstaw w tekście ustawy, wskazywał także m.in. J. Kochanowski.

Ta zmiana w stosunku do stanu prawnego z 1969 r. doprowadziła jednak do wątpliwości co do kwalifikacji takich zdarzeń i do polemiki w doktrynie.

Zastrzeżenia do wyżej przedstawionej zmiany legislacyjnej, jeszcze na etapie projektu, podniósł m.in. J. Szumski, który, nie podzielając entuzjazmu zwolenników jej wprowadzenia, wskazał na szereg sprzeczności w tym rozwiązaniu, jak

⁹⁾ Taką też definicję wypadku komunikacyjnego znajdujemy w uzasadnieniu do kodeksu karnego z 1997 r., gdzie czytamy, iż „wypadkiem (...) jest takie zdarzenie w ruchu, które pociągnęło za sobą śmierć człowieka lub naruszenie czynności narządu ciała albo rozstrój zdrowia przynajmniej jednej osoby, nie licząc sprawcy, trwający dłużej niż 7 dni (lekki wypadek)”, *Nowe kodeksy karne z 1997 r. z uzasadnieniami*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1997, s. 190. Nawiasem wspomnieć wypada, że pierwotne wersje projektu tego k.k. zakładały przeniesienie do kategorii wykroczeń wypadków drogowych powodujących skutki w zakresie zdrowia trwające aż do 14 dni.

¹⁰⁾ *Ibidem*, s. 191.

^{*} Chodzi o przepis art. 157 k.k. z roku 1997 (*przyp. red.*).

¹¹⁾ A. Bachrach, *Nowe wytyczne Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe*, P.iP. 1976, nr 8–9, s. 42–54.

¹²⁾ *Ibidem*.

również niekonsekwencji wobec niektórych założeń, jakimi kierowała się Komisja ds. reformy prawa karnego¹³⁾.

Po wprowadzeniu Kodeksu karnego z 1997 r. powstały wątpliwości, czy sprawca, który w wyniku naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym powoduje nieumyślnie u innej osoby obrażenia ciała naruszające czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia na czas krótszy niż 7 dni, popełnia:

- a) wykroczenie z art. 86 § 1 k.w.,
- b) występki określony w art. 157 § 2 w zw. z § 3 k.k., czy też
- c) działanie jego wyczerpuje zarazem znamiona wspomnianego przestępstwa i wykroczenia, w warunkach idealnego zbiegu przepisów ustawy, unormowanego w art. 10 Kodeksu wykroczeń.

Tak postawionym problemem zajął się m.in. Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 18 listopada 1998 r. (I KZP 16/98), uchwale niezmiernie istotnej dla poruszanej kwestii. W uchwale tej SN stwierdził, że „nie popełnia przestępstwa, kto naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała lub rozstrój zdrowia trwające nie dłużej niż siedem dni”¹⁴⁾. Taki też pogląd SN podtrzymał zresztą w późniejszym swoim postanowieniu, z dnia 10 grudnia 1998 r. (I KZP 20/98)¹⁵⁾.

Argumentując za przyjęciem takiego stanowiska SN odwołał się m.in. do intencji ustawodawcy, zaznaczonej wyraźnie w uzasadnieniu do nowego kodeksu karnego, aby w nowym k.k. objąć penalizacją tylko taki wypadek w komunikacji, którego skutkiem jest co najmniej naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni. Na takie właśnie rozwiązanie postawionego problemu, zdaniem SN, wskazuje m.in. także to, iż przepis art. 177 § 1 k.k. zawiera dyspozycję odsyłającą tylko do art. 157 § 1 k.k.

W obszernym uzasadnieniu przytoczonej uchwały, SN zdecydowanie odrzucił możliwość odpowiedzialności sprawcy spowodowania u innej osoby lekkich uszkodzeń ciała w następstwie wypadku komunikacyjnego, na podstawie art. 157 § 2 w zw. z § 3 k.k. W kwestii tej SN słusznie wskazał, że dopuszczenie możliwości takiej odpowiedzialności powodowałoby jedynie przesunięcie ścigania sprawców nieumyślnych wypadków skutkujących lekkimi obrażeniami ciała z trybu publicznoskargowego do trybu prywatnoskargowego. To zaś prowadziłoby w konsekwencji m.in. do ignorowania silnie podkreślanego w uzasadnieniu do projektu k.k. postulatu depenalizacji, zaznaczonego m.in. w użytym przez autorów uzasadnienia jednoznacznym sformułowaniu „rezygnacja z karalności”.

Zdaniem SN, „dopuszczając możliwość odpowiedzialności na podstawie art. 157 § 2 w zw. z § 3 k.k. sprawcy powodującego na skutek naruszenia zasad bez-

¹³⁾ J. Szumski, *O penalizacji wypadku drogowego w świetle projektu kodeksu karnego*, P.iP. 1991, nr 11, s. 81–87.

¹⁴⁾ Uchwała SN z dnia 18 listopada 1998 r., I KZP 16/98 (OSNKW 1998, nr 11–12, poz. 48).

¹⁵⁾ Postanowienie SN z dnia 10 grudnia 1998 r., I KZP 20/98 (niepublikowane).

pieczeństwa w ruchu, nieumyślnie wypadek komunikacyjny, w którym inna osoba doznała lekkich obrażeń ciała, należałoby przyjąć, że wynika ona wyłącznie z faktu spowodowania takich obrażeń. Sprawca wyczerpywałby przecież w takiej sytuacji tylko znamiona przestępstwa określonego w art. 157 § 2 w zw. z § 3 k.k.. Nie zachodziłaby sytuacja kumulatywnego zbiegu przepisów ustawy z przepisem art. 177 § 1 k.k.”¹⁶⁾.

Prezentowany przez SN pogląd dotyczący kwalifikowania spowodowania u innej osoby lekkich uszkodzeń ciała w następstwie wypadku komunikacyjnego jest co do zasady zbieżny z poglądami R. A. Stefańskiego, który jest zdecydowanym przeciwnikiem przyjęcia dla takich zdarzeń odpowiedzialności na podstawie art. 157 § 2 w zw. z § 3 k.k.¹⁷⁾. Argumentując swoje stanowisko, wychodzi on od słusznego przedstawienia i porównania przedmiotów ochrony przestępstw zamieszczonych w rozdziale XXI k.k. (tj. przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji) i w rozdziale XIX k.k. (tj. przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu), zwracając uwagę, że szkody w zakresie życia i zdrowia spowodowane nieumyślnie w wyniku naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu zostały wyłączone z rozdziału XIX, stając się znamionami przestępstw zamieszczonych w rozdziale XXI, zaś niektóre w ogóle przestały być przestępstwami. Takie postępowanie, zdaniem R. A. Stefańskiego, uprawnia do stwierdzenia, że „skoro nie zaliczono do znamion przestępstw zgrupowanych w tym rozdziale wszystkich skutków zaszłych w ruchu, to znaczy, że ustawodawca dla tego rodzaju zdarzeń przewidział inny próg karalności; uznał, że wystarczająca jest kryminalizacja tylko takich zachowań w ruchu, które powodują obrażenia ciała naruszające czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni”¹⁸⁾. Dlatego też kwalifikowanie zachowań w ruchu o skutkach lżejszych niż wyżej wskazane z art. 157 § 2 w zw. z § 3 k.k. byłoby, jak pisze ten autor, „udawaniem, że w kodeksie karnym nie ma odrębnego rozdziału grupującego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, a do zwalczania negatywnych zachowań w ruchu służą normy nastawione w istocie na inne zdarzenia”¹⁹⁾.

Jednakże, przedstawiona uchwała SN spotkała się także z krytycznymi wystąpieniami glosatorów, wśród których wymienić można M. Kornilowicza²⁰⁾, W. Marcinkowskiego²¹⁾, czy S. Bończaka²²⁾. Kwestionując wyrażony w tej uchwale

¹⁶⁾ Uzasadnienie uchwały SN z dnia 18 listopada 1998 r.

¹⁷⁾ R. A. Stefański, *Odpowiedzialność za spowodowanie lekkiego wypadku drogowego*, Prokuratura i Prawo 1998, nr 11–12, s. 129–134.

¹⁸⁾ *Ibidem*.

¹⁹⁾ *Ibidem*.

²⁰⁾ M. Kornilowicz, *Glosa do uchwały SN z dnia 18 listopada 1998 r.*, I KZP 16/98, P.iP. 1999, nr 6, s. 108–111.

²¹⁾ W. Marcinkowski, *Glosa do uchwały SN z dnia 18 listopada 1998 r.*, I KZP 16/98, Przegląd Sądowy 2000, nr 5, s. 119–126.

²²⁾ S. Bończak, *Glosa do uchwały SN z dnia 18 listopada 1998 r.*, I KZP 16/98, Przegląd Sądowy 1999, nr 5, s. 113–122.

pogląd Sądu Najwyższego, wymienieni autorzy stanęli na stanowisku, iż sprawca wypadku komunikacyjnego, w wyniku którego inna osoba doznała obrażeń ciała na okres do 7 dni, co prawda nie popełnia *przestępstwa komunikacyjnego*, tj. nie wypełnia znamion art. 177 § 1 k.k., ale z całą pewnością popełnia czyn przestępny z art. 157 § 2 w zw. z § 3 k.k.

Nakreślonego wyżej stanowiska Sądu Najwyższego nie aprobuje także A. Marek, podnosząc m.in., że „każdy inny sposób zawinionego spowodowania określonych w art. 157 § 2 skutków w zakresie zdrowia człowieka jest karalnym występkiem, ale gdy skutki te spowoduje sprawca wypadku – czyn staje się jedynie wykroczeniem – i to bezskutkowym, polegającym na zagrożeniu bezpieczeństwa w ruchu na skutek niezachowania ostrożności”²³⁾. Zdaniem tego autora, zaprezentowany pogląd SN (podzielany zresztą przez znaczną część doktryny), pozbawia pokrzywdzonego ochrony w zakresie obrażeń ciała lub rozstroju zdrowia trwającego do 7 dni włącznie. Autor ten zaznacza dalej, że „sprawy tej bynajmniej nie „załatwiają” przepisy obowiązującego kodeksu wykroczeń”²⁴⁾, bowiem kodeks ten penalizuje narażenie życia lub zdrowia na niebezpieczeństwo, w szczególności przez naruszenie zasad ostrożności w komunikacji, a nie efektywne skutki dotyczące tych dóbr. Ostatecznie A. Marek przyjmuje, że w przypadku zawinionego, nieumyślnego spowodowania przez sprawcę wypadku komunikacyjnego obrażeń ciała lub rozstroju zdrowia na okres nieprzekraczający 7 dni, które nie wyczerpują znamion występkę z art. 177 § 1 lub 2 k.k., zachodzi przypadek idealnego zbiegu występkę z art. 157 § 2 w zw. z § 3 k.k. oraz wykroczenia z art. 86 k.w. Zdaniem tego autora, trudno dopatrzeć się reguły wykładni prawa, która by ten zbieg eliminowała.

Odnosząc się do tego poglądu nie sposób nie zauważyć, że obecny kodeks wykroczeń rzeczywiście nie zawiera przepisu wprost typizującego wykroczenie, do znamion którego należałoby *zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym* i jednocześnie *wywołanie „lekkich obrażeń ciała”*. Art. 86 k.w., powoływany w przypadku spowodowania „lekkiego” wypadku drogowego, penalizuje zachowania polegające na spowodowaniu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym w następstwie niezachowania należytej ostrożności^{*)}. Podstawę do przyjęcia odpowiedzialności z art. 86 k.w. daje dopiero konstrukcja myślowa, że nieumyślne spowodowanie wypadku drogowego, a w jego następstwie lekkich obrażeń ciała u innej osoby, w sposób wyraźny wskazuje na zaistnienie stanu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

²³⁾ A. Marek, *Odpowiedzialność karna za spowodowanie „lekkich” uszkodzeń ciała przez sprawcę wypadku w komunikacji*, Prokuratura i Prawo 1999, nr 3, s. 7–12.

²⁴⁾ *Ibidem*.

^{*)} Przepis ten brzmi: „Kto, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlega karze grzywny” (*przyp. red.*).

Omawiając tę problematykę, nie sposób pominąć także stanowiska K. Buchały w tej kwestii. Autor ten, niewątpliwie zasługujący na miano niekwestionowanego autorytetu w dziedzinie problematyki drogowej prawa karnego, jednoznacznie wskazuje, iż „wykroczeniem będzie wypadek, którego konsekwencją jest naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, trwający nie dłużej niż 7 dni”²⁵⁾.

Jak widać, kwalifikowanie spowodowania lekkiego wypadku drogowego jako wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. jest raczej powszechnie przyjmowane w doktrynie. Może to jednak budzić uzasadnione oburzenie społeczeństwa, szczególnie w dobie nasilającego się zjawiska nagminnego, bezmyślnego łamania przepisów kodeksu drogowego, powodującego m.in. wypadki skutkujące obrażeniami ciała na czas do 7 dni.

Propozycja na przyszłość

Zaistniała sytuacja mogła być ulec zmianie w 1998 roku, w momencie przyjmowania projektu nowego kodeksu wykroczeń.

Projekt ten bowiem zawierał art. 104 o brzmieniu (w hipotezie):

„§ 1 *Kto, naruszając chociażby nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia naruszające czynności narządu ciała trwające nie dłużej niż 7 dni albo wyrządzając nieumyślnie szkodę w cudzym mieniu podlega karze (...)*”.

Ten przepis w sposób wyraźny penalizowałby wykroczenie spowodowania wypadku w komunikacji, którego skutkiem są właśnie obrażenia naruszające czynności narządu ciała na czas nieprzekraczający 7 dni. Tej zmiany jednak ustawodawca nie wprowadził przy okazji uchwalonej w dniu 28 sierpnia 1998 r. nowelizacji dostosowującej prawo wykroczeń do nowej kodyfikacji karnej.

Obecnie, po czterech latach obowiązywania nowego kodeksu karnego, możliwość zlikwidowania przedstawionych wyżej problemów w kwestii kwalifikacji tzw. lekkiego wypadku komunikacyjnego stwarza prezydencki projekt nowelizacji ustawy – Kodeks karny²⁶⁾.

Projekt ten zakłada zmianę w obecnym art. 177 § 1 k.k., proponując zastąpienie wyrazów: „*odniosła obrażenia ciała określone w art.157 § 1*” słowami: „*doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia*”²⁷⁾.

²⁵⁾ K. Buchała, A. Zoll, *Kodeks karny – komentarz, t. 2, Część szczególna*, Kantor Wydawniczy Zakamycze 1998, s. 392; także K. Buchała, *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*; Prokuratura i Prawo, 1998, nr 11–12, s. 7 i nast.

²⁶⁾ Prezydencki projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny, ustawy – Przepisy wprowadzające Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw wraz z uzasadnieniem, w redakcji z grudnia 2001 r.

²⁷⁾ *Ibidem*.

Po zmianie, przepis art. 177 § 1 otrzymałby brzmienie: „*Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia, podlega karze (...)*”

Powyższa zmiana spowoduje w istocie powrót do sytuacji, jaka panowała pod rządami art. 145 kodeksu karnego z 1969 r. Zakresem bowiem normy karnej § 1 art. 177 k.k. będą objęte, podobnie jak to było w przypadku art. 145 § 1 k.k. z 1969 r., skutki w postaci nieumyślnego naruszenia *wszelkich* czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia – bez wyłączenia skutków trwających do 7 dni.

Argumentem, dla którego proponuje się rozszerzyć odpowiedzialność karną za spowodowanie wypadku w komunikacji na tzw. *lekki wypadek*, jest przede wszystkim to, że (jak czytamy w uzasadnieniu do wspomnianego projektu) „dotychczasowa regulacja prowadziła do paradoksalnej sytuacji, bowiem spowodowanie nieumyślnie naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia trwającego nie dłużej niż 7 dni w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, rodzi odpowiedzialność tylko za wykroczenie z art. 86 § 1 k.w., a uczynienie tego samego w innych okolicznościach – stanowi przestępstwo z art. 157 § 2 i 3 k.k.”²⁸⁾

Jak można zauważyć, przedstawiona wyżej argumentacja jest zbieżna ze stanowiskiem prezentowanym przez A. Marka, który już wcześniej zwrócił uwagę na nieuprawnione, jego zdaniem, pozbawienie pokrzywdzonego ochrony w zakresie obrażeń ciała lub rozstroju zdrowia trwającego do 7 dni włącznie, doznanego w wyniku wypadku komunikacyjnego²⁹⁾.

Podsumowując rozważania na temat odpowiedzialności sprawcy wypadku w komunikacji za spowodowanie tzw. lekkiego uszkodzenia ciała należy zauważyć, że zmiana dokonana artykułem 177 § 1 k.k. z 1997 r., będąca co prawda zamierzonym celem procesu legislacyjnego, okazała się jednak w efekcie nie do końca spełniająca oczekiwania i nie do końca zgodną z koncepcją jej twórców. W obliczu obecnie proponowanej zmiany w przedmiotowej kwestii pozostaje mieć nadzieję, że uporządkuje ona w sposób zasadniczy zaistniałą sytuację i zlikwiduje wątpliwości dotyczące kwalifikacji tzw. *lekkiego* uszkodzenia ciała doznanego w wyniku wypadku komunikacyjnego.

²⁸⁾ *Ibidem*.

²⁹⁾ A. Marek, *Odpowiedzialność karna za spowodowanie „lekkich” uszkodzeń ciała przez sprawcę wypadku w komunikacji*, Prokuratura i Prawo 1999, nr 3, s. 7–12.

„w ruchu drogowym właśnie dlatego obowiązuje zasada tzw. ograniczonego zaufania wobec innych uczestników tego ruchu, że nawet ewentualne przyczynienie się innego uczestnika do spowodowania wypadku drogowego, nie zwalnia od odpowiedzialności tego, kto swoim działaniem także się do niego przyczynił”.

Opisana wyżej sprawa jest dobrą ilustracją tego, w jaki sposób coraz częściej nie tylko Sąd Najwyższy, lecz również sądy powszechne, stosują analizę związku przyczynowo-skutkowego między naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu a zaistniałym wypadkiem.