

Tadeusz Wolfowicz

Uwagi praktyka co do ścigania tzw. przestępstw drogowych

Palestra 50/3-4(567-568), 131-136

2005

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

WAŻNE DLA PRAKTYKI

Tadeusz Wolfowicz

Uwagi praktyka co do ścigania tzw. przestępstw drogowych

Ponad dwa lata upłynęło od ukazania się na łamach „Palestry” moich, osobistych refleksji, dotyczących praktyki sądowej stosowania normy art. 177 k.k. i jej związku z innymi konstrukcjami (głównie art. 46 k.k., choć nie tylko).

Sygnalizowałem wówczas, iż co najmniej niektóre z obowiązujących rozwiązań prawnych budzą bardzo poważne zastrzeżenia praktyków. Wyrażałem też obawy wobec tego postulatu nowelizacji Kodeksu karnego, który pozbawia pojęcie „wypadku komunikacyjnego” z § 1 art. 177 k.k. związku z precyzyjnym określeniem następstw dotyczących zdrowia, stanowiących znamię tego typu czynu zabronionego. Stale pogarszające się skutki wzmocnienia pozycji pokrzywdzonego w sprawach o wypadki drogowe (mimo słusznych założeń jej inicjatorów) oraz nadchodzący okres rozstrzygnięć co do modyfikacji ustawy karnej, spowodował, iż powtórnie przedstawić chciałbym swoje krytyczne uwagi związane z tymi zagadnieniami.

Bez większej satysfakcji stwierdzam więc, że moje zastrzeżenia co do ryzyka traktowania naprawienia szkody w całości wynikłej z przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, jako integralnej części wyroku o odpowiedzialności karnej sprawcy, potwierdziła praktyka i w tym wymiarze konstrukcja art. 46 § 1 k.k. stała się wręcz bezużyteczna.

Praktycznie nadal nie ma orzeczeń zawierających w swej treści obowiązek naprawienia wyrządzonej szkody w całości i uważam taki kształt werdyktów sądowych za całkowicie uzasadniony. Z całym szacunkiem dla oczekiwań pokrzywdzonych co do należnego odszkodowania, wyrażam przekonanie, iż problematyka powyższa powinna nadal pozostawać domeną sądów cywilnych. I w zasadzie tylko kierunek rozstrzygnięć wydziałów karnych w tym obszarze zasługuje na pozytywną ocenę. Miniony okres nie przyniósł natomiast jakiegokolwiek próby powiązania między normami kodeksu karnego i prawa cywilnego (w szczególności prawa ubezpie-

czeń) w płaszczyźnie odpowiedzialności za wypadki drogowe. Już nikt w postępowaniu karnym nie zawraca sobie głowy wzywaniem do wzięcia w nim udziału ubezpieczyciela i nader rzadkim przypadkiem jest jakkolwiek aktywność przedstawicieli instytucji ubezpieczeniowych. Z jednym wszakże wyjątkiem, jakim są znaczne wysiłki ubezpieczycieli zmierzające do poszerzenia za wszelką cenę obszaru wyłączenia ich odpowiedzialności. Upřednio przedstawiłem już modele postaw przedstawicieli Towarzystw Ubezpieczeniowych, prezentowane w rozmowach ze sprawcami wypadków drogowych, które nadal zachowują swoją aktualność, a teraz dostrzec wypada w tych kontaktach jeszcze jedną, wysoce niebezpieczną dla kierowców tendencję. Przypomnieć tu należy, iż w znacznym procencie podstawową przyczyną kolizji i wypadków w ruchu drogowym jest naruszenie reguły prędkości administracyjnie dozwolonej. W połączeniu z orzecznictwem Sądu Najwyższego, traktującym przekroczenie dozwolonej szybkości pojazdu jako umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa (ale przekroczenie świadome i wyraźne!), z relatywizmem oceny formy i rozmiaru naruszenia tej bariery, postawa ubezpieczycieli nie tylko wydaje się łatwa do przewidzenia, ale i już realizowana. To ich przedstawiciele oceniają, że określony przedział wielkości przekroczenia szybkości pozwala na uznanie, iż mamy do czynienia z wyraźnym naruszeniem tego kanonu i to oni próbują stosować klauzulę o wyłączeniu generalnym spowodowania wypadku (lub powstania szkody) umyślnie przez prowadzącego pojazd, starając się zapomnieć, iż to tylko obraza reguły w tej dziedzinie ruchu może nastąpić także i w formie cywilnej, co jednakże nie zmienia tego, że występki z § 1 i 2 art. 177 k.k. były i są przestępstwami nieumyślnymi.

Aprobuując bez zastrzeżeń wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczycieli wobec kierowców prowadzących pojazd w stanie nietrzeźwości i sprawców wypadków oddalających się z miejsc ich nastąpień, z obawą dostrzec jednak należy stale poszerzającą się w tzw. „ogólnych warunkach ubezpieczenia” listę wyłączeń odpowiedzialności i z sarkazmem zapytać, jak długo jeszcze będzie wzrastał obszar eliminujący wszelkie obowiązki ubezpieczycieli i jaka jest w ogóle koncepcja ochrony od odpowiedzialności cywilnej za wypadki drogowe.

Dalej natomiast podtrzymuję tezę, iż w omawianej tu dziedzinie całkowicie nie trafnie przypisano pokrzywdzonemu rolę czynnika wręcz kształtującego przebieg postępowania karnego, i to w odniesieniu do przestępstwa ściągane z urzędu, a tendencja ta, niestety, umacnia się. W swym krótkim opracowaniu sprzed 2 lat wyraziłem jednak przede wszystkim nadzieję co do reakcji sędziów karnych, dobrze znających określone praktyki i tzw. szarą strefę życia kularów sądowych.

Gdy jednak stosownego działania nie było, nastąpiła reakcja inna. Reakcja eskalacji żądań i roszczeń. Adaptując zachowania z amerykańskich thrillerów sądowych, bez żadnych prób wartościowego umotywowania swych postulatów, bez jakichkolwiek załączników obrazujących koszta zdrowotne wypadków drogowych i bez większej wiedzy, czym w istocie jest i czemu ma służyć instytucja art. 46 k.k., próbuje się (nie bez powodzenia) przedstawiać na salach sądowych coraz bardziej

wygórowane żądania. W kraju, w którym współczynnik inflacji jest od paru lat prawie niedostrzegalny, wedle moich obserwacji wysokość żądań z wniosków o orzeczenie obowiązku naprawienia szkody, w związku z popełnieniem występku z § 1 art. 177 k.k., wzrosła o niemal 1000 % (!!!), a w przypadkach ciężkich uszczerbków na zdrowiu lub śmierci ofiary wypadku w grę wchodzi kwoty wprost astronomiczne, sięgające nierzadko kilkudziesięciu i więcej tysięcy złotych.

I dzieje się tak przy prawie biernej postawie sądów karnych, niepróbujących swymi orzeczeniami uzmysłowić pokrzywdzonym i ich procesowym reprezentantom, że nawet przy uwzględnieniu założenia, iż jednym z równorzędnych celów procesu karnego jest próba „uzdrowienia” relacji między sprawcą przestępstwa a osobą dotkniętą jego działaniem, obowiązek naprawienia szkody jest środkiem karnym – „karą dodatkową” w ujęciu poprzednich ustaw karnych – figuruje w rozdziale V Kodeksu karnego z 1997 r., o tytule „Środki karne”, i z tej racji, a także z uwagi na funkcje postępowania karnego w sprawie o wypadek drogowy, nie może i pewnie nigdy nie zastąpi w omawianej sferze orzecznictwa cywilnego.

Owa inercja sędziów karnych jest dla mnie zdumiewająca na tle stosowania instytucji warunkowego umorzenia postępowania karnego. W tych przypadkach postawa pokrzywdzonych jest nadal w znacznym stopniu zdeterminowana błędną, w poważnej mierze, praktyką wydziałów karnych, a w szczególności mylną interpretacją normy art. 341 § 1 k.p.k. Nie ma usprawiedliwienia dla decyzji uzależniających wydanie wyroku w oparciu o art. 66 k.k. od zgody pokrzywdzonego. O takim *iunctim* nie stanowi żaden przepis ustawy karnej i wypada żałować, iż prawidłowa interpretacja znaczenia porozumienia oskarżonego i pokrzywdzonego na tle wspomnianej instytucji prawa materialnego budzi dalej ogromne trudności. Konsekwencje są oczywiste i nie można chyba poważnie traktować wypowiedzi ferujących wyroki o braku wiedzy o tego rodzaju następstwach interpretacyjnych. Ceny zgody pokrzywdzonych na warunkowe umorzenie postępowania karnego wzrastają w postępie geometrycznym, koperty wręczane, teraz zupełnie jawnie, przeważnie na korytarzach sądowych, są coraz grubsze i jestem przekonany, że tych żenujących widoków nie przewidywał, choć mógł i powinien, ustawodawca tworzący nową filozofię karania.

Trzeba, po prostu, zerwać z niezgodną z przepisami interpretacją przepisów o warunkowym umorzeniu i trzeba podjąć próby eliminacji sytuacji uwłaczających powadze sądu.

A tymczasem powyższy stan rzeczy utrwała jeszcze praktyka prokuratur, nadal bardzo rzadko korzystających z uprawnień z art. 336 k.p.k., bo może oceny rzeczników oskarżenia publicznego co do rozmiarów obowiązków naprawienia szkód wpłynęłyby właściwie na postawy pokrzywdzonych i na ich oczekiwania.

Zadanie sprecyzowania odpowiedniego statusu procesowego pokrzywdzonego, w szczególności w sprawach o wypadki drogowe, nie jest jednak proste, czego dobitnym dowodem stało się swego rodzaju niedopatrzenie zawarte w ustawie z 10 stycznia 2003 r., zmieniającej częściowo k.p.k. (Dz.U. Nr 17 poz. 155). Autor tego

opracowania i tak postrzegany jest (nie całkiem słusznie) jako przeciwnik modyfikacji znaczenia roli tej strony procesowej, ale tym razem czyni uwagi w obronie interesów prawnych pokrzywdzonych.

Coraz częściej, mając na względzie prostotę i szybkość postępowania, rozstrzygnięcia na tle normy § 1 art. 177 k.k. zapadają w postępowaniu nakazowym. I dość rzadko jeszcze pokrzywdzony wypadkiem zgłasza swe roszczenia w fazie dochodzenia, tkwiąc w przekonaniu, iż żądanie takie przedstawi w toku przewodu sądowego. Tymczasem w mało jeszcze znanym postępowaniu nakazowym przeprowadzenie rozprawy uznano za niekonieczne, a sąd orzeka jednoosobowo na posiedzeniu bez udziału stron.

Wyrok nakazowy jest dla sprawcy wypadku jakościowo gorszy niż w postępowaniu zwyczajnym (nie można orzec warunkowego umorzenia), za to sankcje finansowe są zwykle niewielkie. Kwestią najważniejszą staje się realna możliwość pozbawienia pokrzywdzonego dochodzenia roszczeń z art. 46 k.k. Jeżeli bowiem postulat taki nie zostanie zgłoszony z inicjatywy prokuratury (zupełna rzadkość) i nie orzeknie go z urzędu sąd (art. 502 § 2 k.p.k.), pokrzywdzony w ogóle nie dowie się o wyroku, będąc również skutecznie pozbawiony możliwości jego zaskarżenia. Artykuł 505 k.p.k. zobowiązuje bowiem sąd do doręczenia odpisu wyroku nakazowego oskarżycielowi i oskarżonemu i nadaje tylko tym stronom procesowym prawo złożenia sprzeciwu. Przy braku inicjatywy prokuratury lub sądu pokrzywdzony nie tylko nigdy nie zgłosi swych roszczeń, ale zostanie też pozbawiony możliwości ich dochodzenia w procesie karnym. Piszący te słowa ocenia powyższy stan prawny jako swego rodzaju niekonsekwencję autorów nowelizacji z 10 stycznia 2003 r.

Kolejna refleksja nie jest już związana z osobą pokrzywdzonego w sprawach o wypadki drogowe (powrócę jeszcze do tej tematyki na tle projektów zmian do Kodeksu karnego), dotyczy natomiast kwestii orzekania innego środka karnego, tj. zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a w szczególności normy art. 42 § 3 k.k. (dodane ustawą z 14 kwietnia 2000 r., Dz.U. Nr 48, poz. 548).

Ogromnie trudno obrońcy biorącemu udział w sprawach z art. 177 k.k. polemizować skutecznie, z uwagi na częstotliwość takich zdarzeń, z tendencją sądów do coraz częstszego orzekania wspomnianego środka karnego, w szczególności wobec kierowców nietrzeźwych. Niepokoić mogą wprawdzie próby ujednoczenia orzecznictwa w tym zakresie odnośnie do występków z art. 178 § 1 lit. a k.k., dokonywane przez jeden z wydziałów (obecnie sąd) w Warszawie, bardzo przypominające fatalną w tej mierze praktykę kolegiów ds. wykroczeń, ale wyrazić należy przeświadczenie, iż koncepcja utrwalonego wzorca, z oderwaniem od konkretów każdego przypadku, zostanie zarzucona. Sprzeciw autora tych uwag budzi przede wszystkim sama idea orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, na podstawie § 3 art. 42 k.k. (odmiennie niż w ujęciu § 4 tej normy prawnej).

Mam bardzo niedobre skojarzenia na tle pojęcia kary nieodwracalnej i eliminacyjnej, będąc jej zdeklarowanym przeciwnikiem. Wierzę w mądrość sędziów, ana-

lizujących potrzebę zastosowania tej sankcji. Z własnej praktyki donoszę, że wszystkie wyroki z jakimi się zetknąłem, orzekające tę postać środka karnego, zostały zmienione w instancjach odwoławczych, przeważnie na maksymalny okres lat 10. Ale nie zmienia to postaci rzeczy, iż oto obowiązująca ustawa karna wprowadziła „karę dodatkową” bez instytucjonalnej możliwości jej modyfikacji, czy korekty, kiedykolwiek! Sprawca skazany na najsurowszą sankcję przewidzianą w k.k. z 1997 r., tj. karę dożywotniego pozbawienia wolności, może skorzystać z ustawowego uprawnienia, w praktyce zmieniającego jej nieoznaczony okres trwania i w oparciu o art. 78 § 3 k.k., po odbyciu 25 lat kary, może być warunkowo zwolniony z zakładu karnego, zaś nietrzeźwy kierowca, odpowiadający w warunkach art. 177 § 2 k.k., jest takiej możliwości pozbawiony. To niedopatrzenie ustawodawcy jest dla mnie oczywiste. Moim zdaniem można w stosownym postępowaniu uznać, iż z uwagi na wyjątkowe okoliczności towarzyszące omawianemu przestępstwu jego sprawca nie zasługuje na dobrodziejstwo powrotu do grona użytkowników ruchu drogowego, ale nie wolno pozbawić go prawnego podjęcia takich starań po oznaczonym okresie.

Powtórnie, po ponad 2 latach, powtórzyć chciałbym nieco kasandryczną zapowiedź katastrofalnych skutków tego postulatu, nowelizacji Kodeksu karnego, który eliminuje z brzmienia art. 177 k.k. określenie następstw zdrowotnych wypadku drogowego, zastępując je blankietowym odesłaniem do treści art. 157 k.k. (i pośrednio art. 156 k.k.).

Jeszcze raz podkreślam, iż rozumiem intencję autorów tego projektu, przy uwzględnieniu dotychczasowej, nieco paradoksalnej sytuacji (spowodowanie nieumyślnych, w skrócie „drobnych” urazów ciała, w następstwie kolizji drogowej pociągało za sobą odpowiedzialność tylko za wykroczenie z art. 86 k.w., takie same zaś urazy doznane w innych okolicznościach mogły skutkować odpowiedzialnością karną sprawcy za przestępstwo), ale na tle dziedziny tu omawianej pomysł modyfikacji w proponowanym kierunku jest fatalny. Byt przestępstwa ściganego z oskarżenia publicznego stanie się całkowicie zależny od woli pokrzywdzonego i analizując dotychczasowe modele jego zachowań będziemy mieli do czynienia z bezprawnymi wymuszeniami korzyści majątkowych w tych wszystkich przypadkach, w których tzw. stłuczka (przy aktywności osoby pokrzywdzonej) stanie się wypadkiem drogowym z § 1 art. 177 k.k. I twierdzę, nieco przerysowując swą wizję, iż będzie tak przy każdym zetknięciu się obrysów dwóch pojazdów. Proponowaną zmianę uważam za zupełnie chybioną i bardzo szybko (bo czas nagli) należy poszukać innych rozwiązań prawnych. Są one również potrzebne, choć nie w sferze prawa karnego, dla prawidłowej analizy odpowiedzialności kierowców popełniających przestępstwa drogowe w warunkach art. 178 k.k. Już w tej chwili różne ustawy karne posługują się tak różnymi pojęciami jak: „środek odurzający”, „podobnie (do alkoholu – przyp. autora) działający środek”, „substancje psychotropowe”, tworząc chaos nazewniczy, a przecież wypadków spowodowanych przez sprawców pod wpływem – potocznie – narkotyków będzie niestety coraz więcej i już ustalenie ta-

kiego stanu organizmu kierowcy wymagać będzie użycia określonych urządzeń i narzędzi w drodze właściwej regulacji. Oby nie dochodziło do takich błędów, jak te z ustaleniem kwestii, wydawałoby się dzisiaj już prostej, tj. stanu nietrzeźwości. Ostatnie miesiące przyniosły bowiem prawdziwą rewelację w tej materii, i to w oparciu o przepisy niezbyt dobrze znane karnikom, bo administracyjne. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie (skargi wniesione do Naczelnego Sądu Administracyjnego przed dniem 1 stycznia 2004 r. i nierozpoznane podlegały na mocy stosownych przepisów rozstrzygnięciu przez właściwe wojewódzkie sądy administracyjne) orzeczeniem z 7 maja 2004 r. (sygn. 6 IV S.A. 3796/02) uznał za sprzeczne z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej regulowanie kwestii wejścia do użytku elektronicznych urządzeń badających zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu (tu popularnych analizatorów Lion SD-400) w drodze zarządzeń Prezesa Głównego Urzędu Miar, albowiem aktem normatywnym, niezbędnym dla tego celu, winna być „forma rozporządzenia”. O ile wiem, nie tylko te analizatory weszły do użytku w naszym kraju identyczną drogą. Nie muszę dodawać, iż w konsekwencji skazano (już prawomocnie) wielu kierowców w oparciu o dowody zgromadzone w sposób niezgodny z obowiązującym prawem i tylko niewiedzy zainteresowanych przypisać należy brak natłoku skarg w tej materii kierowanych do Ministra Sprawiedliwości czy Rzecznika Praw Obywatelskich, o rozważenie wniesienia kasacji na korzyść skazanych.

W zakończeniu mych refleksji – spostrzeżenie optymistyczne. Spostrzeżenia praktyków występujących w sprawach o wypadki drogowe co do wadliwości związku art. 46 § 1 k.k. z art. 177 § 1 i 2 k.k., ugruntowują projekty zmian do k.k. (w szczególności ich wariant I) przewidujący odstępianie od orzekania obowiązków z § 1 art. 46 k.k., jeżeli zakład ubezpieczeń zobowiązany jest pokryć w całości albo w części szkodę wyrządzoną przestępstwem.

Jest to, w tym zakresie, powrót do rozwiązań obowiązujących uprzednio. Wyrażam głębokie przekonanie, że doświadczenia zebrane na gruncie k.k. z 1997 r. dowiodły, iż w sferze wypadków drogowych konstrukcja art. 46 § 1 k.k. nie zdała egzaminu, stanowiąc pole nadużyć określonych uprawnień.