Instytut Wymiaru Sprawiedliwości

Zabójstwa drogowe (problematyka odrębnej typizacji w wybranych zagranicznych systemach prawa karnego oraz zagadnienie zasadności odrębnej typizacji w polskim prawie karnym) – raport *ad hoc* na zlecenie Ministerstwa Sprawiedliwości

Prof. dr hab. Łukasz Pohl
Dr Paulina Banaszak-Grzechowiak
Mgr Marcin Galiński

Prawo karne i kryminologia
Warszawa 2024

Spis treści

Wprowadzenie 5

1. Problematyka odrębnej typizacji zabójstwa drogowego w wybranych zagranicznych systemach prawa karnego 7

a. Austria 7

b. Wielka Brytania 8

c. Francja 12

d. Hiszpania 15

e. Niemcy 18

f. Norwegia 20

g. Szwecja 21

h. Włochy 22

2. Zagadnienie zasadności odrębnej typizacji zabójstwa drogowego w polskim prawie karnym 27

Wprowadzenie

W niniejszym opracowaniu – zgodnie zresztą z jego podtytułem – zostaną przedstawione dwie kwestie.

Pierwszą z nich jest zdanie relacji co do tego, czy wybranych zagranicznych systemach prawa karnego przewiduje się odrębną typizację dla zabójstwa drogowego[1]. Analizą w tym kontekście objęto systemy austriackiego, brytyjskiego, francuskiego, hiszpańskiego, niemieckiego, norweskiego, szwedzkiego i włoskiego prawa karnego. Już w tym miejscu warto dookreślić, że rzeczona analiza sfokusowana była nieco szerzej, bo uwagą objęto nie tylko występowanie wskazanej typizacji w powołanych systemach, ale i to, w jaki sposób reaguje się w nich na spowodowanie śmierci człowieka w ruchu lądowym.

Drugą kwestią jest z kolei opinia w przedmiocie zasadności wprowadzenia do polskiego prawa karnego odrębnej typizacji dla tytułowego zabójstwa, a więc kwestia, którą dałoby się wyrazić w odpowiedzi na pytanie o to, czy zasadne jest poszerzanie obecnie obowiązującego w Polsce kodeksu karnego[2] o przepis, w którym wprost (*explicite*) wskazywano by na ustawową charakterystykę tego zabójstwa i wiązano by ją z sankcją o rozmiarze surowszym od rozmiaru sankcji sprzężonego z podstawową (zasadniczą) postacią zabójstwa człowieka[3].

---

[1] Za zabójstwo drogowe uznajemy wyłącznie umyślnie spowodowanie śmierci człowieka w ruchu lądowym. Konstytutywnym składnikiem każdego zabójstwa człowieka – rzecz jasna: w obszarze polskiego prawa karnego – jest bowiem zachodzący po stronie sprawcy zamiar wywołania takiego skutku. Słowem, nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka w ruchu lądowym nie jest zabójstwem drogowym z racji braku wskazanego zamiaru po stronie sprawcy.

[2] Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. (Dz. U. z 2024 poz. 17 ze zm.) – dalej jako: k.k.

[3] Przypomnijmy, że o postaci tej ustawodawca wypowiada się w art. 148 § 1 k.k. i czyni to w sposób następujący: „Kto zabija człowieka Kto zabija człowieka, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 10 albo karze dożywotniego pozbawienia wolności.”.

Słowem, wskazana opinia ma za zadanie udzielić odpowiedzi na pytanie, czy w polskim prawie karnym powinno się zabójstwu drogowemu nadać status kwalifikowanej postaci zabójstwa człowieka[4].

[4] Przypomnijmy bowiem także, że w polskim prawie karnym – za sprawą rozwiązań przyjętych w art. 148 § 2 i 3 k.k. – przyjęto koncepcję wyróżniania kwalifikowanych postaci zabójstwa człowieka. Zgodnie bowiem ze wskazanymi przepisami: „§ 2. Kto zabija człowieka: 1) ze szczególnym okrucieństwem, 2) w związku z wzięciem zakładnika, zgwałceniem albo rozbojem, 3) w wyniku motywacji zasługującej na szczególne potępienie, 4) z użyciem materiałów wybuchowych, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 15 albo karze dożywotniego pozbawienia wolności. § 3. Karze określonej w § 2 podlega, kto jednym czynem zabija więcej niż jedną osobę lub był wcześniej prawomocnie skazany za zabójstwo oraz sprawca zabójstwa funkcjonariusza publicznego popełnionego podczas lub w związku z pełnieniem przez niego obowiązków służbowych związanych z ochroną bezpieczeństwa ludzi lub ochroną bezpieczeństwa lub porządku publicznego.". Odnotujmy, że wskazanej koncepcji nie przyjmowały kodeksy karne poprzednio obowiązujące w Polsce. Nie znał jej bowiem ani kodeks karny z 1969 r., ani kodeks karny z 1932 r. Dopowiedzmy także już w tym miejscu, że rozwiązanie niewyróżniania kwalifikowanych odmian zabójstwa człowieka ma swoje niezaprzeczalne zalety, a jedną z nich jest to, że nie powstaje na jego gruncie trudne do rozwikłania zadanie podania adekwatnej kwalifikacji prawnej dla zachowania, którym jego sprawca wypełnił znamiona zarówno kwalifikowanej, jak i uprzywilejowanej odmiany zabójstwa. O tym, iż rozwiązanie przeciwne w jego ujęciu przyjętym w k.k. rodzić może problemy na poziomie kwalifikacji prawnej zachowania się sprawcy pisała Krystyna Daszkiewicz – zob. K. Daszkiewicz, *Przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu. Rozdział XIX Kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 21. W opracowaniu tym zwrócono także w pełni zasadną uwagę, że rzeczone ujęcie jest kazuistyczne, co – zdaniem autorki – „(...) jest też po prostu niebezpieczne w okresach wzrostu tej przestępczości i ujawniania się wciąż nowych „doskonalnych" sposobów realizacji zbrodni przeciwko życiu. Dlaczego – pyta K. Daszkiewicz – po uwzględnieniu całokształtu okoliczności konkretnej sprawy, nie miałyby sądy kwalifikować jako morderstwa np. takiego, które popełniono, działając w zorganizowanej grupie przestępczej? Dlaczego ma być możliwe kwalifikowanie jako morderstwa zabicie człowieka „w związku z rozbojem", a już nie, jeżeli wiązało się z wymuszaniem haraczy?" – K. Daszkiewicz, *Przestępstwa* ..., s. 22. Nt. kwalifikowanych postaci zabójstwa zob. także R. Kokot, *Zabójstwo kwalifikowane*, Wrocław 2001, ss. 297 i Ł. Pohl (red.), *Zabójstwa kwalifikowane w Kodeksie karnym z 1997 r. Naukowa i sądowa wykładnia znamion kwalifikujących*, Warszawa 2018, ss. 227, oraz podaną w tych pozycjach literaturę przedmiotu.

1. Problematyka odrębnej typizacji zabójstwa drogowego w wybranych zagranicznych systemach prawa karnego

a. Austria

W austriackim systemie prawa karnego brak jest przepisu przewidującego odrębną typizację dla zabójstwa drogowego.

Sytuacje, w których dochodzi do wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym, jeżeli ów śmiertelny skutek był wynikiem rażącego niedbalstwa po stronie sprawcy, kwalifikowane są jako zachowania wypełniające znamiona typu czynu zabronionego opisanego w § 81 austriackiego kodeksu karnego[5].

Zgodnie z tym paragrafem:

> *„(1) Kto wskutek rażącego niedbalstwa powoduje śmierć innej osoby, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.*
>
> *(2) Tej samej karze podlega ten, kto wskutek rażącego niedbalstwa powoduje śmierć innej osoby po tym, jak przed popełnieniem czynu zabronionego wprawił się w stan nietrzeźwości, który nie powoduje wyłączenia poczytalności, chociażby przez zaniedbanie, poprzez spożycie alkoholu lub zażywanie innej substancji odurzającej, jeżeli przewidywał lub mógł przewidzieć, że znajdzie się w sytuacji, w której jego stan prawdopodobnie spowoduje lub zwiększy zagrożenie dla życia, zdrowia lub bezpieczeństwa fizycznego innej osoby.*
>
> *(3) Karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 5 podlega ten, kto wskutek rażącego niedbalstwa albo w wypadkach, o których mowa w (2), powoduje śmierć dużej liczby osób."*[6].

[5] Strafgesetzbuch, https://www.jusline.at/gesetz/stgb.

[6] Brzmienie oryginalne: *„(1) Wer grob fahrlässig (§ 6 Abs. 3) den Tod eines anderen herbeiführt, ist mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren zu bestrafen. (2) Ebenso ist zu bestrafen, wer den Tod eines Menschen fahrlässig herbeiführt, nachdem er sich vor der Tat, wenn auch nur fahrlässig, durch Genuss von Alkohol oder den Gebrauch eines anderen berauschenden Mittels in einen die Zurechnungsfähigkeit nicht ausschließenden Rauschzustand versetzt hat, obwohl er vorherge-*

Warto zauważyć i zarazem podkreślić, że wskazane rozwiązanie nie jest dedykowane wyłącznie nieumyślnemu spowodowaniu śmierci człowieka w ruchu lądowym. Słowem, i ono jest przejawem dystansu austriackiego kodyfikatora do kształtowania typizacji kazuistycznej. Na ekspozycję zasługuje także okoliczność stosunkowo łagodnej sankcji grożącej za nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka w ruchu lądowym zrealizowane przez jego sprawcę w stanie nietrzeźwości[7]. Jak wiadomo, polskie prawo karne – za sprawą art. 178 § 1a pkt 2 k.k. – za takie zachowanie już w dolnej granicy ustawowego zagrożenia przewiduje karę surowszą, bo karę 5 lat pozbawienia wolności; górną granicą tego zagrożenia w polskim prawie karnym jest natomiast kara 20 lat pozbawienia wolności – jeśli do śmierci człowieka doszło w wyniku wypadku z art. 177 § 2 k.k., albo kara 30 lat pozbawienia – jeśli do śmierci człowieka doszło wskutek katastrofy z art. 173 § 3 k.k.

b. Wielka Brytania

W brytyjskim systemie prawa karnego podstawowym aktem normatywnym odnoszącym się do zagadnienia zabójstwa drogowego jest Road Traffic Act 1988.

W myśl sekcji pierwszej ww. aktu prawnego, osoba, która powoduje śmierć innej osoby prowadząc niebezpiecznie mechanicznie napędzany pojazd na drodze lub w innym miejscu publicznym dopuszcza się przestępstwa[8]. W dalszej części przywołanego aktu prawnego ustawodawca brytyjski definiuje pojęcie niebezpiecznej jazdy (ang. *dangerous driving*). Mianowicie, według sekcji 2A podsekcji 1 wzmiankowanego aktu prawnego[9], niebezpieczna jazda

sehen hat oder hätte vorhersehen können, dass ihm eine Tätigkeit bevorstehe, deren Vornahme in diesem Zustand eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder die körperliche Sicherheit eines anderen herbeizuführen oder zu vergrößern geeignet sei. (3) Mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren ist zu bestrafen, wer grob fahrlässig (§ 6 Abs. 3) oder in dem in Abs. 2 bezeichneten Fall den Tod einer größeren Zahl von Menschen herbeiführt.”.

[7] Wskazuje się zresztą, że w żadnym innym kraju członkowskim Unii Europejskiej nie jest przewidziana tak niska kara grożąca za wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym spowodowany przez sprawcę, który znajdował się w stanie nietrzeźwości – https://www.anwaltfinden.at/ratgeber/verkehrsrecht/autounfall-mit-alkohol-am-steuer/, dostęp: 23 września 2024 r.

[8] Brzmienie oryginalne: *„A person who causes the death of another person by driving a mechanically propelled vehicle dangerously on a road or other public place is guilty of an offence.”.*

[9] Brzmienie oryginalne: *„(1)For the purposes of sections 1, 1A and 2 above a person is to be regarded as driving dangerously if (and, subject to subsection (2) below, only if)—*
(a)the way he drives falls far below what would be expected of a competent and careful driver, and
(b)it would be obvious to a competent and careful driver that driving in that way would be dangerous.
But this subsection does not apply where subsection (1B) applies.
[(1A)Subsection (1B) applies where a designated person—
(a)is driving for police purposes (subject to subsections (1E) and (1F)), and
(b)has undertaken prescribed training.
(1B)For the purposes of sections 1, 1A and 2 above, the designated person is to be regarded as driving dangerously if (and, subject to subsection (2) below, only if)—
(a)the way the person drives falls far below what would be expected of a competent and careful constable who has undertaken the same prescribed training, and

ma miejsce wtedy, gdy sposób prowadzenia pojazdu przez osobę jest poniżej wymaganego od kompetentnego i bezpiecznego kierowcy i może być pewnym dla kompetentnego i bezpiecznego kierowcy, że prowadzenie pojazdu w taki sposób może być niebezpieczne. Przy czym definicji tej nie stosuje się w przypadkach określonych w podsekcji 1B sekcji 2A. W myśl wskazanego przepisu dla celów sekcji 1, 1A i 1B, osoba wyznaczona (ang. *the designated person*)[10] dopuszcza się niebezpiecznej jazdy, kiedy prowadzi pojazd mechaniczny w sposób poniżej wymaganego od kompetentnego i ostrożnego posterunkowego (ang. *constable*), który odbył takie samo zalecane szkolenie oraz może być pewne dla tak kompetentnego i ostrożnego posterunkowego, że prowadzenie pojazdu w taki sposób może być niebezpieczne.

(b)it would be obvious to such a competent and careful constable that driving in that way would be dangerous.
(1C)In subsections (1A) and (1B) "designated person" means—
(a)a constable,
(b)a member of staff appointed by the chief officer of police of a police force in England and Wales,
(c)a member of staff appointed by a local policing body and employed to assist a police force in England and Wales,
(d)a member of staff appointed by the Scottish Police Authority under section 26(1) of the Police and Fire Reform (Scotland) Act 2012 (asp 8),
(e)an employee of the British Transport Police Authority appointed under section 27 of the Railways and Transport Safety Act 2003,
(f)a person employed or engaged by—
(i)a chief officer of police,
(ii)the British Transport Police Authority,
(iii)the Civil Nuclear Police Authority,
(iv)the chief constable for the Ministry of Defence Police, or
(v)the Scottish Police Authority,
to train a person within any of paragraphs (a) to (e) to drive for police purposes,
(g)a person employed or engaged by a person within paragraph (f)(i) to (v) to train another person to carry out training of the kind mentioned in that paragraph,
(h)a National Crime Agency officer, or
(i)a person engaged by the National Crime Agency—
(i)to train a National Crime Agency officer to drive for law enforcement purposes, or
(ii)to train another person to carry out training of the kind mentioned in sub-paragraph (i).
(1D)In subsection (1C)(a) "constable" does not include a port constable within the meaning of section 7 of the Marine Navigation Act 2013 or a person appointed to act as a constable under provision made by virtue of section 16 of the Harbours Act 1964.
(1E)In the case of a National Crime Agency officer, the reference in subsection (1A)(a) to driving for police purposes is to be read as a reference to driving for law enforcement purposes.
(1F)In the case of a person within paragraph (i) of subsection (1C), the reference in subsection (1A)(a) to driving for police purposes is to be read as a reference to driving for the purpose of the training mentioned in that paragraph.
(2)A person is also to be regarded as driving dangerously for the purposes of sections 1, 1A and 2 above if it would be obvious to a competent and careful driver that driving the vehicle in its current state would be dangerous.
(3)In subsections (1), (1B) and (2) above "dangerous" refers to danger either of injury to any person or of serious damage to property; and in determining for the purposes of those subsections what would be expected of, or obvious to, a competent and careful driver or constable (as the case may be) in a particular case, regard shall be had not only to the circumstances of which he could be expected to be aware but also to any circumstances shown to have been within the knowledge of the accused.
(4)In determining for the purposes of subsection (2) above the state of a vehicle, regard may be had to anything attached to or carried on or in it and to the manner in which it is attached or carried.".

[10] W myśl podsekcji 1A sekcji 2A jest to osoba prowadząca pojazd dla celów policyjnych oraz odbywająca zalecane szkolenie. Dalsze podsekcje sekcji 2A wskazują na katalog osób wyznaczonych, do którego zaliczają się m.in. posterunkowi, funkcjonariusze oraz pracownicy policji czy funkcjonariusze Narodowej Agencji ds. Przestępczości (ang. *National Crime Agency*).

Kolejnym przepisem, na który należy zwrócić uwagę jest sekcja 2B[11]. W myśl tego przepisu, popełnienia przestępstwo osoba, która powoduje śmierć innej osoby prowadząc mechanicznie napędzany pojazd na drodze lub w innym miejscu publicznym bez należytej ostrożności i uwagi albo bez rozsądnej rozwagi na inne osoby używające drogi. W myśl sekcji 3ZA[12], osoba jest uznawana jako kierujący bez należytej ostrożności i uwagi, jeżeli (i tylko jeżeli) sposób, w jaki prowadzi pojazd mechaniczny, jest poniżej od oczekiwanego od kompetentnego i ostrożnego kierowcy. Przy czym – analogicznie jak w przypadku sekcji 2A – nie stosuje się tego przepisu do podsekcji 2B. Zgodnie z podsekcją 2B, osoba

[11] Brzmienie oryginalne: *„A person who causes the death of another person by driving a mechanically propelled vehicle on a road or other public place without due care and attention, or without reasonable consideration for other persons using the road or place, is guilty of an offence.”.*

[12] Brzmienie oryginalne: *„(1)This section has effect for the purposes of sections 2B, 2C and 3 above and section 3A below.*
(2)A person is to be regarded as driving without due care and attention if (and only if) the way he drives falls below what would be expected of a competent and careful driver. But this subsection does not apply where subsection (2B) applies.
(2A)Subsection (2B) applies where a designated person—
(a)is driving for police purposes (subject to subsections (2E) and (2F)), and
(b)has undertaken prescribed training.
(2B)The designated person is to be regarded as driving without due care and attention if (and only if) the way the person drives falls below what would be expected of a competent and careful constable who has undertaken the same prescribed training.
(2C)In subsections (2A) and (2B) "designated person" means—
(a)a constable,
(b)a member of staff appointed by the chief officer of police of a police force in England and Wales,
(c)a member of staff appointed by a local policing body and employed to assist a police force in England and Wales,
(d)a member of staff appointed by the Scottish Police Authority under section 26(1) of the Police and Fire Reform (Scotland) Act 2012 (asp 8),
(e)an employee of the British Transport Police Authority appointed under section 27 of the Railways and Transport Safety Act 2003,
(f)a person employed or engaged by—
(i)a chief officer of police,
(ii)the British Transport Police Authority,
(iii)the Civil Nuclear Police Authority,
(iv)the chief constable for the Ministry of Defence Police, or
(v)the Scottish Police Authority,
to train a person within any of paragraphs (a) to (e) to drive for police purposes,
(g)a person employed or engaged by a person within paragraph (f)(i) to (v) to train another person to carry out training of the kind mentioned in that paragraph,
(h)a National Crime Agency officer, or
(i)a person engaged by the National Crime Agency—
(i)to train a National Crime Agency officer to drive for law enforcement purposes, or
(ii)to train another person to carry out training of the kind mentioned in sub-paragraph (i).
(2D)In subsection (2C)(a) "constable" does not include a port constable within the meaning of section 7 of the Marine Navigation Act 2013 or a person appointed to act as a constable under provision made by virtue of section 16 of the Harbours Act 1964.
(2E)In the case of a National Crime Agency officer, the reference in subsection (2A)(a) to driving for police purposes is to be read as a reference to driving for law enforcement purposes.
(2F)In the case of a person within paragraph (i) of subsection (2C), the reference in subsection (2A)(a) to driving for police purposes is to be read as a reference to driving for the purpose of the training mentioned in that paragraph.
(3)In determining for the purposes of subsection (2) or (2B) above what would be expected of a careful and competent driver or constable (as the case may be) in a particular case, regard shall be had not only to the circumstances of which he could be expected to be aware but also to any circumstances shown to have been within the knowledge of the accused.
(4)A person is to be regarded as driving without reasonable consideration for other persons only if those persons are inconvenienced by his driving.”.

wyznaczona[13] jest uznawana za kierującego bez należytej ostrożności i uwagi, jeżeli (i tylko jeżeli) sposób, w jaki ta osoba prowadzi pojazd mechaniczny jest poniżej oczekiwanego od kompletnego i uważnego posterunkowego, który odbył zalecane szkolenie. Zgodnie z podsekcją 3, przy ustalaniu dla celów podsekcji 2 lub 2B, czego można by oczekiwać od uważnego i kompetentnego kierowcy albo posterunkowego (w zależności od przypadku) w danej sprawie, należy uwzględnić nie tylko okoliczności, w których można było oczekiwać, że był on świadomy, ale także wszelkie okolicznościach, o których wykazano, że były znane oskarżonemu. Z kolei w myśl podsekcji 4, osoba jest uznawana za kierującą bez rozsądnej uwagi na inne osoby, wyłącznie jeżeli osoby te odczuły niedogodności z powodu sposób prowadzenia pojazdu przez kierowcę.

Prócz wskazanych czynów omawiany akt normatywny penalizuje również spowodowanie śmierci innej osoby przez prowadzącego pojazd mechaniczny na drodze w trakcie jazdy, nieposiadającego uprawnień do prowadzenia pojazdu albo posługującego się nieubezpieczonym pojazdem (sekcja 3ZB[14]), oraz spowodowanie śmierci innej osoby podczas prowadzenia pojazdu mechanicznego na drodze przez sprawcę, który *tempore criminis* był objęty zakazem prowadzenia pojazdów (sekcja 3ZC[15]).

Należy wreszcie zwrócić także uwagę na sekcję 3A[16]. W myśl podsekcji 1 rzeczonej sekcji, popełnione zostaje przestępstwo, jeżeli osoba, która spowodowała śmierć innej osoby prowadząc

---

[13] Sekcja 3ZA co prawda formułuje definicję tego pojęcia, niemniej jest ona zgodna z definicją sformułowaną w sekcji 2A.

[14] Brzmienie oryginalne: *„A person is guilty of an offence under this section if he causes the death of another person by driving a motor vehicle on a road and, at the time when he is driving, the circumstances are such that he is committing an offence under—*
(a)section 87(1) of this Act (driving otherwise than in accordance with a licence),
(b)... or
(c)section 143 of this Act (using motor vehicle while uninsured ...).”.

[15] Brzmienie oryginalne: *„A person is guilty of an offence under this section if he or she—*
(a)causes the death of another person by driving a motor vehicle on a road, and
(b)at that time, is committing an offence under section 103(1)(b) of this Act (driving while disqualified).”.

[16] Brzmienie oryginalne: *„(1)If a person causes the death of another person by driving a mechanically propelled vehicle on a road or other public place without due care and attention, or without reasonable consideration for other persons using the road or place, and—*
(a)he is, at the time when he is driving, unfit to drive through drink or drugs, or
(b)he has consumed so much alcohol that the proportion of it in his breath, blood or urine at that time exceeds the prescribed limit, or
(ba)he has in his body a specified controlled drug and the proportion of it in his blood or urine at that time exceeds the specified limit for that drug, or
(c)he is, within 18 hours after that time, required to provide a specimen in pursuance of section 7 of this Act, but without reasonable excuse fails to provide it, or
(d)he is required by a constable to give his permission for a laboratory test of a specimen of blood taken from him under section 7A of this Act, but without reasonable excuse fails to do so,
he is guilty of an offence.
(2)For the purposes of this section a person shall be taken to be unfit to drive at any time when his ability to drive properly is impaired.
(3)Subsection (1)(b), (ba), (c) and (d) above shall not apply in relation to a person driving a mechanically propelled vehicle other than a motor vehicle.”.

pojazd napędzany mechanicznie na drodze lub w innym miejscu publicznym bez należytej ostrożności i uwagi albo bez rozsądnej rozwagi na inne osoby używające drogi: i (a) w czasie prowadzenia pojazdu jest do tego niezdolna z uwagi na działanie alkoholu lub środków odurzających, lub (b) spożyła nazbyt dużo alkoholu o stężeniu w wydychanym powietrzu, krwi lub moczu przekraczające w czasie popełnienia czynu przepisane limity lub (ba) zażyła narkotyki o kontrolowanym obrocie i proporcja ich w wydychanym powietrzu, krwi lub moczu przekracza w czasie popełnienia czynu przepisane limity, (c) jest ona zobowiązana w ciągu 18 godzin od tego czasu dostarczyć okaz zgodnie z art. 7 niniejszej ustawy, lecz bez uzasadnionego powodu go nie dostarcza, lub (d) policjant wymaga od niej wyrażenia zgody na badanie laboratoryjne próbki krwi pobranej od niej zgodnie z sekcją 7A, ale bez uzasadnionego powodu osoba ta zgody tej nie wyraża. W myśl podsekcji 2, dla celów sekcji 3A osoba jest uznawana za niezdolną do prowadzenia pojazdu z uwagi na działanie alkoholu lub środków odurzających w każdym czasie, jeżeli jej zdolność prawidłowego prowadzenia pojazdów jest upośledzona. Z kolei w myśl podsekcji 3 przepisów podsekcji 1(b), (ba), (c) i (d) nie stosuje się do osoby prowadzącej inny pojazd napędzany mechanicznie niż pojazd silnikowy.

Wobec powyższego należy wskazać, że brytyjskie prawo karne przewiduje odrębne typy czynów zabronionych polegające na doprowadzeniu do śmierci innej osoby podczas prowadzenia pojazdu mechanicznego. Nie są to jednak kwalifikowane odmiany zabójstwa człowieka, lecz odrębne od tego zabójstwa typy czynów zabronionych będące w istocie wyrazem kazuistycznej kryminalizacji nieumyślnego spowodowania śmierci człowieka.

c. Francja

We Francji podstawowym aktem normatywnym odnoszącym się do tytułowego zagadnienia jest – oczywiście – kodeks karny (*Code pénal*)[17].

W kontekście interesującego nas zagadnienia zabójstwa drogowego należy przede wszystkim zwrócić uwagę na artykuł 221-6-1[18]. Zgodnie z tym przepisem, gdy z uwagi na niezdarność,

[17] Code pénal. Version en vigueur au 20 septembre 2024, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006070719/.

[18] Brzmienie oryginalne: *„Lorsque la maladresse, l'imprudence, l'inattention, la négligence ou le manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité prévu par l'article 221-6 est commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, l'homicide involontaire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende. Les peines sont portées à sept ans d'emprisonnement et à 100 000 euros d'amende lorsque:*
1° Le conducteur a commis une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement autre que celles mentionnées ci-après;
2° Le conducteur se trouvait en état d'ivresse manifeste ou était sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du code de la route, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par ce code et destinées à établir l'existence d'un état alcoolique;

lekkomyślność, nieuwagę, zaniedbanie lub nieprzestrzeganie obowiązku ostrożności lub bezpieczeństwa przewidzianego przez artykuł 221-6[19] nieumyślne spowodowanie śmierci zostało popełnione kierowcę lądowego pojazdu silnikowego, sprawca ten podlega karze 5 lat pozbawienia wolności i grzywnie w wysokości 75 000 euro.

Odnotować jednak trzeba, że wymiar kary pozbawienia wolności zostaje podwyższony do 7 lat i grzywny w wysokości 100 tysięcy euro w sytuacji, gdy:

1. kierowca dopuścił się oczywistego, umyślnego naruszenia szczególnego obowiązku zachowania ostrożności lub bezpieczeństwa przewidzianego przez prawo;
2. kierowca był w stanie oczywistego odurzenia lub był pod wpływem alkoholu charakteryzującego się stężeniem alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu równym lub większym niż stężenia określone w przepisach ustawowych lub wykonawczych kodeksu drogowego lub odmówił poddania się weryfikacjom przewidzianym w tym kodeksie i mającym na celu ustalenie istnienia stanu alkoholowego;
3. z badania krwi lub śliny wynika, że kierowca użył substancji lub roślin sklasyfikowanych jako środki odurzające lub odmówił poddania się kontroli przewidzianej w kodeksie drogowym w celu ustalenia, czy prowadził samochód podczas używania narkotyków;
4. kierowca nie posiadał prawa jazdy wymaganego przez prawo lub jego prawo jazdy zostało anulowane, unieważnione, zawieszone lub zatrzymane;
5. kierowca przekroczył maksymalną dopuszczalną prędkość o 50 km/h lub więcej;
6. kierowca, wiedząc, że właśnie spowodował wypadek, nie zatrzymał się i tym samym próbował uniknąć odpowiedzialności karnej lub cywilnej, którą mógłby ponieść.

Z kolei wymiar kary zostaje obostrzony do 10 lat pozbawienia wolności w sytuacji, gdy nieumyślnego spowodowania śmierci dopuszczono się przy wystąpieniu dwóch lub więcej wyżej wskazanych okoliczności.

Odnosząc się do tego przepisu w kontekście ewentualnego stypizowania w nim zabójstwa drogowego, to stwierdzić trzeba, że z taką typizacją nie mamy w jego przypadku do czynienia. W istocie określono w nim kwalifikowaną odmianę nieumyślnego spowodowania śmierci człowieka. Pozwala to dojść do wniosku, że ustawodawca francuski nie wyodrębnił w kodeksie karnym przepisu, mocą którego przydawano by zabójstwu drogowemu status

---

3° Il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire que le conducteur avait fait usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le code de la route destinées à établir s'il conduisait en ayant fait usage de stupéfiants;

4° Le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu;

5° Le conducteur a commis un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h;

6° Le conducteur, sachant qu'il vient de causer ou d'occasionner un accident, ne s'est pas arrêté et a tenté ainsi d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut encourir.

Les peines sont portées à dix ans d'emprisonnement et à 150 000 euros d'amende lorsque l'homicide involontaire a été commis avec deux ou plus des circonstances mentionnées aux 1° et suivants du présent article.".

[19] Przepis ten typizuje typ nieumyślnego spowodowania śmierci.

kwalifikowanej postaci zabójstwa człowieka. Słowem, według francuskiego kodeksu karnego zabójstwo drogowe to po prostu zachowanie, którym jego sprawca wypełnia znamiona wyjściowej postaci zabójstwa człowieka określonej w art. 221-1 *Code pénal*.

Należy jednak koniecznie wspomnieć o tym, że w chwili obecnej toczą się we francuskim senacie prace legislacyjne nad projektem ustawy przewidującej nowelizację *Code pénal* poprzez wprowadzenie przepisów (tj. art. 221-6-1-1 oraz art. 221-6-1-2), penalizujących tzw. zabójstwo drogowe (fran. *homicide routier*)[20]. W myśl proponowanego art. 221-6-1-1 fakt spowodowania przez kierowcę lądowego pojazdu mechanicznego, na warunkach i zgodnie z rozróżnieniami przewidzianymi w artykule 121-3, przez niezdarność, nieostrożność, nieuwagę, zaniedbanie lub naruszenie obowiązku staranności lub bezpieczeństwa nałożonego przez zgodnie z prawem lub przepisami śmierć innej osoby stanowi zabójstwo drogowe zagrożone karą 5 lat pozbawienia wolności i grzywną w wysokości 75 000 euro[21]. Z kolei według proponowanego art. 221-6-1-2[22], fakt spowodowania przez kierowcę lądowego pojazdu silnikowego, na warunkach i zgodnie z rozróżnieniami przewidzianymi w artykule 121-3, przez wyraźnie umyślne naruszenie szczególnego obowiązku ostrożności lub bezpieczeństwa nałożonego przez ustawę lub rozporządzenie, śmierci innej osoby stanowi zabójstwo drogowe przez zagrożenie życia (fran. *homicide routier par mise en danger*), zagrożone karą 7 lat pozbawie-

---

[20] Proposition de loi n°157, https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/textes/l17b0157_proposition-loi, dostęp: 20.09.2024 r.

[21] Brzmienie oryginalne: „*Le fait, pour le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide routier puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.*".

[22] Brzmienie w języku francuskim: „*Le fait, pour le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide routier par mise en danger puni de sept ans d'emprisonnement et de 100 000 euros d'amende.*
Est également qualifié d'homicide routier par mise en danger et puni des mêmes peines le fait, par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues au même article 121-3, la mort d'autrui dans l'une des circonstances suivantes:
« 1° Le conducteur se trouvait en état d'ivresse manifeste, était sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du code de la route ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues au même code destinées à établir l'existence d'un état alcoolique;
« 2° Il résulte d'une analyse sanguine ou salivaire que le conducteur avait fait usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues audit code destinées à établir s'il conduisait en ayant fait usage de stupéfiants;
« 3° Le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu;
« 4° Le conducteur a commis un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 30 kilomètres à l'heure;
« 5° Le conducteur, sachant qu'il vient de causer ou d'occasionner un accident, ne s'est pas arrêté et a tenté ainsi d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut encourir ou n'a pas porté secours ou prêté assistance à une personne en danger.
« Les peines sont portées à dix ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende lorsque l'homicide routier par mise en danger a été commis avec deux ou plus des circonstances mentionnées aux 1° à 5° du présent article.
« Dans le cadre des procédures engagées sur le fondement de l'article 221-6-1-1 et du présent article, les parties civiles sont informées des actes de procédure, notamment lorsque la personne condamnée a interjeté appel ou lorsqu'elle s'est pourvue en cassation.»".

nia wolności i grzywny w wysokości 100 000 euro. Nadto spowodowanie przez kierowcę mechanicznego pojazdu lądowego śmierci, na warunkach i według rozróżnień przewidzianych w tym samym artykule 121-3, również kwalifikuje się jako zabójstwo drogowe przez niebezpieczeństwo i podlega ono karze razie w którejkolwiek z następujących okoliczności:

1. kierowca znajdował się w stanie oczywistej nietrzeźwości, znajdował się pod wpływem alkoholu o stężeniu we krwi lub w wydychanym powietrzu równym lub wyższym od poziomów określonych przepisami prawa lub przepisami prawa kodeksu drogowego lub odmówił poddania się kontroli przewidzianej w tym samym kodeksie, mającej na celu stwierdzenie istnienia stanu alkoholowego;
2. z analizy krwi lub śliny wynika, że kierowca użył substancji lub roślin sklasyfikowanych jako narkotyki lub odmówił poddania się kontroli przewidzianej w tym kodeksie, mającej na celu ustalenie, czy prowadził pojazd w czasie zażywania narkotyków;
3. kierowca nie posiadał prawa jazdy wymaganego przez prawo lub jego prawo jazdy zostało unieważnione, unieważnione, zawieszone lub zatrzymane;
4. kierowca przekroczył maksymalną dozwoloną prędkość równą lub większą niż 30 kilometrów na godzinę;
5. kierowca, wiedząc, że właśnie spowodował lub spowodował wypadek, nie zatrzymał się i w ten sposób próbował uniknąć odpowiedzialności karnej lub cywilnej, jaką może ponieść, lub nie podjął ratunku lub pomocy osobie znajdującej się w niebezpieczeństwie.

Nadmienić należy, że kary zostają tu zwiększone do 10 lat pozbawienia wolności i grzywny w wysokości 150 000 euro, jeżeli zabójstwo drogowe zostało popełnione w wyniku dwóch lub więcej okoliczności wymienionych w punktach od 1° do 5° tego artykułu.

Podsumowując, obecnie w prawie francuskim przewiduje się odrębny typ czynu zabronionego polegający na nieumyślnym spowodowaniu śmierci innej osoby przez kierującego pojazdem mechanicznym w ruchu lądowym. Niemniej przestępstwo to – za sprawą braku zamiaru (*l'homicide involontaire*) – nie jest określane mianem zabójstwa drogowego. W zreferowanych propozycjach tzw. zabójstwo drogowe ma być czynem popełnionym nieumyślnie, zagrożonym surowszą karą od kary grożącej za czyn zabroniony stypizowany w art. 221-6 francuskiego kodeksu karnego.

d. Hiszpania

Hiszpański kodeks karny (Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal[23]) nie przewiduje jako odrębnego typu czynu zabronionego zabójstwa drogowego. Przepi-

[23] https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444.

sem, na który należy jednak zwrócić uwagę jest art. 381. Jest on zamieszczony w rozdziale 4. kodeksu karnego, zatytułowanym „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego".

Zanim jednak zostanie przytoczona treść tego artykułu, w pierwszej kolejności przywołać należy treść art. 380 tego kodeksu, bowiem do tego artykułu odsyła wzmiankowany przez nas art. 381.

Art. 380 ust. 1 stanowi, że każdy, kto prowadzi pojazd silnikowy lub motorower z oczywistą lekkomyślnością i poważnie zagraża życiu lub nietykalności innych osób, podlega karze pozbawienia wolności na okres od 6 miesięcy do lat 2 oraz grozi mu pozbawienie prawa prowadzenia pojazdów silnikowych i motorowerów na okres od ponad roku do lat 6. W ust. 2 art. 380 przewidziano, że na potrzeby tego przepisu prowadzenie pojazdu, w okolicznościach, o których mowa w zdaniu pierwszym i zdaniu drugim art. 379 ust. 2, uznaje się za ewidentnie lekkomyślne[24]. W art. 379 ust. 2 mowa jest o prowadzeniu pojazdu silnikowego lub motoroweru pod wpływem substancji toksycznych, środków odurzających, środków psychotropowych lub napojów alkoholowych, przy czym jeśli chodzi o prowadzenie pojazdu silnikowego lub motoroweru pod wpływem alkoholu, to w przepisie art. 379 ust. 2 mowa jest o w sytuacji, w której ma miejsce prowadzenie pojazdu silnikowego lub motoroweru, jeśli poziom alkoholu w wydychanym powietrzu wynosi powyżej 0,60 miligrama na litr lub poziom alkoholu we krwi wynosi powyżej 1,2 grama na litr[25].

Zgodnie natomiast z tym, o czym mowa w art. 381 ust. 1, każdy, kto z wyraźnym lekceważeniem życia innych osób dopuszcza się zachowania opisanego w poprzednim artykule (tj. w art. 380), podlega karze pozbawienia wolności od 2 do 5 lat, grzywnie oraz grozi mu pozbawienie prawa prowadzenia pojazdów silnikowych i motorowerów na okres od 6 do 10 lat. Art. 380 ust. 2 stanowi natomiast, że w przypadku, gdy życie lub integralność osób nie zostały poważnie zagrożone, karą jest pozbawienie wolności na okres od 1 roku do 2 lat, grzywna oraz pozbawienie prawa do prowadzenia pojazdów silnikowych i motorowerów na okres przewidziany w ustępie poprzedzającym, tj. na okres od 6 do 10 lat[26].

---

[24] Brzmienie oryginalne: *„Artículo 380. 1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años. 2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior."*.

[25] *Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro*.

[26] *Artículo 381.*

1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

Art. 382 stanowi, że jeżeli czyny zabronione, o których mowa w art. 379, 380 i 381 powodują, oprócz przewidzianego ryzyka, także szkodliwy skutek stanowiący określone przestępstwo, niezależnie od jego wagi, sąd orzeka tylko w przedmiocie najpoważniejszego przestępstwa, wymierzając karę w jej górnej granicy i orzekając, w każdym przypadku odszkodowanie z tytułu odpowiedzialności cywilnej. Jeżeli szkodliwy skutek pozostaje w zbiegu z przestępstwem określonym w art. 381, pozbawienie prawa do kierowania pojazdami silnikowymi i motorowerami jest orzekane za każdy z tych czynów[27].

Warto w tym miejscu przywołać jeszcze treść art. art. 382 bis. Przepis ten stanowi bowiem, że:

> *„1. Kierujący pojazdem silnikowym lub motorowerem, który poza przypadkami, o których mowa w art. 195 (nieudzielenie pomocy osobie znajdującej się w oczywistym i poważnym niebezpieczeństwie), samowolnie i bez narażenia siebie lub innych osób na niebezpieczeństwo opuszcza miejsce zdarzenia po spowodowaniu wypadku, w którym jedna lub więcej osób poniosło śmierć lub doznało obrażeń ciała określonych w art. 147 § 1 (uszkodzenie ciała innej osoby, które narusza jej integralność cielesną lub zdrowie fizyczne lub psychiczne i wymaga leczenia medycznego), art. 149 (utrata lub trwałe uszkodzenie głównego organu lub kończyny, utrata zmysłu lub zdolności płodzenia, poważne zniekształcenie ciała lub poważna choroba somatyczna lub psychiczna) i art. 150 (utrata lub trwałe uszkodzenie organu innego niż organ główny lub zeszpecenie innej osoby), podlega karze jako sprawca przestępstwa opuszczenia miejsca zdarzenia*
>
> *2. Czyny, o których mowa w niniejszym artykule, wynikające z lekkomyślnego działania kierowcy, są zagrożone karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 4 lat oraz orzeka się za nie pozbawienie prawa do kierowania pojazdami silnikowymi i motorowerami na okres od 1 roku do 4 lat.*
>
> *3. Jeżeli okoliczności, które doprowadziły do zaniechania, były przypadkowe, sprawca zostanie skazany na karę pozbawienia wolności od 3 do 6 miesięcy oraz zostanie wobec niego orzeczone pozbawienie prawa do kierowania pojazdami silnikowymi i motorowerami na okres od 6 miesięcy do 2 lat”*[28].

---

2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

[27] Brzmienie oryginalne: *„Artículo 382. Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado. Cuando el resultado lesivo concurra con un delito del artículo 381, se impondrá en todo caso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en este precepto en su mitad superior.”*.

[28] Brzmienie oryginalne: *„Artículo 382 bis. 1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar*

e. Niemcy

Niemiecki kodeks karny (Strafgesetzbuch[29]) nie przewiduje zabójstwa drogowego jako odrębnego typu czynu zabronionego.

Należy jednak zwrócić uwagę na § 315d, w którym ustawodawca przewidział odpowiedzialność karną za organizowanie oraz udział w nielegalnych wyścigach pojazdów silnikowych. § 315d (5) dotyczy sytuacji, w której to następstwem czynu sprawcy jest śmierć człowieka, poważny uszczerbek na zdrowiu lub uszczerbek na zdrowiu dużej liczby osób. Rzeczony paragraf został zamieszczony w rozdziale 28 kodeksu karnego zatytułowanym „Przestępstwa stwarzające zagrożenie publiczne".

Zgodnie z tym, co stanowi § 315d:

> *„(1) Kto w ruchu drogowym*
> *1. organizuje lub przeprowadza niedozwolony wyścig pojazdów mechanicznych,*
> *2. uczestniczy jako kierowca pojazdu mechanicznego w niedozwolonym wyścigu pojazdów mechanicznych lub*
> *3. prowadzi pojazd mechaniczny z niedozwoloną prędkością oraz w sposób rażąco nieuporządkowany i lekkomyślny w celu osiągnięcia jak największej prędkości,*
> *podlega karze pozbawienia wolności do lat 2 albo karze grzywny.*
>
> *(2) Każdy, kto zagraża życiu lub zdrowiu innej osoby lub mieniu o znacznej wartości w przypadkach, o których mowa w § 315 d (1) pkt 2 lub 3, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5 lat lub karze grzywny.*
>
> *(3) Usiłowanie jest karalne w przypadkach określonych w (1) pkt 1.*
>
> *(4) Każdy, kto przez zaniedbanie powoduje zagrożenie w przypadkach, o których mowa w (2), podlega karze pozbawienia wolności do lat 3 lub karze grzywny.*
>
> *(5) Jeżeli sprawca spowoduje śmierć lub poważny uszczerbek na zdrowiu innej osoby lub uszczerbek na zdrowiu dużej liczby osób w wyniku przestępstwa, o którym mowa w (2), podlega karze*

---

de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieren una o varias personas o en el que se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente. 2. Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años. 3. Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.".

[29] https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/, dostęp: 20 września 2024 r.

pozbawienia wolności od 1 roku do lat 10, a w mniej poważnych przypadkach karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 5."[30].

Podkreślenia wymaga, iż § 315f niemieckiego kodeksu karnego przewiduje, że pojazdy, których dotyczy przestępstwo określone w § 315d (1), (2), (3), (4) lub (5), mogą zostać skonfiskowane[31].

Warto również wspomnieć, że w przypadku skazania sprawcy za czyn z § 315d, możliwe jest orzeczenie wobec niego utraty prawa jazdy. Zgodnie bowiem z tym, co stanowi § 69 kodeksu karnego:

„(1) Jeżeli dana osoba została skazana za czyn zabroniony popełniony podczas kierowania pojazdem silnikowym lub w związku z kierowaniem pojazdem silnikowym lub z naruszeniem obowiązków kierowcy pojazdu silnikowego, sąd cofa jej prawo jazdy, jeżeli popełnione przez nią przestępstwo wskazuje, że nie nadaje się ona do prowadzenia pojazdu silnikowego.

(2) Sprawca jest z reguły uznawany za niezdolnego/nienadającego się do prowadzenia pojazdu silnikowego, jeżeli popełniony przez niego czyn w przypadkach, o których mowa w (1), jest przestępstwem:
1. spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym (§ 315c),
1a. zabronionych wyścigów samochodowych (§ 315d),
2. prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości (§ 316),
3. nieuprawnionego oddalenie się z miejsca wypadku (§ 142), mimo że sprawca wie lub może wiedzieć, że w wypadku zginęła lub odniosła poważne obrażenia inna osoba lub że w mieniu osób trzecich powstała znaczna szkoda, lub

---

[30] Brzmienie oryginalne: *„§ 315d (1) Wer im Straßenverkehr*
1. ein nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen ausrichtet oder durchführt,
2. als Kraftfahrzeugführer an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen teilnimmt oder
3. sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen,
wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.
(2) Wer in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 oder 3 Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.
(3) Der Versuch ist in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 strafbar.
(4) Wer in den Fällen des Absatzes 2 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.
(5) Verursacht der Täter in den Fällen des Absatzes 2 durch die Tat den Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen, so ist die Strafe Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, in minder schweren Fällen Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren.".

[31] Brzmienie oryginalne: *„§ 315f Kraftfahrzeuge, auf die sich eine Tat nach § 315d Absatz 1 Nummer 2 oder Nummer 3, Absatz 2, 4 oder 5 bezieht, können eingezogen werden. § 74a ist anzuwenden."*.

4. wprawienia się w stan nietrzeźwości lub odurzenia napojami alkoholowymi lub innymi substancjami odurzającymi, jeśli sprawca popełnia w tym stanie czyn zabroniony, o którym mowa w pkt 1–3 niniejszego ustępu i nie może zostać za niego ukarany, ponieważ ze względu na jego stan spowodowany nietrzeźwością lub odurzeniem, nie można było mu przypisać winy (§ 323a).”[32].

Zgodnie natomiast z tym, co stanowi § 69a (1), w przypadku cofnięcia prawa jazdy sąd jednocześnie orzeka zakaz wydawania nowego prawa jazdy na okres od 6 miesięcy do 5 lat (zawieszenie). Pozbawienie prawa jazdy może zostać orzeczone dożywotnio, jeżeli można oczekiwać, że ustawowy maksymalny okres, na który jest dopuszczalne jego orzeczenie, nie będzie wystarczający, aby zapobiec zagrożeniu stwarzanemu przez sprawcę. Jeśli sprawca nie posiada prawa jazdy, nakładany jest na niego jedynie zakaz prowadzenia pojazdów[33].

f. Norwegia

W Norwegii główny aktem regulującym materialne prawo karne jest *Lov om straff* (*straffeloven*)[34]. Przestępstwa związane z pozbawieniem życia człowieka regulowane są w rozdziale 25. Stypizowanymi w tym rozdziale przestępstwami odnoszącymi się do wywołania skutku w postaci śmierci innego człowieka są: zabójstwo (sekcja 275)[35], zabójstwo eutanatyczne (sekcja 278)[36] oraz nieumyślne spowodowanie śmierci (sekcja 281)[37]. Wśród przepisów

[32] Brzmienie oryginalne: *„(1) Wird jemand wegen einer rechtswidrigen Tat, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, verurteilt oder nur deshalb nicht verurteilt, weil seine Schuldunfähigkeit erwiesen oder nicht auszuschließen ist, so entzieht ihm das Gericht die Fahrerlaubnis, wenn sich aus der Tat ergibt, daß er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.*
(2) Ist die rechtswidrige Tat in den Fällen des Absatzes 1 ein Vergehen
1. der Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c),
1a. des verbotenen Kraftfahrzeugrennens (§ 315d),
2. der Trunkenheit im Verkehr (§ 316),
3. des unerlaubten Entfernens vom Unfallort (§ 142), obwohl der Täter weiß oder wissen kann, daß bei dem Unfall ein Mensch getötet oder nicht unerheblich verletzt worden oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden ist, oder
4. des Vollrausches (§ 323a), der sich auf eine der Taten nach den Nummern 1 bis 3 bezieht,
so ist der Täter in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen.”.

[33] Brzmienie oryginalne: *„§ 69a (1) Entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis, so bestimmt es zugleich, daß für die Dauer von sechs Monaten bis zu fünf Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf (Sperre). Die Sperre kann für immer angeordnet werden, wenn zu erwarten ist, daß die gesetzliche Höchstfrist zur Abwehr der von dem Täter drohenden Gefahr nicht ausreicht. Hat der Täter keine Fahrerlaubnis, so wird nur die Sperre angeordnet.”*.

[34] *Lov om straff (straffeloven)* (wersja w języku angielskim), https://lovdata.no/dokument/NLE/lov/2005-05-20-28.

[35] Brzmienie przepisu w języku angielskim: *„A penalty of imprisonment for a term of between eight and 21 years shall be applied to any person who kills another person.”*.

[36] Brzmienie przepisu w języku angielskim: *„If any person on compassionate grounds kills a person who is terminally ill or otherwise close to death, the penalty may be set lower than the minimum penalty or to a milder penalty type than follows from section 275.”*.

[37] Brzmienie przepisu w języku angielskim: *„A penalty of imprisonment for a term not exceeding six years shall be applied to any person who negligently causes the death of another person.”*.

norweskiej ustawy nie znajdują się przepisy odrębnie typizujące przestępstwo zabójstwa drogowego. W norweskim prawie karnym zabójstwo drogowe nie jest zatem kwalifikowaną postacią zabójstwa człowieka.

g. Szwecja

W Szwecji podstawowym aktem prawa karnego jest kodeks karny (szw. *brottsbalken*)[38]. Poszukując w *brottsbalken* przepisów penalizujących zabójstwo drogowe jako odrębny typ czynu zabronionego od zabójstwa należy poszukiwać tego typu czynu zabronionego w tej części rzeczonego aktu prawnego, która odnosi się do przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu oraz do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Antycypując dalsze rozważania od razu wskażmy, że *brottsbalken* nie zawiera przepisów odnoszących się do drugiej kategorii czynów zabronionych – są one regulowane odrębnym aktem prawnym.

Przechodząc do pierwszej kategorii czynów, tj. przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu, należy wskazać, że są one stypizowane w części 2 w rozdziale trzecim zatytułowanym „O przestępstwach przeciwko życiu i zdrowiu" (ang. *On offences against life and health*). W sekcji 1 ustawodawca szwedzki stypizował przestępstwo morderstwa (szw. *mord*)[39]. Do znamion przedmiotowych tego przestępstwa należy pozbawienie życia innej osoby. W sekcji 2[40] ustawodawca szwedzki stypizował z kolei przestępstwo zabójstwa (szw. *dråp*) będące – z punktu widzenia okoliczności jego popełnienia – przestępstwem o szkodliwości mniejszej od morderstwa. Natomiast sekcja 3[41] penalizuje przestępstwo dzieciobójstwa. Kolejnym czynem zabronionym, którego skutkiem jest śmierć innej osoby jest przestępstwo spowodowania śmierci (szw. *vållende till annans död*), które polega na wywołaniu skutku przestępnego poprzez zaniedbanie. Zostało ono stypizowane w sekcji 7[42]. Ostatnim przepisem odnoszącym się do wywołania skutku śmiertelnego w rozdziale trzecim *brottsbalken*

[38] *Brottsbalken* (wersja w języku szwedzkim oraz języku angielskim), https://www.government.se/contentassets/. 7a2dcae0787e465e9a2431554b5eab03/the-swedish-criminal-code.pdf, dostęp: 20.09.2024 r.

[39] Brzmienie oryginalne: *„Den som berövar annan livet, döms för mord till fängelse på viss tid, lägst tio och högst arton år, eller på livstid. Som skäl för livstids fängelse ska det särskilt beaktas om gärningen föregåtts av noggrann planering, präglats av särskild förslagenhet, syftat till att främja eller dölja annan brottslighet, inneburit svårt lidande för offret eller annars varit särskilt hänsynslös."*.

[40] Brzmienie oryginalne: *„Är brott som i 1 § sägs med hänsyn till de omständigheter som föranlett gärningen eller eljest att anse som mindre grovt, dömes för dråp till fängelse, lägst sex och högst tio år."*.

[41] Brzmienie oryginalne: *„Dödar kvinna sitt barn vid födelsen eller eljest å tid då hon på grund av nedkomsten befinner sig i upprivet sinnes-tillstånd eller i svårt trångmål, dömes för barnadråp till fängelse i högst sex år."*.

[42] Brzmienie oryginalne: *„Den som av oaktsamhet orsakar annans död, döms för vållande till annans död till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter. Är brottet grovt, döms till fängelse i lägst ett och högst sex år. Vid bedömande av om brottet är grovt ska särskilt beaktas 1. om gärningen har inne-fattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag, eller 2. om gärningsmannen, när det krävts särskild uppmärksam-het eller skicklighet, har varit påverkad av alkohol eller något annat medel eller annars gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag."*.

jest usiłowanie ww. przestępstw[43]. Zatem wspomniany akt prawny nie zawiera przepisu, mocą którego nadawano by zabójstwu drogowemu status odrębnego typu czynu zabronionego – odrębnego, rzecz jasna, zarówno od przestępstwa morderstwa, jak i przestępstwa zabójstwa.

Czyny zabronione popełnione w ruchu lądowym zostały ujęte w ustawie o karach za niektóre przestępstwa drogowe z 1951 roku (szw. *Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott*)[44]. W akcie tym typizuje się m.in. przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego bez uprawnień (sekcja 3) oraz prowadzenia pojazdu mechanicznego po spożyciu alkoholu (sekcja 4 i 4a). Akt ten nie zawiera przepisów penalizujących zabójstwo drogowe jako odrębny typ czynu zabronionego od zabójstwa w typie podstawowym.

Podsumowując, w szwedzkim prawie karnym nie stypizowano odrębnego typu czynu zabronionego w postaci zabójstwa drogowego.

h. Włochy

We włoskim kodeksie karnym (Codice penale, Regio Decreto 19.10.1930, n. 1398[45]) odpowiedzialność za zabójstwo drogowe została uregulowana w art. 589-bis. Przepis ten został zamieszczony w księdze 2., a ściślej w jej tytule 12. zatytułowanym „Przestępstwa przeciwko osobie". Rzeczony przepis został dodany przez art. 1 ust. 1 ustawy nr 41 z dnia 23 marca 2016 r. o wprowadzeniu przestępstwa zabójstwa drogowego i przestępstwa drogowego uszkodzenia ciała[46] i wszedł w życie w dniu 25 marca 2016 r., a następnie został znowelizowany w drodze ustawy nr 138 z dnia 26 września 2023 r. o wprowadzeniu przestępstwa zabójstwa na morzu i przestępstwa uszkodzenia ciała na morzu[47] i w nowym brzmieniu wszedł w życie z dniem 25 października 2023 r.

Zgodnie z art. 589-bis., kto w sposób zawiniony powoduje śmierć człowieka, naruszając przepisy o ruchu drogowym, żegludze morskiej lub śródlądowej, podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 7[48].

---

[43] Brzmienie oryginalne: *„För försök eller förberedelse till mord, dråp, barnadråp eller sådan misshandel som inte är ringa, och för stämpling till mord, dråp, grov misshandel eller synnerligen grov miss-handel eller underlåtenhet att avslöja eller förhindra sådant brott döms det till ansvar enligt 23 kap."*.

[44] *Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott*, https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1951649-om-straff-for-vissa-trafikbrott_sfs-1951-649/.

[45] https://www.altalex.com/documents/codici-altalex/2014/10/30/codice-penale.

[46] https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2016-03-23;41.

[47] https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2023/10/10/23G00146/sg.

[48] Brzmienie oryginalne: *„Art. 589-bis. Omicidio stradale chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da due a sette anni."*.

Kto, prowadząc pojazd silnikowy lub jedną z jednostek rekreacyjnych, o których mowa w art. 3 kodeksu żeglugi rekreacyjnej[49], w stanie upojenia alkoholowego lub zmian psychofizycznych wynikających z zażycia środków odurzających lub psychotropowych w rozumieniu art. 186 ust. 2 lit. c) i art. 187 kodeksu drogowego[50], (tj. jeśli zawartość alkoholu we krwi przekracza 1,5 grama na litr), w sposób zawiniony powoduje śmierć człowieka, podlega karze pozbawienia wolności od lat 8 do 12[51].

Tej samej karze podlega kierowca pojazdu silnikowego, o którym mowa w art. 186-bis, ust. 1, lit. b), c) i d) kodeksu drogowego (tj. kierowca wykonujący działalność w zakresie przewozu osób, kierowca wykonujący działalność polegającą na transporcie rzeczy oraz kierowca pojazdów mechanicznych o masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, kierowca pojazdów mechanicznych ciągnących przyczepę o łącznej masie całkowitej dwóch pojazdów przekraczającej 3,5 t, kierowca autobusów i innych pojazdów mechanicznych przeznaczonych do przewozu osób, w których liczba miejsc siedzących, z wyłączeniem miejsca kierowcy, przekracza osiem, a także kierowca pojazdów przegubowych) lub prowadzący rekreacyjną jednostkę pływającą, który w stanie upojenia alkoholowego w rozumieniu art. 186 ust. 2 lit. b) kodeksu drogowego

---

[49] Art. 3 kodeksu żeglugi rekreacyjnej stanowi, że konstrukcje przeznaczone do żeglugi rekreacyjnej określane są jako:
a) rekreacyjna jednostka pływająca oznacza dowolną konstrukcję dowolnego typu i posiadającą dowolny napęd, przeznaczoną do żeglugi rekreacyjnej;
b) jednostka wykorzystywana do celów handlowych – jacht handlowy: oznacza każdą jednostkę, o której mowa w art. 2 tego kodeksu, a także statki, o których mowa w art. 3 ustawy z dnia 8 lipca 2003 r., n. 172;
c) duży statek rekreacyjny oznacza każdy statek o kadłubie dłuższym niż 24 metry, mierzonym zgodnie z normą zharmonizowaną UNI/EN/ISO/8666, i o tonażu większym niż 500 ton brutto, zwanej „GT" lub o tonażu większym niż 600 ton brutto, zwanej „BRT";
d) mniejszy statek rekreacyjny oznacza każdy statek o kadłubie dłuższym niż 24 metry, mierzonym zgodnie z normą zharmonizowaną UNI/EN/ISO/8666, i o tonażu do 500 GT lub 600 BRT, z wyłączeniem jednostek, o których mowa w lit. e);
e) zabytkowy mniejszy statek rekreacyjny oznacza każdy statek o kadłubie dłuższym niż 24 metry, mierzonym zgodnie z normą zharmonizowaną UNI/EN/ISO/8666, i o tonażu do 120 GT lub 100 BRT, zbudowany przed dniem 1 stycznia 1967 r.;
f) jednostka rekreacyjna oznacza każdą jednostkę o kadłubie dłuższym niż 10 metrów i nie dłuższym niż 24 metry, mierzonym zgodnie z normą zharmonizowaną UNI/EN/ISO/8666;
g) wiosłowa jednostka rekreacyjna oznacza każdy statek wiosłowy lub statek o długości kadłuba równej lub mniejszej niż 10 metrów, mierzonej zgodnie z normą zharmonizowaną, o której mowa w lit. c), z wyłączeniem skuterów wodnych;
h) skuter wodny oznacza każdą rekreacyjną jednostkę pływającą o długości kadłuba mniejszej niż 4 metry, wykorzystującą silnik napędowy z pompą strumieniową jako główne źródło napędu i przeznaczoną do obsługi przez jedną lub więcej osób siedzących, stojących lub klęczących na kadłubie, a nie w jego wnętrzu, (https://www.altalex.com/documents/codici-altalex/2014/11/03/codice-della-nautica-da-diporto).

[50] Codice della strada, https://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada.html.

[51] Brzmienie oryginalne: *„Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera c), e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché degli articoli 53-bis, comma 2, lettera c), e 53-quater del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da otto a dodici anni."*.

(tj. jeżeli zawartość alkoholu we krwi jest wyższa niż 0,8 i nie przekracza 1,5 grama na litr) w sposób zawiniony powoduje śmierć człowieka[52].

Bez uszczerbku dla przepisów ustępu trzeciego, każdy, kto podczas prowadzenia pojazdu silnikowego lub jednej z rekreacyjnych jednostek pływających o których mowa w art. 3 kodeksu żeglugi rekreacyjnej, w stanie upojenia alkoholowego w rozumieniu art. 186 ust. 2 lit. b) kodeksu drogowego, (tj. jeżeli zawartość alkoholu we krwi jest wyższa niż 0,8 i nie przekracza 1,5 grama na litr) w sposób zawiniony powoduje śmierć człowieka, podlega karze pozbawienia wolności od 5 do 10 lat[53].

Karę przewidzianą w ustępie 4 stosuje się również do:

1) kierującego pojazdem silnikowym, który poruszając się w terenie zabudowanym z prędkością równą lub większą niż dwukrotność dozwolonej prędkości, a w każdym razie nie mniejszą niż 70 km/h, lub poza terenem zabudowanym z prędkością co najmniej 50 km/h powyżej maksymalnej dozwolonej prędkości, w sposób zawiniony powoduje śmierć człowieka;
2) kierowcy pojazdu silnikowego, który przejeżdżając przez skrzyżowanie na czerwonym świetle lub jadąc po niewłaściwej stronie drogi („pod prąd"), w sposób zawiniony powoduje śmierć człowieka;
3) kierującego pojazdem mechanicznym, który w wyniku manewru zmiany kierunku jazdy na skrzyżowaniach, zakrętach lub progach zwalniających lub w ich pobliżu albo w wyniku wyprzedzania innego pojazdu na przejściu dla pieszych lub linii ciągłej, w sposób zawiniony powoduje śmierć człowieka[54].

W przypadkach, o których mowa w poprzednich ustępach, kara ulega zaostrzeniu, jeżeli czyn został popełniony przez osobę nieposiadającą prawa jazdy lub, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w ustępie piątym, patentu żeglarskiego, jeżeli jest wymagany, lub

---

[52] Brzmienie oryginalne: *„La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lettere b), c) e d), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di un'unità da diporto di cui all'articolo 53-ter, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona."*.

[53] Brzmienie oryginalne: *„Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186,, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni."*.

[54] Brzmienie oryginalne: *„La pena di cui al quarto comma si applica altresì:*
1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte di una persona;
2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa la morte di una persona;
3) al conducente di un veicolo a motore che, a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua, cagioni per colpa la morte di una persona.".

przez osobę, której prawo jazdy zostało zawieszone lub odebrane, lub jeżeli pojazd silnikowy lub rekreacyjna jednostka pływająca jest własnością sprawcy i nie posiada obowiązkowego ubezpieczenia[55].

W przypadkach, o których mowa w ustępach poprzedzających, jeżeli zdarzenie nie jest wyłączną konsekwencją działania lub zaniechania sprawcy, kara ulega obniżeniu maksymalnie o połowę[56].

W przypadkach, o których mowa w ustępach poprzedzających, jeżeli kierujący pojazdem lub rekreacyjną jednostką pływającą spowoduje śmierć więcej niż jednej osoby lub śmierć jednej lub więcej osób i obrażenia ciała jednej lub więcej osób, jako karę za ten czyn orzeka się karę orzeczoną wobec tego sprawcy za najpoważniejsze z popełnionych przez niego naruszeń, jednakże zwiększoną maksymalnie trzykrotnie, przy czym kara ta nie może przekroczyć osiemnastu lat[57].

Włoski kodeks karny w art. 589-ter. przewiduje surowszą odpowiedzialność w przypadku ucieczki kierowcy z miejsca zdarzenia. Przepis ten stanowi bowiem, że w przypadkach, o których mowa w art. 589-bis, jeżeli kierowca ucieknie z miejsca zdarzenia, kara zostaje zwiększona od jednej trzeciej do dwóch trzecich, ale w żadnym wypadku nie może być krótsza niż 5 lat[58].

Zgodnie z tym, co stanowi art. 222 ust. 2, zd. 4 kodeksu drogowego, w przypadku skazania sprawcy za przestępstwa określone w art. 589-bis i 590-bis kodeksu karnego, wobec tego sprawcy orzeka się utratę prawa jazdy[59]. W myśl art. 222 ust. 3-bis, w przypadku skazania za przestępstwa, o których mowa w art. 589-bis ust. 2, 3 i 4 kodeksu karnego, osoba skazana nie może uzyskać nowego prawa jazdy przed upływem 15 lat od jego cofnięcia, zaś w przypadku skazania za przestępstwo, o którym mowa w art. 589-bis ust. 5 kodeksu karnego, osoba skazana nie może uzyskać nowego prawa jazdy przed upływem 10 lat od jego cofnięcia. Okres ten wydłuża się do 20 lat w przypadku, gdy sprawca został wcześniej skazany za

---

[55] Brzmienie oryginalne: *„Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, ad eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.”*.

[56] Brzmienie oryginalne: *„Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.”*.

[57] Brzmienie oryginalne: *„Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente del veicolo o dell'unità da diporto cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni a una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni diciotto.”*.

[58] Brzmienie oryginalne: *„Art. 589-ter.*
Fuga del conducente in caso di omicidio stradale e nautico (1) (2)
Nel caso di cui all'articolo 589-bis, se il conducente si dà alla fuga, la pena e' aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a cinque anni.”.

[59] Brzmienie oryginalne: *„Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per i reati di cui agli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale consegue la revoca della patente di guida.”*.

przestępstwa, o których mowa w art. 186 ust. 2 lit. b), tj. prowadzenie pojazdu mechanicznego przy stwierdzonym stężeniu alkoholu we krwi wyższym niż 0,8 i nieprzekraczającym 1,5 grama na litr, w art. 186 ust. 2 lit. c), tj. prowadzenie pojazdu mechanicznego przy stwierdzonym stężeniu alkoholu we krwi przekraczającym 1,5 g na litr, w art. 186 ust. 2-bis, tj. spowodowanie wypadku drogowego w stanie nietrzeźwości, w art. 187 ust. 1, tj. prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie zmian psychofizycznych będących wynikiem zażycia środków odurzających lub substancji psychotropowych oraz w art. 187 ust. 1-bis, tj. spowodowanie wypadku drogowego w stanie zmian psychofizycznych będących wynikiem zażycia środków odurzających lub substancji psychotropowych. Okres ten ulega dalszemu wydłużeniu do 30 lat w przypadku, gdy sprawca wypadku nie wypełnił obowiązków określonych w art. 189 ust. 1 kodeksu drogowego dotyczących prawidłowego zachowania się w sytuacji, gdy dojdzie do wypadku drogowego i zbiegł z miejsca zdarzenia[60].

[60] Brzmienie oryginalne: *„Nel caso di applicazione della sanzione accessoria di cui al quarto periodo del comma 2 del presente articolo per i reati di cui all'articolo 589-bis, secondo, terzo e quarto comma, del codice penale, l'interessato non puo' conseguire una nuova patente prima che siano decorsi quindici anni dalla revoca; per il reato di cui all'articolo 589-bis, quinto comma, del codice penale, l'interessato non puo' conseguire una nuova patente prima che siano decorsi dieci anni dalla revoca. Tale termine e' elevato a venti anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere b) e c), e 2-bis, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e 1-bis, del presente codice. Il termine e' ulteriormente aumentato sino a trenta anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, del presente codice, e si sia dato alla fuga.”*.

2. Zagadnienie zasadności odrębnej typizacji zabójstwa drogowego w polskim prawie karnym

Jak powszechnie wiadomo, w k.k. nie wyróżnia się przepisu, mocą którego nadawano by zabójstwu drogowemu status kwalifikowanej postaci zabójstwa człowieka.

Brak takiego przepisu w k.k. sprawia, że zabójstwo drogowe, rozumiane jako intencjonalne spowodowanie śmierci człowieka wywołane prowadzeniem pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, jest w polskim prawie karnym zachowaniem kwalifikowanym na zasadach ogólnych.

W zależności więc od okoliczności jego popełnienia może być ono realizacją znamion:

1) podstawowej postaci zabójstwa człowieka (art. 148 § 1 k.k.),
2) określonej kwalifikowanej postaci zabójstwa człowieka [jest wszak niewątpliwe, że zabójstwo drogowe może w szczególności być: zabójstwem ze szczególnym okrucieństwem (art. 148 § 2 pkt 1 k.k.), zabójstwem popełnionym w wyniku motywacji zasługującej na szczególne potępienie (art. 148 § 2 pkt 3 k.k.), zabójstwem więcej niż jednej osoby (art. 148 § 3 k.k.)], czy zabójstwem funkcjonariusza publicznego popełnionym podczas pełnienia przezeń obowiązków służbowych związanych z ochroną bezpieczeństwa ludzi lub ochroną bezpieczeństwa lub porządku publicznego (art. 148 § 3 k.k.), czy wreszcie
3) określonej uprzywilejowanej postaci zabójstwa człowieka; nie da się wszak wykluczyć możliwości popełnienia zabójstwa drogowego pod wpływem silnego wzburzenia usprawiedliwionego okolicznościami (art. 148 § 4 k.k.).

W zależności od okoliczności – co także nie powinno budzić wątpliwości – może być ono nadto kwalifikowane także z innego przepisu, co uzasadnione jest kodeksowo zadekretowanym założeniem (patrz art. 11 § 2 k.k.) o konieczności takiego kształtowania kwalifikacji prawnej zachowania się sprawcy, by jej zawartość – za pomocą wskazywanych w niej przepisów prawnych – w pełni oddawała prawnokarną charakterystykę tego zachowania, odzwierciedlając tym samym bez najmniejszego w tym zakresie uszczerbku zakres bezprawia

karnego wywołanego przez sprawcę[61]. Będzie tak choćby w sytuacji, gdy zabójstwo drogowe jest realizowane przez sprawcę w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k. – i w zależności od dalszych okoliczności: § 1 lub 2). Wówczas – i zgodnie ze wzmiankowanym założeniem – kwalifikacja prawna tak popełnionego zabójstwa drogowego będzie kumulatywna, bo poza przepisem określającym zrealizowaną odmianę zabójstwa człowieka powinien się w niej znaleźć odpowiedni dla danej sytuacji przepis określający właściwą dla niej postać prowadzenia pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Odpowiedź na pytanie o to, czy wprowadzić do k.k. odrębny przepis, który statuowałby zabójstwo drogowe jako kwalifikowaną postać zabójstwa człowieka, jest oczywiście uzależniona od odpowiedzi na inne pytanie, mianowicie na pytanie o to, czy obecny stan prawny jest w interesującym nas aspekcie ukształtowany w sposób deficytowy zarówno ze sprawiedliwościowego, jak i prewencyjnego oddziaływania prawa karnego.

Jeśli chodzi o aspekt sprawiedliwościowy, to stanąć należy na stanowisku, że obecny stan prawny ujęty jest prawidłowo, bo dla każdego przypadku zabójstwa drogowego przewiduje odpowiedni dla niego rozmiar sankcji. W sytuacjach najczęstszych, tj. w przypadkach zrealizowania przez sprawcę zabójstwa drogowego podstawowej lub kwalifikowanej odmiany zabójstwa, rozmiar rzeczonej sankcji będą bowiem wyznaczały dolne i górne granice kar grożących za ich popełnienie. Te zaś ustawione są na odpowiednim dla zabójstwa drogowego poziomie represyjności. Przypomnijmy wszak, że w obecnym stanie prawnym za podstawową postać zabójstwa człowieka grozi zarówno terminowa kara pozbawienia wolności w zakresie od 10 do 30 lat, jak i bezterminowa kara pozbawienia wolności w postaci kary dożywotniego pozbawienia wolności, zaś za kwalifikowaną postać zabójstwa człowieka zakres kary grożącej jest w rzeczonym stanie prawnym obostrzony, bo dolna granica ustawowego zagrożenia wynosi w jej przypadku 15 lat pozbawienia wolności. Wyłuszczony tu punkt widzenia bazuje – rzecz jasna – na założeniu, że okoliczność zabicia człowieka poprzez zabójstwo drogowe w kontekście jej wpływu na wymiar kary powinna być ostatecznie rozstrzygana przez sąd. Nie powinno ulegać bowiem wątpliwości, że wskazana okoliczność w rozważanym kontekście przedstawiać się może różnie, by tytułem przykładu zestawić ze sobą zabicie współpasażera i zabicie osoby znajdującej się poza pojazdem mechanicznym prowadzonym przez sprawcę. W pierwszym wszak przypadku okoliczność popełnienia zabójstwa drogowego – co do zasady – nie jest okolicznością jawiącą się jako element obostrzająco wpływający na wymiar kary, w drugim zaś przypadku – niewątpliwie może być tak, że będzie ona

[61] Nt. zasad rządzących adekwatnym kształtowaniem kwalifikacji prawnej zachowania się sprawcy zob. w szczególności Ł. Pohl, *Kwalifikacja prawna form popełnienia czynu zabronionego (uwagi na tle kodeksu karnego z 1997 r.)*, w: J. Bojarski, N. Daśko, J. Lachowski (red.), *Współczesne oblicze prawa karnego prawa wykroczeń kryminologii i polityki kryminalnej*, Warszawa 2023, s. 776 i n.

w określonych układach sytuacyjnych zasługiwała na taką kwalifikację. Zwrócenie uwagi na możliwe różne oddziaływanie okoliczności zabójstwa drogowego jest zatem merytorycznie uzasadnioną obiekcją wobec wprowadzania do k.k. przepisu o zabójstwie drogowym jako kwalifikowanej postaci zabójstwa człowieka.

Jeśli chodzi natomiast o aspekt prewencyjny, to wydaje się, że ewentualne na tym polu wątpliwości co do właściwego ukształtowania obecnie obowiązującego kodeksu karnego mogą pojawiać się w odniesieniu do tego składnika prewencji, który w teorii prawa karnego określany jest mianem prewencji ogólnej. Zaryzykować można przy tym stwierdzenie, że w istocie ich głównym źródłem jest okoliczność wyróżniania w k.k. kwalifikowanych postaci zabójstwa człowieka, a więc tych postaci, które strukturalnie powiązane są z surowszą sankcją grożącą za ich popełnienie od sankcji sprzężonej z zabójstwem człowieka w jego odmianie podstawowej[62]. Słowem, można sądzić, że w razie ich braku w k.k. wskazane wątpliwości o deficycie ogólnoprewencyjnym tego kodeksu w odniesieniu do zabójstwa drogowego nie miałyby miejsca. Wówczas bowiem zabójstwo drogowe byłoby – co do zasady – zagrożone najwyższym rozmiarem kary. Omawiane ewentualne wątpliwości ostatecznie uznać jednak należy za nieprzekonujące, bo gubią one z pola widzenia fakt, że okoliczność zabójstwa drogowego nie w każdym przypadku – co wykazano wyżej – jest okolicznością oddziałującą na zaostrzenie wymiaru kary. Słowem, rzeczona okoliczność nie pełni takiej funkcji w każdym przypadku jej zaistnienia. Odwołując się do przykładu innego znamienia kwalifikującego – i dodajmy, że kwalifikującego od strony merytorycznej w zasadzie niespornie – mianowicie do znamienia szczególnego okrucieństwa, zauważamy bowiem od razu, że rzeczone okrucieństwo tym różni się od okoliczności zabójstwa drogowego, że zawsze oddziałuje ono obostrzająco na wymiar kary, co uzasadnia rangę tej okoliczności jako okoliczności ustawowo kwalifikującej[63].

Z podanych wyżej względów myśl o wprowadzeniu do k.k. przepisu czyniącego z zabójstwa drogowego kwalifikowaną postać zabójstwa człowieka ocenić należy jako merytorycznie nieprzekonującą.

Powyższa konkluzja nie oznacza, że obecnie obowiązujący kodeks karny jest optymalnie ukształtowanym aktem normatywnym na polu adekwatnego reagowania prawnokarną represją na każdy przypadek zabójstwa drogowego. W pełni zasadne wątpliwości pojawiają się tu bowiem w tych sytuacjach, kiedy to zabójstwo drogowe realizowane jest za pomocą zachowania, którym jego sprawca realizuje znamiona jeszcze innego od zabójstwa typu czynu zabronionego. Chodzić tu będzie w szczególności o przypadki, kiedy to do zabójstwa drogo-

[62] Zwłaszcza tych postaci spośród typów kwalifikowanych zabójstwa człowieka, które zasadnie określa się jako kazuistyczne – nt. tej kwestii zob. K. Daszkiewicz, *Przestępstwa* ..., s. 21 i n.

[63] Inną sprawą jest oczywiście to, że nie jest zasadnym rozwiązaniem eksponowanie szczególnego okrucieństwa w roli znamienia kwalifikującego tylko w wybranym fragmencie części szczególnej k.k.

wego dochodzi poprzez prowadzenie pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Wówczas bowiem rzeczony kodeks nakazuje przyjąć kumulatywną kwalifikację prawną dla takiego zachowania (patrz art. 11 § 2 k.k.) i obliguje sąd do wymierzenia sprawcy tego zachowania kary na podstawie przepisu najsurowszego (patrz art. 11 § 3 k.k.). Tym składnikiem wskazanego rozwiązania, które generuje omawiane wątpliwości jest oczywiście norma z ostatniego ze wskazanych przepisów – norma będąca wynikiem próby zachowania konsekwencji w rozumowaniu: jedno przestępstwo – jedna kara. W literaturze zwracano już jednak uwagę na nieracjonalność rzeczonego rozwiązania[64]. Zwracano w niej też uwagę na to, że najprostszym sposobem wyrugowania go z k.k. jest zastąpienie merytorycznie wątpliwej teorii jedności przestępstwa (ten sam czyn stanowić może tylko jedno przestępstwo) teorią wielości przestępstw (z karą łączną jako reakcją na tę wielość)[65]. Przy takim rozwiązaniu nie powstawałyby bowiem żadne obiekcje względem nieodpowiedniości rozmiaru wymierzanej kary. Wymierzano by wówczas odrębnie kary za realizację znamion każdego typu czynu zabronionego, a następnie łączono by je w karze łącznej. Słowem, takie ujęcie w pełni realizowałoby idee kary zarówno sprawiedliwej, jak i właściwie kształtowanej ważkimi potrzebami prewencyjnego jej oddziaływania. Obecny stan prawny, za sprawą art. 11 § 3 k.k., realizuje bowiem te idee – niestety – w sposób fragmentaryczny, dając tym samym podstawę do wysuwania pod jego adresem zasadnych w tym zakresie zastrzeżeń natury aksjologicznej, bo dotyczących wadliwie ukształtowanego w nim modelu prawnokarnego wartościowania.

[64] Zob. Ł. Pohl, *Propozycja nowelizacji art. 11 Kodeksu karnego*, Prawo w Działaniu 2022 nr 49, s. 113 i n., a także tegoż, *Raz jeszcze o zasadności usunięcia teorii jedności przestępstwa z Kodeksu karnego – odpowiedź na polemikę*, Prawo w Działaniu 2024 nr 57, s. 296 i n.

[65] Zob. opracowania podane w bezpośrednio wcześniejszym przypisie.