



Instytut Wymiaru Sprawiedliwości



**Przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego
oraz spowodowania i spowodowania niebezpieczeństwa
katastrofy w komunikacji. Raport z badania aktowego**

Martyna Gembal



Analizy wymiaru sprawiedliwości
Warszawa 2025



Spis treści

Wstęp	5
1. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji – kiedyś i dziś	7
2. Przestępstwo spowodowania wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)	13
2.1. Statystyczny obraz przestępstwa	16
3. Przestępstwo spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.)	27
3.1. Statystyczny obraz przestępstwa	30
4. Przestępstwo spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji (art. 174 k.k.)	36
4.1. Statystyczny obraz przestępstwa	38
5. Skutki wybranych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji	43
6. Metodologia, organizacja i przebieg badań własnych	51
7. Wyniki badania własnego dotyczące prawomocnie zakończonych spraw karnych o przestępstwo spowodowania wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)	55
7.1. Charakterystyka czynów	55
7.2. Postępowanie przygotowawcze	66
7.3. Sprawcy	69
7.4. Ofiary	87
7.5. Postępowanie sądowe	98
7.6. Postępowanie wykonawcze	102
8. Studia przypadków spraw o przestępstwa spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.) oraz spowodowania jej niebezpieczeństwa	104
8.1. Przestępstwo spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.)	104
8.1.1. Charakterystyka czynów	104
8.1.2. Postępowanie przygotowawcze	105
8.1.3. Sprawcy	105
8.1.4. Ofiary	107
8.1.5. Postępowanie sądowe	107

8.2. Przestępstwo spowodzenia niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji (art. 174 k.k.)	108
8.2.1. Charakterystyka czynów	108
8.2.2. Postępowanie przygotowawcze	109
8.2.3. Sprawcy	109
8.2.4. Ofiary	110
8.2.5. Postępowanie sądowe	110
Zakończenie	111
Bibliografia	114
Netografia	117
Akty prawne	118
Orzecznictwo	118

Wstęp

Niniejszy raport jest efektem projektu badawczego „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w świetle badań aktowych” przeprowadzonego w 2024 r. w Instytucie Wymiaru Sprawiedliwości. Projekt ten obejmował dokonanie wymienioną metodą analizy losowo dobranej, reprezentatywnej próby spraw karnych zakończonych prawomocnie w latach 2022–2023 (niezależnie od sposobu oraz instancji ich zakończenia), dotyczących czynów zakwalifikowanych z art. 173, 174 oraz 177 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 17 z późn. zm.).

Celem badania było określenie szerokiego, jak najbardziej całościowego oraz aktualnego obrazu wybranych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, które, choć nie są dominującymi w ich strukturze¹, niewątpliwie niosą za sobą silnie negatywne konsekwencje dla całego społeczeństwa, jak i poszczególnych jednostek. Są to bowiem te z nich (za wyjątkiem art. 174 k.k.), w opisie których mamy do czynienia z konkretnym skutkiem-naruszeniem, a nie jedynie bezpośrednim lub pośrednim zagrożeniem także innych dóbr chronionych prawem, które stanowią w tym przypadku zdrowie i życie człowieka oraz mienie. Skupiono się zarówno na okolicznościach zdarzeń, przyczynach, jak i poszczególnych etapach postępowania w ich sprawach – postępowaniu przygotowawczym, sądowym we wszystkich jego instancjach oraz postępowaniu wykonawczym. Ponadto w toku badania poświęcono uwagę sprawcom i ofiarom wyżej wspomnianych czynów, w celu sprawdzenia, czy istnieją pewne grupy osób, które stają się nimi najczęściej, oraz zidentyfikowania, w miarę dawanych przez wykorzystywaną metodę badawczą możliwości, powstających dla nich skutków uczestnictwa w samym zdarzeniu, jak i następującym po nim postępowaniu karnym.

Problematyka dotycząca przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji jest o tyle ważna, iż, jak już zostało to wspomniane, mogą one godzić bądź zagrażać równocześnie całej grupie dóbr chronionych prawem. Co więcej, w przypadku czynów zdefiniowanych za po-

¹ P. Gorzelańczyk, *Przestępczość drogowa* [w:] P. Chomczyński, P. Frąckowiak, D. Woźniakowska, *Kryminologia. Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2024, s. 434.

średnictwem art. 173 oraz 177 k.k. dobra te mogą zostać i niejednokrotnie zostają naruszone nie tylko w odniesieniu do ich ofiar, ale także popełniających je osób. Niewykluczone są bowiem sytuacje, w których sprawca doznaje uszczerbku na zdrowiu lub uszkodzenia mienia w stopniu bardzo zbliżonym do ofiary. Wówczas dla przypisania konkretnych ról decydująca jest analiza zawinienia. Nieobca temu rodzajowi czynów jest również kwestia przyczynienia się do wystąpienia penalizowanego zdarzenia. Mimo wciąż rosnącej liczby pojazdów mechanicznych pojawiających się na drogach, maleje liczba rozgrywających się na nich rocznie, niepożądanych zdarzeń (jak zresztą liczba wszystkich przestępstw w ogólności), a Polska w 2023 r. została nagrodzona wyróżnieniem PIN Award przyznawanym przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) państwom, które w największym stopniu zredukowały liczbę śmiertelnych ofiar zdarzeń w ruchu drogowym². Jednak przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji nadal stanowią w naszym kraju problem, o czym świadczyć może fakt, iż ciągle podejmujemy z nimi walkę, chociażby poprzez wprowadzanie zmian legislacyjnych czy przeprowadzanie kampanii informacyjno-edukacyjnych.

Założeń postawionych przed przeprowadzeniem badania nie udało się niestety w całości zrealizować z uwagi na bardzo małą próbę uzyskanych spraw karnych, które dotyczyły czynów zakwalifikowanych jako spowodowanie lub spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji. Niemniej mimo to zdecydowano się na dokonanie analizy dotyczących ich przepisów karnych oraz przedstawienie uzyskanych w toku badania danych.

Na zakończenie należy również wspomnieć, iż mimo że przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnić można nie tylko w ruchu lądowym, ale także wodnym czy powietrznym, to niniejsze opracowanie skupia się jedynie na pierwszym z wyróżnionych przypadków. To on zdecydowanie przeważa wśród ogółu tych czynów – pozostałe mają miejsce jedynie pojedynczo w skali całego kraju i w ogóle nie znalazły się w uzyskanej próbie spraw karnych.

² European Transport Safety Council, *Ranking EU Progress on Road Safety. 17th Road Safety Performance Index Report*, 2023, s. 9.

1. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji

– kiedyś i dziś

Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji znajdują się obecnie w odrębnym rozdziale kodeksu karnego, choć nie zawsze tak było. Naturalnie nie były one również pierwszymi z czynów, które zostały w ogóle prawnie zdefiniowane i co do których istniała potrzeba penalizacji. Ich pojawienie się było dopiero następstwem działalności człowieka, związanej z powstaniem i rozwojem transportu. Przeszliśmy dość długą drogę, zanim sformułowano w Polsce przepisy wprost typizujące zachowania dziś kryjące się pod tym mianem.

Jako pierwszy z okresów w historii przepisów drogowych wskazuje się czasy zaborów. W roku 1826, powstał pierwszy akt prawny, który regulował ruch kołowy na terenie ziem polskich³. Pierwszy samochód pojawił się natomiast w kraju latem 1896 r.⁴. Od tego momentu ich liczba stale, choć powoli, zwiększała się. Jednak równocześnie z pojawieniem się na drogach pierwszych pojazdów mechanicznych pojawiły się na nich również generowane przez ich obecność zagrożenia oraz pierwsze zdarzenia. Nietrudno również dojść do konstatacji, iż w miarę zwiększania się liczby środków transportu rosła również i ich liczba⁵, a polskie prawo nie było dostosowane do zmian oraz rozwoju, jakie zachodziły w kontekście motoryzacji⁶. Nie obowiązywały bowiem jeszcze żadne odrębne przepisy dotyczące karania sprawców przestępstw komunikacyjnych – czyniono to na podstawie przepisów ogólnych, penalizujących spowodowanie obrażeń ciała. Stosowano jednak już wówczas odpowiedzialność cywilną za wyrządzone w wyniku zdarzeń drogowych szkody osobowe oraz w mieniu⁷. Kolejnym krokiem w kierunku unormowania sytuacji drogowej stało się stworzenie pierw-

³ A. Weszczak, *Ekonomiczne i społeczne determinanty bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce*, rozprawa doktorska, Uniwersytet Łódzki, 2018, s. 36, <https://dspace.uni.lodz.pl/bitstream/handle/11089/25186/BRD.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [dostęp: 8.10.2024].

⁴ S. Milewski, *Kształtowanie się przepisów o ruchu drogowym na przykładzie Warszawy (cz. II)*, „Palestra” 2011, nr. 1–2, s. 175.

⁵ P. Gorzelańczyk, *Przestępczość...*, s. 431.

⁶ T. Cyprian, *Przestępstwa komunikacyjne w projekcie nowego kodeksu karnego*, „Palestra” 1963, nr 5, s. 27–28.

⁷ M. Niemiec, *Okres od końca XIX w. do odzyskania przez Polskę niepodległości [w:] Przestępstwo wypadku drogowego w pytaniach i odpowiedziach*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2019.

szego polskiego kodeksu drogowego jesienią 1921 r. – ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz.U. z 1921 r. Nr 89, poz. 656)⁸, która obowiązywała aż do 1962 r.⁹ Następny z dokumentów regulujących ruch stanowiło rozporządzenie Prezydenta RP z 14 lutego 1928 r. o zmianie ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz.U. z 1928 r. Nr 18, poz. 151) oraz jego akt wykonawczy¹⁰.

Niewielkie, choć wciąż dość mocno odstające od aktualnego stanu prawnego zmiany przyniosło wprowadzenie pierwszej, jednolitej dla całego terytorium Polski ustawy karnej – tzw. kodeksu Makarewicza, czyli rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 1932 r. Nr 60, poz. 571 z późn. zm.). Ponownie nie przewidywano w nim wprost czynów stanowiących naruszenie dobra, jakim jest bezpieczeństwo w komunikacji, pojawił się jednak art. 215 zawierający dość szeroko zakrojone przestępstwo spowodowania powszechnego niebezpieczeństwa, przy wykorzystaniu którego karano sprawców zdarzeń zagrażających bądź bezpośrednio prowadzących do uszkodzenia mienia w znacznych rozmiarach albo ujemnych skutków dla zdrowia bądź życia wielu osób, w tym również sprawców spowodowania katastrofy lub jej niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Był on jednak o tyle problematyczny, iż w typie podstawowym zakładał działanie umyślne, a jego § 2 co prawda wprowadzał możliwość skazania w związku z działaniem nieumyślnym, jednak zawarte w nim granice kar (kara aresztu do 1 roku lub kara grzywny) wydawały się niektórym nieodpowiednie do stosowania w przypadku zdarzeń poważniejszych w skutkach¹¹. W pozostałych przypadkach praktyka była analogiczna jak uprzednio – wykorzystywano adekwatne przepisy ogólne. Tak więc, przykładowo w sytuacji doprowadzenia do wypadku ze skutkiem śmiertelnym oskarżonemu o popełnienie tego czynu zarzucano naruszenie artykułu mówiącego o nieumyślnym spowodowaniu śmierci¹². Niedługo po wprowadzeniu kodeksu karnego pojawił się również kolejny akt prawny regulujący ruch drogowy – rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz.U. z 1937 r. Nr 85, poz. 616).

Zdecydowanie większe zmiany przyniósł okres powojenny. Wdrożona wówczas ustawa z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu (Dz.U. z 1959 r. Nr 69, poz. 434) rozpoczęła trwający po dziś dzień okres penalizacji nietrzeźwości w ruchu drogowym, definiując

⁸ A. Weszczak, *Ekonomiczne...*, s. 36.

⁹ M. Niemieć, *Historia przepisów regulujących ruch drogowy oraz bezpieczeństwo w komunikacji*, „Paragraf na Drodze” 2019, nr 3, s. 38.

¹⁰ T. Cyprian, *Przestępstwa...*, s. 27.

¹¹ K. Buchała, *Wybrane problemy odpowiedzialności za popełnienie przestępstwa komunikacyjnego*, „Palestra” 1979, nr 2, s. 7.

¹² T. Cyprian, *Przestępstwa...*, s. 27–28.

pierwsze w polskiej historii przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji – prowadzenie pojazdu, a także nieumyślne spowodowanie katastrofy w stanie nietrzeźwości. Wprowadziła ona również po raz pierwszy karę dodatkową w postaci pozbawienia prawa do prowadzenia pojazdów mechanicznych, orzecaną obligatoryjnie w sytuacji popełnienia przestępstwa w takim stanie, a fakultatywnie także w innych przypadkach. Jednak, co ciekawe, aż do 1963 r. nieuregulowana pozostawała kwestia tego, co należy rozumieć poprzez ów „stan nietrzeźwości”. Dopiero wówczas Sąd Najwyższy określił, iż ma on miejsce wówczas, gdy zawartość alkoholu w krwi jednostki przekracza 0,5 promila z marginesem błędu do 0,2 promila¹³. W tym samym roku rozpoczęto również prace nad nową ustawą karną, która miała w większym stopniu odpowiadać sytuacji w kraju, w tym także drogowej. Projekt zawierał szereg przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym, jak przykładowo: prowadzenie pojazdu w stanie niezdolności fizycznej lub psychicznej (art. 251 § 1), dopuszczenie do prowadzenia pojazdu mechanicznego z naruszeniem przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu (art. 253 § 1), uchylanie się od obowiązku poddania się badaniu fizycznej lub psychicznej zdolności do prowadzenia pojazdu (art. 252) czy nawet ucieczka z miejsca wypadku (art. 254). Zakładał on również wdrożenie odrębnych przepisów odnoszących się bezpośrednio do komunikacji morskiej oraz powietrznej, które miały prowadzić chociażby do penalizacji nieudzielenia pomocy innemu statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie lub osobie ginącej w wodzie przez kapitana statku wodnego, w sytuacji, gdy mógł uczynić to bez narażenia na niebezpieczeństwo własnego statku, załogi i pasażerów (art. 255), nieuczynienia wszystkiego, co możliwe, dla ratowania pasażerów lub załogi oraz opuszczenia statku lub samolotu przed nimi przez kapitana w razie grożącej katastrofy (art. 256) czy niesubordynacji załogi statku wobec rozkazu przełożonego w jej obliczu (art. 257)¹⁴. Projekt ten nie został jednak poddany dalszemu procesowi legislacyjnemu, a przygotowano nowy – obowiązującą od 1970 r. ustawę z dnia 19 kwietnia 1969 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94 z późn. zm.)¹⁵. Był to pierwszy historycznie kodeks, w którym wprost wymieniono dobro prawne „bezpieczeństwa w ruchu”, tytułując jeden z jego rozdziałów „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym” oraz zamieszczono konkretne, godzące w nie czyny¹⁶. Było ich 5 i obejmowały one: nieumyślne lub umyślne spowodowanie katastrofy w komunikacji (art. 136), spowodowanie jej niebezpieczeństwa (art. 137), spowodowanie wypadku (art. 145), dopuszczenie wbrew szczególnemu obowiązkowi do prowadzenia pojazdu niebezpiecznego albo kierowcy nietrzeźwego lub nieposiadającego stosownych uprawnień (art. 146), a także

¹³ K. Buchała, *Wybrane...*, s. 7

¹⁴ T. Cyprian, *Przestępstwa...*, s. 34–38.

¹⁵ L. Tyszkiewicz, *O sposobach przeciwdziałania solidarności między biorącym i dającym łapówkę w obronie przed odpowiedzialnością karną*, „Prokuratura i Prawo” 2004, nr. 11–12, s. 39.

¹⁶ Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94 z późn. zm.), rozdz. XX.

wykonywanie czynności w sposób bezpośredni związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu w takim stanie (art. 147). Uprzednio obowiązujący i wykorzystywany art. 215 Kodeksu karnego z 1932 r. został więc zastąpiony dwoma odrębnymi przepisami związanymi ze spowodowaniem katastrofy lub jej niebezpieczeństwa w sposób nieumyślny lub umyślnie. Katastrofa miała zaś miejsce wówczas, gdy uszkodzone mienie miało większe rozmiary bądź gdy liczba poszkodowanych była większa niż w przypadku czynów kwalifikowanych jako wypadki – tak więc zdarzenia niespełniające przesłanek wielkości co do ich konsekwencji, które pozwoliłyby na nazwanie ich „katastrofą”, stanowiły nic innego jak wypadek. Na podstawie wytycznych wymiaru sprawiedliwości z 1963 r. oraz orzecznictwa granicę stanowiło co najmniej 6 ofiar, a więc więcej niż może znaleźć się w jednym samochodzie osobowym, nie licząc do tego warunku jego kierowcy, lub poważne zniszczenie mienia wycenione na co najmniej kilkadziesiąt tysięcy złotych oraz wystąpienie zagrożenia szkodą na mieniu wycenioną na kwotę przekraczającą 100 000 złotych lub dla życia bądź zdrowia osób. Dodatkowo wypadek dzielił się na dwa rodzaje w zależności od spowodowanych w jego toku skutków – gdy doszło do lekkiego uszkodzenia ciała bądź poważnego uszkodzenia mienia określano go jako „lekki”, a gdy następowało ciężkie uszkodzenie ciała bądź śmierć – jako „ciężki”. Z kolei, kiedy sprawca znajdował się podczas niego w stanie nietrzeźwości, był to wypadek kwalifikowany. Dodatkowo, w 1969 r. prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości stało się wykroczeniem. Zmiany w prawie miały być odpowiedzią na nagminność w występowaniu zdarzeń drogowych w kraju¹⁷.

Przełom motoryzacyjny nastąpił w kraju w 1989 r., kiedy rozpoczął się wzrost zasobności obywateli, a w konsekwencji także wzrost zainteresowania tym rynkiem¹⁸. Niecałe 10 lat później w życie wszedł również nowy, obecnie obowiązujący kodeks karny, który jako pierwszy zawierał odrębny rozdział poświęcony jedynie przestępstwom przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Dziś składa się on z 11 artykułów opisujących 8 czynów możliwych do popełnienia w ruchu drogowym – spowodowanie katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.), spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji (art. 174 k.k.), spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.), prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.), niedostosowanie się do polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego (art. 178b k.k.), dopuszczenie do ruchu niebezpiecznego pojazdu (art. 179 k.k.), pełnienie czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 180 k.k.) oraz prowadzenie pojazdu po cofnięciu uprawnień (art. 180a k.k.). Karalne jest również przygotowanie do

¹⁷ K. Buchała, *Wybrane...*, s. 8–11.

¹⁸ J. Grad, W. Kapustyński, *Zachowania uczestników ruchu drogowego – kultura jazdy a prawo o ruchu drogowym*, <https://www.brd.org.pl/wp-content/uploads/2020/09/Grad-Kapustynski-Kultura-jazdy-publkcja.pdf>, s. 1 [dostęp: 14.05.2024].

spowodowania katastrofy (art. 175 k.k.)¹⁹. Obecnie obowiązującym aktem regulującym ruch drogowy jest ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1251)²⁰. Nie bez znaczenia dla ustawodawstwa w omawianym zakresie było również wstąpienie przez Polskę do Unii Europejskiej – w związku z nim nastąpić musiało dostosowanie wewnętrznych regulacji o charakterze administracyjnym do tych obowiązujących w całej Wspólnocie²¹. Wśród obecnie wiążących aktów prawa międzynarodowego znajduje się Konwencja o ruchu drogowym sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz.U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40 z późn. zm.), uzupełniona Porozumieniem dotyczącym przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielanych na podstawie tych wymagań sporządzonym w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz.U. z 2001 r., Nr 104, poz. 1135)²².

Polskie prawo o ruchu drogowym od lat podlega dość częstym nowelizacjom. W ich konsekwencji tylko w ostatnich latach zwiększono chociażby maksymalne kwoty mandatów możliwe do nałożenia przez funkcjonariuszy oraz sąd w związku z popełnieniem wykroczenia drogowego, wydłużono okres, po którym punkty karne ulegają wykasowaniu, oraz uzależniono rozpoczęcie upływu tego terminu od momentu uregulowania mandatu²³ czy wprowadzono konfiskatę pojazdów kierowcom prowadzącym je w stanie nietrzeźwości. Zaostrzeniu uległy również kary za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji²⁴. Co pewien czas debatuje się także nad wprowadzeniem nowego czynu do ich obecnego katalogu – tak zwanego zabójstwa samochodowego. Jest to spowodowane wyrażaną przez niektórych opinią, iż sprawcy zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym nie są dostatecznie surowo karani, i zwykle powraca wówczas, gdy w mediach pojawiają się doniesienia na temat tragicznego w przebiegu oraz skutkach zdarzenia drogowego, co może świadczyć o populistycznym charakterze tego projektu. Co ciekawe, zgodnie z sondażem IBRiS ponad trzy czwarte Polaków opowiada się za taką zmianą, a poparcie pomysłu nie jest związane z ich poglądami politycznymi²⁵. Znamiona czynu, który miałby figurować w kodeksie pod

¹⁹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 17 z późn. zm.) (dalej jako: Kodeks karny).

²⁰ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) (dalej jako: Prawo o ruchu drogowym).

²¹ J. Grad, W. Kapustyński, *Zachowania...*, s. 1–2.

²² M. Niemiec, *Okres od końca II wojny światowej do czasów obecnych*, [w:] *Przestępstwo wypadku drogowego w pytaniach i odpowiedziach*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2019.

²³ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/od-17-wrzesnia-wazne-zmiany-w-przepisach-ruchu-drogowego> [dostęp: 10.10.2024].

²⁴ <https://www.gov.pl/web/sprawiedliwosc/ministerstwo-sprawiedliwosci-konsekwentnie-zaostrza-kary-dla-pijanych-kierowcow> [dostęp: 10.10.2024].

²⁵ <https://www.pap.pl/aktualnosci/czy-polacy-chca-wprowadzenia-pojecia-zabojstwa-drogowego-w-prawie-jest-sondaz> [dostęp: 10.10.2024].

ową nazwą, budzą jednak niemałe oraz słuszne zastrzeżenia w środowisku naukowym²⁶. W obliczu aktualnych przepisów prawa oraz obrazu przestępczości drogowej w Polsce nie wydaje się również, by była to zmiana konieczna do wprowadzenia.

²⁶ Zob. M. Małecki, P. Banaśkiewicz, K. Bielak et al., *Zabójstwo drogowe. Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r., SH-020-263/24, Sejm X kadencji, ekspertyza*, Kraków 2024, <https://kipk.pl/wp-content/uploads/2024/11/zabojstwo2024.pdf> [dostęp: 15.11.2024].

2. Przestępstwo spowodowania wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Pierwsze, a zarazem najczęściej występujące spośród wybranych do przeprowadzonego badania przestępstwo drogowe to spowodowanie wypadku komunikacyjnego. Można je popełnić zarówno poprzez działanie, jak i zaniechanie²⁷, a zostało ono stypizowane w art. 177 k.k. Zgodnie z jego treścią, by mówić o tym, że dane zdarzenie stanowiło wypadek, musi ono wykazywać szereg charakterystycznych cech. Po pierwsze, co nie wynika bezpośrednio z przepisu karnego, musi nastąpić ono z udziałem co najmniej dwóch uczestników ruchu, niezależnie od ich sposobu przemieszczania się – w omawianym wariancie drogowym mogą być oni przykładowo kierowcami lub pasażerami pojazdów mechanicznych, pieszymi, rowerzystami czy osobami poruszającymi się przy wykorzystaniu urządzeń wspomagających ruch (UWR), w różnych kombinacjach. Oczywisty wyjątek stanowi tu sytuacja pieszy–pieszy, która nie pozwoliłaby na wypełnienie znamion omawianego czynu. Po drugie, musi dojść do nieumyślnego (a więc możliwego do przewidzenia, ale nieprzewidzianego) bądź umyślnego (czyli obejmującego zamiar lub przewidywanie takiej możliwości²⁸) naruszenia choć jednej z zasad bezpieczeństwa w ruchu. Co ważne, jako owe zasady rozumie się zarówno te skodyfikowane, tak więc znajdujące się w wyżej wspomnianym akcie ustanawiającym prawo o ruchu drogowym, oraz wynikające z niego pośrednio, jak i związane z samą istotą bezpieczeństwa w ruchu²⁹, ale nie zwyczajnie przyjęte i stosowane przez jego uczestników³⁰. Ich przestrzeganie bądź nie powinno w każdym przypadku podlegać ocenie przez pryzmat okoliczności towarzyszących danemu zdarzeniu³¹, bowiem zachowanie, które będzie adekwatne w jednej sytuacji, może wcale nie być takim w innej. Po trzecie natomiast, naruszenie to musi doprowadzić, a więc być przyczyną, nieumyślnego spowodowania obrażeń ciała u innego bądź innych niż

²⁷ Postanowienie SN z 12 sierpnia 2009 r., V KK 34/09, OSNKW 2009, nr 9, poz. 81.

²⁸ Kodeks karny, art. 9.

²⁹ Uchwała SN(CI) z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33 (dalej jako: Uchwała SN(CI)), pkt 6.

³⁰ Postanowienie SN z 12 czerwca 2020 r., III KK 42/20, LEX nr 3277083.

³¹ Wyrok SA w Szczecinie z 3 września 2020 r., I ACa 332/20, LEX nr 3116056.

sprawca uczestników ruchu, co czyni z omawianego czynu przestępstwo skutkowe. Stwierdzenie, iż mimo zachowania wszelkich reguł ostrożności i tak by do niego doszło, wyklucza możliwość przypisania sprawstwa³². Natomiast w sytuacji, gdy do naruszenia reguł dojdzie ze strony więcej niż jednego uczestnika ruchu, należy także dokonać analizy istotności oraz stopnia tego naruszenia w odniesieniu do każdego z nich, a także oceny reguł, których dotyczyły. Jeśli wówczas dojdzie się do konstatacji, iż wyeliminowanie któregośkolwiek z nich doprowadziłoby do niewystąpienia wypadku, należałoby uznać wszystkich uczestników za współodpowiedzialnych spowodowania zdarzenia³³.

W zależności od postaci skutków wyróżniamy dwa typy wypadku. W typie podstawowym określonym w art. 177 § 1 k.k., dochodzi do uszczerbku na zdrowiu zawartego w art. 157 § 1 k.k., a więc średniego, który rozumiemy jako naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwające dłużej niż 7 dni³⁴, ale niemające charakteru trwałego³⁵. Z kolei w typie kwalifikowanym, określonym w art. 177 § 2 k.k., dochodzi do uszczerbku na zdrowiu zawartego w art. 156 § 1 k.k., a więc ciężkiego, rozumianego jako trwałe i istotne naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia³⁶, bądź śmierci. Co również ważne, o ile w typie kwalifikowanym spowodowanie wypadku w komunikacji stanowi przestępstwo publicznoskargowe, o tyle w typie podstawowym, w związku z art. 177 § 3 k.k., jest już przestępstwem względnie wnioskowym, którego ściganie wyłącza brak takiej woli ze strony ofiary, jeżeli jest ona osobą najbliższą dla sprawcy w rozumieniu art. 115 § 11 k.k. Ustawodawca chroni w ten sposób stosunki, jakie łączą dwie strony konfliktu prawnego, wartość jaką jest rodzina, oraz dąży do zapobiegnięcia wtórnej wiktylizacji³⁷. Co ciekawe, tego charakteru czynu nie niweluje również sytuacja, w której zostaje on popełniony w warunkach art. 178 k.k., a więc w okolicznościach, które ustawodawca określił jako zaostrzające odpowiedzialność za spowodowanie wypadku w komunikacji. Należą do nich znajdowanie się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, jak również zażywanie tych substancji po popełnieniu czynu, a przed poddaniem stosownemu badaniu mającemu ustalić ich zawartość w organizmie, oraz ucieczka z miejsca zdarzenia. Wówczas sprawcy grozi kara w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy również przesuniętej w ten sposób. Inne zasady obowiązują w sytuacji, w której okoliczności te współwystępują ze skutkami opisanymi w art. 177 § 2 k.k., bowiem gdy następstwem wypadku jest ciężki uszczerbek na zdrowiu, orzeka się karę nie niższą niż 3 lata pozbawienia wolności i nie wyższą niż

³² Postanowienie SN z 30 lipca 2020 r., III KK 165/20, LEX nr 3150243.

³³ J. Lachowski [w:] V. Konarska-Wrzošek, *Kodeks karny. Komentarz*, wyd. IV, Warszawa 2023, art. 177.

³⁴ Wyrok SN z 8 marca 2023 r., III KK 594/22, LEX nr 3562735.

³⁵ Kodeks karny, art. 157 § 1.

³⁶ Ibidem, art. 156 § 1.

³⁷ R. Kowalski, P. Bury, *Pokrzywdzony będący osobą najbliższą dla oskarżonego na tle regulacji art. 177 k.k.*, „Studenckie Prace Prawnicze, Administratywistyczne i Ekonomiczne” 2023, nr 1, s. 58–59.

dwukrotność górnej granicy ustawowego zagrożenia, a gdy następuje śmierć człowieka – od 5 do 20 lat tejże kary³⁸. Natomiast w przypadku „podstawowym” – określonym bezpośrednio w art. 177 § 2 k.k. – sprawca podlega karze pozbawienia wolności wynoszącej od 6 miesięcy do 8 lat. Z kolei gdy dojdzie jedynie do spowodowania średniego uszczerbku na zdrowiu, mowa jest o karze pozbawienia wolności do lat 3³⁹. Co ważne, spowodowanie wypadku drogowego jest przestępstwem, którego granice kary pozwalają na orzeczenie także grzywny lub ograniczenia wolności w warunkach art. 37a k.k.⁴⁰ oraz zastosowanie warunkowego umorzenia postępowania, jednak tylko w przypadku jego popełnienia w typie podstawowym⁴¹.

W sprawach dotyczących spowodowania wypadku nieobce jest także stosowanie wobec ich sprawców środków karnych, a przede wszystkim zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, który co do zasady orzeka się fakultatywnie na okres od 1 roku do 15 lat i w odniesieniu do ich określonego rodzaju, w przypadku popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Wyjątek stanowi ponownie popełnienie czynu w warunkach zaostrzających reakcję prawnokarną wymienionych w art. 178 k.k. – wówczas środek ten jest stosowany obligatoryjnie na czas nie krótszy niż 3 lata oraz do lat 15 w odniesieniu do wszystkich bądź wybranych pojazdów, a także gdy w konsekwencji zdarzenia nastąpi ciężki uszczerbek na zdrowiu bądź śmierć innego uczestnika ruchu i wówczas orzeka się go dożywotnio oraz w stosunku do wszelkich pojazdów mechanicznych⁴². Jest on nie tylko równoznaczny z utratą posiadanych praw do ich prowadzenia, ale także możliwością ich uzyskiwania we wskazanym okresie⁴³. Ponadto wobec sprawców tego czynu stosować można i stosuje się również świadczenie pieniężne, orzekane w wysokości do 60 000 złotych, podanie wyroku do publicznej wiadomości, a także zakaz zajmowania określonego stanowiska, wykonywania określonego zawodu lub prowadzenia określonej działalności gospodarczej⁴⁴. Spośród środków kompensacyjnych wykorzystuje się z kolei obowiązek naprawienia szkody w całości lub części bądź nawiązkę w wysokości do 100 000 złotych, której zastosowanie jest obligatoryjne znów w sytuacji popełnienia czynu w warunkach art. 178 k.k. i musi ona wynosić wówczas co najmniej 10 000 złotych. W sytuacji, gdy osoba pokrzywdzona przestępstwem poniosła skutek niego śmierć, orzeka się ją na rzecz jej osób najbliższych, o ile spowodowało to znaczne pogorszenie ich sytuacji, lub Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej (FPPoPP). Można od tego jednak odstąpić, jeśli konieczność zapłaty nawiazki spowodowałaby zbyt duży uszczerbek dla sprawcy, doszło do jego pojedna-

³⁸ Kodeks karny, art. 178.

³⁹ Ibidem, art. 177.

⁴⁰ Ibidem, art. 37a.

⁴¹ Ibidem, art. 66.

⁴² Ibidem, art. 42.

⁴³ Uchwała SN(CI), pkt 24.

⁴⁴ T. Razowski, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, art. 177.

nia z pokrzywdzonym lub orzeczono obowiązek naprawienia szkody bądź zadośćuczynienie w kwocie przekraczającej 10 000 złotych⁴⁵. Stosunkowo nowym rozwiązaniem prawnym jest również przepadek pojazdu mechanicznego lub jego równowartości, gdy został on zbyty, darowany, ukryty lub nie stanowi wyłącznej własności sprawcy. Wyjątek stanowi sytuacja, w której należał on do pracodawcy i był wykorzystywany przez sprawcę w celu realizacji obowiązków służbowych lub zawodowych. Wówczas sąd orzeka nawiązkę na rzecz wyżej wspomnianego Funduszu, w kwocie nie niższej niż 5000 złotych. Przepadku nie stosuje się także w sytuacji, gdy byłoby to niemożliwe lub niecelowe⁴⁶. Jego orzeczenie ma charakter fakultatywny w przypadku popełnienia przestępstwa w warunkach art. 178 k.k., a obligatoryjny wtedy, kiedy zawartość alkoholu w organizmie sprawcy była wyższa od 1 promila we krwi bądź 0,5 mg/dm³ w wydychanym powietrzu lub prowadziła do takiego stężenia⁴⁷.

2.1. Statystyczny obraz przestępstwa

Główne źródło informacji na temat obrazu przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji w Polsce stanowią statystyki policyjne. Należy jednak zwrócić uwagę na to, iż najobszerniejsze, ogólnodostępne opracowania dotyczą całej grupy czynów zgłoszonych jako wypadki, a nie tych, w przypadku których ostatecznie wszczęto postępowanie z art. 177 k.k. lub stwierdzono fakt popełnienia czynu zabronionego. Może to wynikać chociażby z braku wypełnienia jego ustawowych znamion czy odstąpienia od ścigania w warunkach art. 177 § 3 k.k. Oznacza to równocześnie, iż mimo że są one obecnie najlepszym źródłem informacji, z pewnością nie będą źródłem idealnym. W związku z powyższym w niniejszym opracowaniu dane te uzupełniono oraz zestawiono z danymi dotyczącymi przestępstw stwierdzonych, a uzyskanymi bezpośrednio z Komendy Głównej Policji.

Zgodnie ze wspomnianymi danymi statystycznymi liczba wypadków w komunikacji, z małymi wyjątkami, rokrocznie maleje, podczas gdy liczba pojazdów mechanicznych rośnie, co oznacza, iż ogólna tendencja występująca w czasach rozwoju transportu uległa odwróceniu. W 2023 roku zgłoszono 20 936 wypadków, co uplasowało Polskę na 10. miejscu pod względem ich liczby wśród wszystkich krajów Unii Europejskiej⁴⁸. Liczba postępowań wszczętych z art. 177 k.k. wniosła natomiast 16 012, a przestępstw stwierdzonych 8690⁴⁹. Rok wcześniej

⁴⁵ Kodeks karny, art. 47.

⁴⁶ Ibidem, art. 44b.

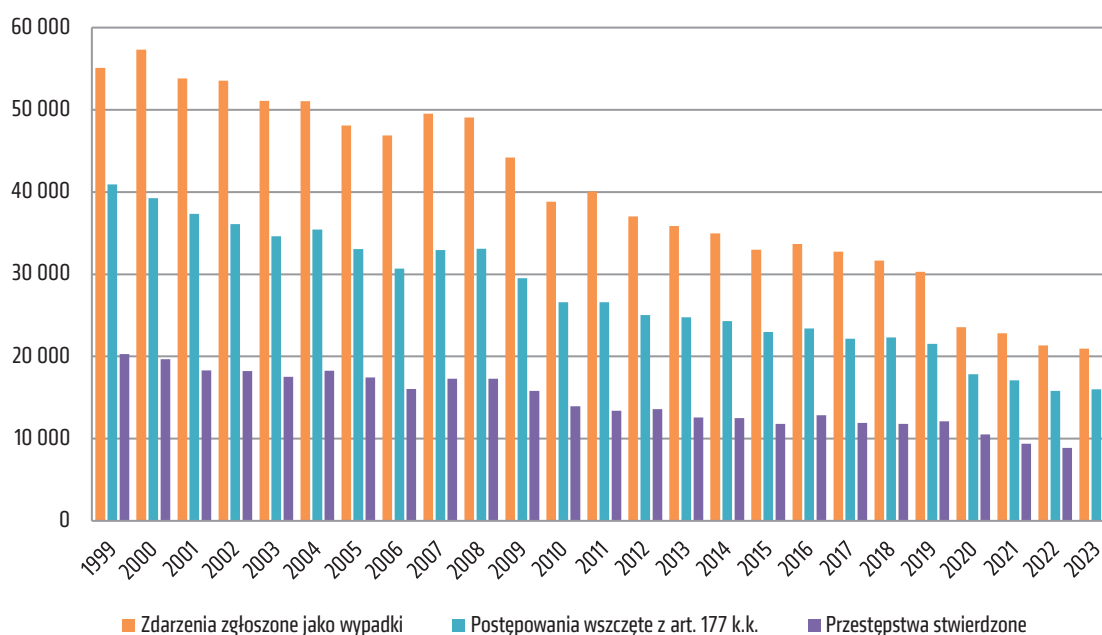
⁴⁷ Ibidem, art. 178 § 3.

⁴⁸ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Warszawa 2024, s. 83.

⁴⁹ <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwno-2/63461,Wypadek-komunikacyjny-art-177.html> [dostęp: 16.10.2024].

było to kolejno 21 322⁵⁰, 15 803 oraz 8858, co stanowi niewielkie odchylenie występującej od kilku lat tendencji, malejącej pod względem liczby postępowań wszczętych oraz przestępstw stwierdzonych⁵¹. Z dużą dozą pewności można jednak stwierdzić, że nie dojdzie do jej zmiany – takie wahania są bowiem naturalne i, jak już zostało to zaznaczone, można je zaobserwować również w przeszłości.

Wykres 1. Liczba zdarzeń zgłoszonych jako wypadki, postępowań wszczętych z art. 177 k.k. oraz przestępstw stwierdzonych w latach 1999–2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Ponadto, w omawianych latach, w wyniku zdarzeń zgłoszonych jako wypadki drogowe śmierć poniosły 1893 osoby (2023 r.) oraz 1896 osób (2022 r.), a obrażeń ciała doznało kolejno 24 125 (w tym 7595 ciężkich) i 24 743 osoby (w tym 7541 ciężkich)⁵². W omawianym przypadku również obserwujemy tendencję malejącą, która była zresztą przyczyną wcześniej wspomnianego wyróżnienia Polski w 2023 r. przez ETSC, ale jest i naturalnym efektem zmniejszającej się liczby zdarzeń drogowych. Należy również wspomnieć, iż jako ofiarę śmiertelną wypadku rozumie się osobę, która zginęła na miejscu bądź w ciągu 30 dni od daty wystąpienia zdarzenia⁵³.

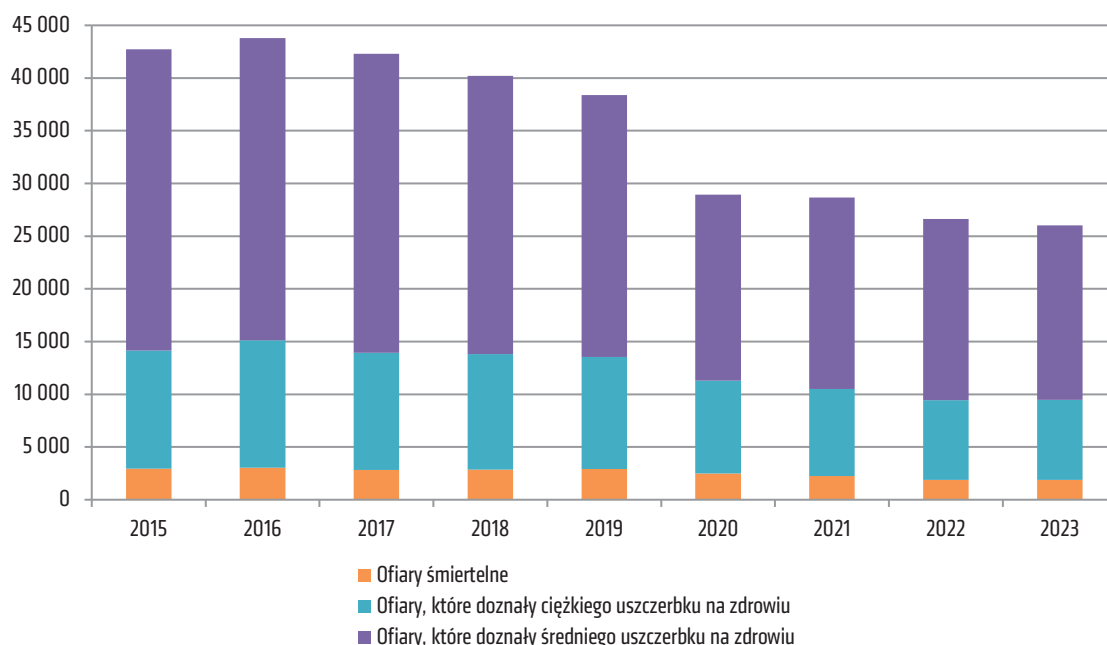
⁵⁰ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, Warszawa 2023, s. 6.

⁵¹ <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63461,Wypadek-komunikacyjny-art-177.html> [dostęp: 16.10.2024].

⁵² Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 6; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 6.

⁵³ P. Gorzelańczyk, *Przestępczość...*, s. 431.

Wykres 2. Liczba ofiar zdarzeń zgłoszonych jako wypadki drogowe w latach 1999–2023 w podziale według poniesionych skutków



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Analizując problematykę powodowania wypadków w komunikacji, warto również przyjrzeć się bliżej charakterystyce tych czynów oraz ich rozmieszczeniu czasowo-przestrzennemu. W latach 2022–2023 największą liczbę zdarzeń zgłoszono w województwach wielkopolskim (kolejno 2299 oraz 2319), małopolskim (2226 i 2211) oraz łódzkim (2209 i 2127). Gdyby dane z Komendy Stołecznej Policji analizowano łącznie z wszystkimi pochodzącymi z województwa mazowieckiego, wówczas to w nim liczba ta byłaby najwyższa⁵⁴. Gdy dane dotyczące zdarzeń przedstawia się w formie współczynnika ich liczby w przeliczeniu na 100 000 mieszkańców, sytuacja również wygląda nieco inaczej. Wówczas na czoło wysuwają się województwa łódzkie (89,7 w 2023 r. oraz 92,6 w 2022 r.), mazowieckie (odpowiednio 77,5 i 75,3) oraz wielkopolskie (66,4) w 2023 r., a pomorskie (67,5) w 2022 r.⁵⁵ Wartości te nie są analogiczne do rozmiarów współczynnika przestępczości ogółem dla poszczególnych województw – jest on bowiem najwyższy w przypadku województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego⁵⁶.

⁵⁴ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 8; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 8.

⁵⁵ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 9; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 9.

⁵⁶ B. Gruszczyńska et al., *Atlas przestępczości w Polsce 6*, Wydawnictwo Instytutu Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2021, s. 14.

Analiza rozkładu skutków wypadków wskazuje jeszcze inne wyniki – nie obserwujemy bowiem ścisłej zależności pomiędzy liczbą zgłoszonych zdarzeń a liczbą ofiar w poszczególnych województwach. W 2023 r. najwięcej osób poniosło w ich konsekwencji śmierć w województwach mazowieckim (204), wielkopolskim (186) oraz łódzkim (166). Województwo małopolskie, w którym w omawianym czasie liczba wypadków dość mocno wyróżniała się na tle pozostałych części Polski, w tym przypadku plasuje się dopiero na siódmym miejscu (117). Podobną sytuację można zaobserwować w 2022 r., w którym najwięcej zgonów w wyniku uczestnictwa w zdarzeniu zgłoszonym jako wypadek odnotowano w województwach wielkopolskim (214), mazowieckim (189) i łódzkim (164), podczas gdy w małopolskim liczba ta wynosiła 102. Ten brak zbieżności może być jednak efektem ogólnie małej liczby ofiar śmiertelnych oraz stosunkowo niewielkich różnic w tym zakresie pomiędzy poszczególnymi jednostkami administracyjnymi. Dane dotyczące osób, które w wyniku uczestnictwa w zdarzeniach doznały uszczerbku na zdrowiu, pokrywają się z rozkładem zgłoszonych wypadków w większym stopniu – w 2023 r. ich największą liczbę odnotowano w województwach wielkopolskim (2682), małopolskim (2561) i łódzkim (2453), podobnie jak rok wcześniej, gdy wynosiły one 2633 w łódzkim, 2617 w wielkopolskim oraz 2615 w małopolskim. W przypadku skutków, bardziej niż wskaźnikowi liczby ofiar w odniesieniu do liczby mieszkańców, warto poświęcić uwagę wynikom, które uzyskuje się po przeliczeniu ich na 100 zdarzeń. Okazuje się bowiem, że zdecydowanie częściej w zdarzeniach zgłoszonych jako wypadki ginie się w województwach podlaskim (21,9 w 2023 r. i 20,7 w 2022 r.) oraz lubelskim (kolejno 15,2 i 15,4). Dodatkowo w 2023 r. wysoki wskaźnik odnotowano także w województwie lubuskim (14), a w 2022 r. w opolskim (14,6). Z kolei ofiar, które doznały uszczerbku na zdrowiu przypadających na 100 zdarzeń w 2023 r. było najwięcej w województwach lubuskim (121), mazowieckim (119,2) oraz pomorskim (118), a rok wcześniej w pomorskim (122,2), mazowieckim (121,1) i łódzkim (119,2). Ciekawe jest również to, iż najniższe wskaźniki odnotowane w tej grupie mają jednostki administracyjne z równocześnie najwyższymi wskaźnikami ofiar śmiertelnych⁵⁷.

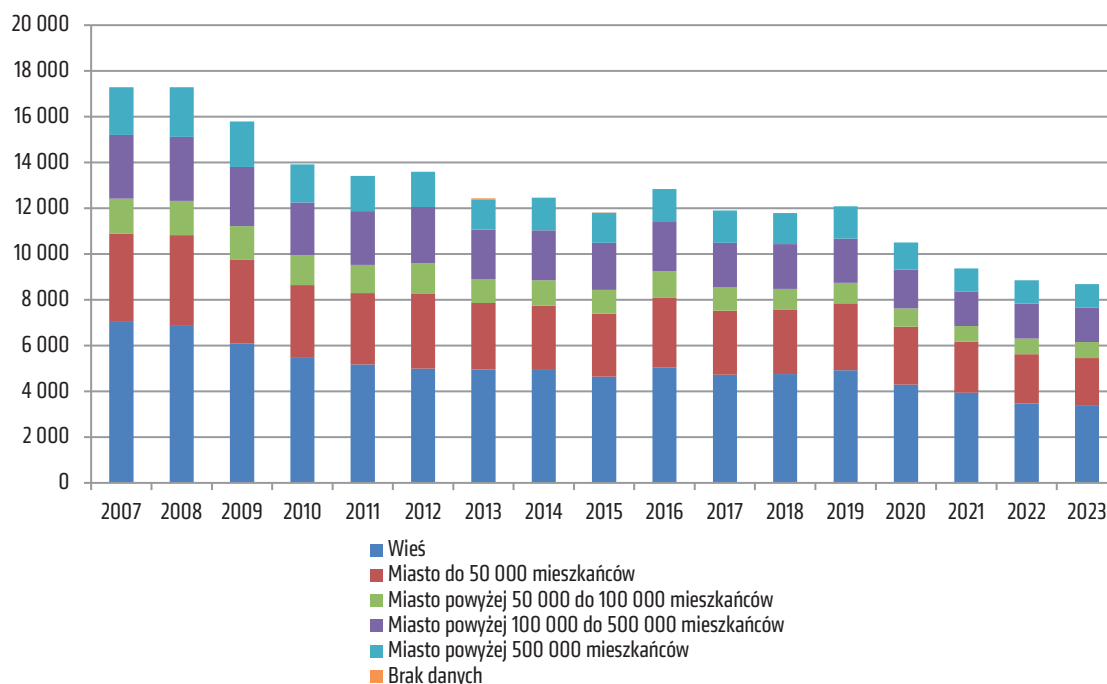
Dane pochodzące bezpośrednio z Komendy Głównej Policji, a dotyczące przestępstw stwierdzonych z art. 177 k.k., pozwalają na czasowo-przestrzenne spojrzenie na ten czyn z innej perspektywy – w podziale według klasy miejscowości miejsca popełnienia danego zdarzenia. Okazuje się, że niezmiennie największa część z nich ma miejsce na wsi (3395 w 2023 r. oraz 3471 w 2022 r., czyli po około 39% w obydwu latach), co stanowi prawidłowość w przypadku wszystkich przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, a równocześnie stoi w opozycji do ogólnych statystyk dotyczących przestępczości w Polsce⁵⁸. Drugim w kolejności

⁵⁷ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 10–11; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 10–11.

⁵⁸ Zob. B. Gruszczyńska et al., *Atlas przestępczości w Polsce 6*, Wydawnictwo Instytutu Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2021, s. 12.

miejszem występowania tych zdarzeń były mniejsze miasta (kolejno 2063 i 2150, czyli po około 24%). Może to być związane z różnicami w zakresie kultury jazdy w danych miejscach, natężeniem ruchu oraz infrastrukturą drogową, powodującymi konkretne zachowania wśród uczestników ruchu.

Wykres 3. Liczba przestępstw stwierdzonych z art. 177 k.k. w latach 2007–2023 w podziale według klasy miejscowości miejsca popełnienia poszczególnych czynów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Pod względem czasu, zdarzenia zgłaszane jako wypadki w latach 2022–2023 występowały najczęściej w okresie od maja do października, co może być związane z obserwowanym podczas niego częstszym przemieszczaniem się związanym z podróżami o charakterze rekreacyjnym. Równoległe do tego obserwuje się wówczas również zwiększenie liczby ofiar zarówno śmiertelnych, jak i tych, które doznały uszczerbków na zdrowiu. W tym przypadku tendencje nie są jednak już aż tak jednoznaczne i mogą zależeć od różnych czynników. Przykładowo w 2023 r. stosunkowo dużą liczbę ofiar śmiertelnych odnotowano także w styczniu oraz listopadzie, a rannych również w grudniu, podczas gdy w 2022 r. tych ostatnich zdecydowanie więcej niż we wspomnianych miesiącach było w marcu⁵⁹. Należałoby się zastanowić, czy to ostatnie, wraz ze zwiększeniem liczby wypadków i ofiar śmiertelnych w stosunku do miesięcy sąsiadujących, mogło być związane z rozpoczęciem działań wojennych na terenie Ukrainy oraz świadczoną w związku z tym pomocą. Rozpatrując

⁵⁹ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 14; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 14.

kwestie związane z czasem, warto przyjrzeć się również częściom doby, w których najczęściej mają miejsce omawiane zdarzenia drogowe. Zgodnie ze statystykami policyjnymi dominują one w okresie zwiększonego natężenia ruchu, a więc w godzinach popołudniowych, w porze dziennej, natomiast najmniej jest ich nocą i wczesnym rankiem, kiedy ruch jest dostrzegalnie najmniejszy. Wówczas również naturalnie występuje mniejsza liczba ofiar.

Kolejnym aspektem, na który należy zwrócić uwagę, są okoliczności oraz miejsce, w których najczęściej dochodzi do zdarzeń zgłaszanych organom ścigania jako wypadki. Co wydawać się może nieco kontrintuicyjne, niezmiennie lwia część z nich ma miejsce wówczas, gdy panują dobre warunki atmosferyczne i na prostych odcinkach jezdni dwukierunkowych, jednojezdniowych (około 80% w latach 2022–2023)⁶⁰. Najczęściej polegają one na bocznym zderzeniu się pojazdów (ponad 30% w analizowanym okresie) bądź najechaniu na pieszego (ponad 20%). To drugi z tych rodzajów zdarzeń generuje największy odsetek ofiar śmiertelnych (około 24% w latach 2022–2023)⁶¹, co jest oczywiście konsekwencją kontaktu pomiędzy niczym nie chronionym ludzkim ciałem, a zdecydowanie cięższym, szybszym oraz bardziej wytrzymałym pojazdem. Dlatego też pieszych zalicza się do grupy niechronionych uczestników ruchu⁶². Uszczerbek na zdrowiu jest z kolei głównie konsekwencją zderzeń pomiędzy pojazdami (około 32% w analizowanym okresie).

Zgodnie z policyjnymi danymi statystycznymi wina za spowodowanie zdarzenia w zdecydowanej większości przypadków zostaje przypisana kierowcy pojazdu mechanicznego (około 90% w latach 2022–2023)⁶³, którym w zdecydowanej większości jest mężczyzna. To prawidłowość istniejąca zarówno w kontekście zdarzeń zgłoszonych jako wypadki (około 72% w 2023 r.)⁶⁴, jak i przestępstw stwierdzonych z art. 177 k.k. (około 76% w tym samym czasie), oraz zgodna z ogólnym obrazem przestępczości. Co prawda, mężczyźni są równocześnie posiadaczami prawa jazdy nieco częściej niż kobiety (w 2017 r. stanowili 58% wszystkich kierowców)⁶⁵, jednak badania wskazują, iż nawet po uwzględnieniu różnic w odsetkach to oni powodują omawiane zdarzenia drogowe zdecydowanie częściej⁶⁶.

⁶⁰ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 17–19; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 17–19.

⁶¹ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 23; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 23.

⁶² World Health Organization, *World report on road traffic injury prevention*, Geneva, 2004, s. 41.

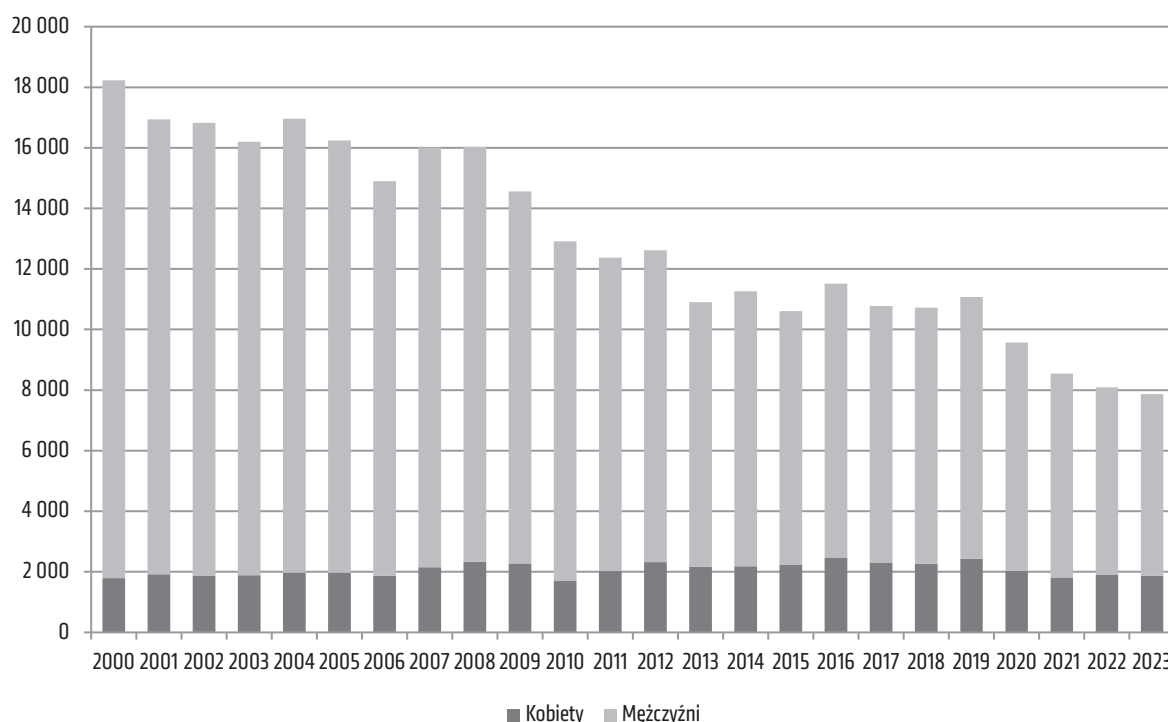
⁶³ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 25; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 25.

⁶⁴ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 27; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 27.

⁶⁵ B. Jackowska, E. Wycinka, *Wpływ generacji na ryzyko wypadków drogowych*, „Wiadomości Statystyczne. The Polish Statistician” 2019, t. 64, nr 2, s. 70.

⁶⁶ Ibidem, s. 65.

Wykres 4. Liczba podejrzanych o popełnienie czynu z art. 177 k.k. w latach 2000–2023 w podziale według płci



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Co więcej, głównymi przyczynami zdarzeń zgłoszonych jako wypadki, a spowodowanych przez kierowców, były nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (24% w 2023 r. i 23,4% w 2022 r.), oraz niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (kolejno 22,1% i 23,1%)⁶⁷.

Mimo iż według tego samego źródła danych dużą część sprawców zdarzeń zgłoszonych jako wypadki stanowią ci w wieku 25–39 oraz 40–59 lat, to, biorąc pod uwagę liczebność poszczególnych grup wiekowych, wskaźnik osób w wieku 18–24 lat jest najwyższy (11,54 w 2023 r. i 12,01 w 2022 r.)⁶⁸.

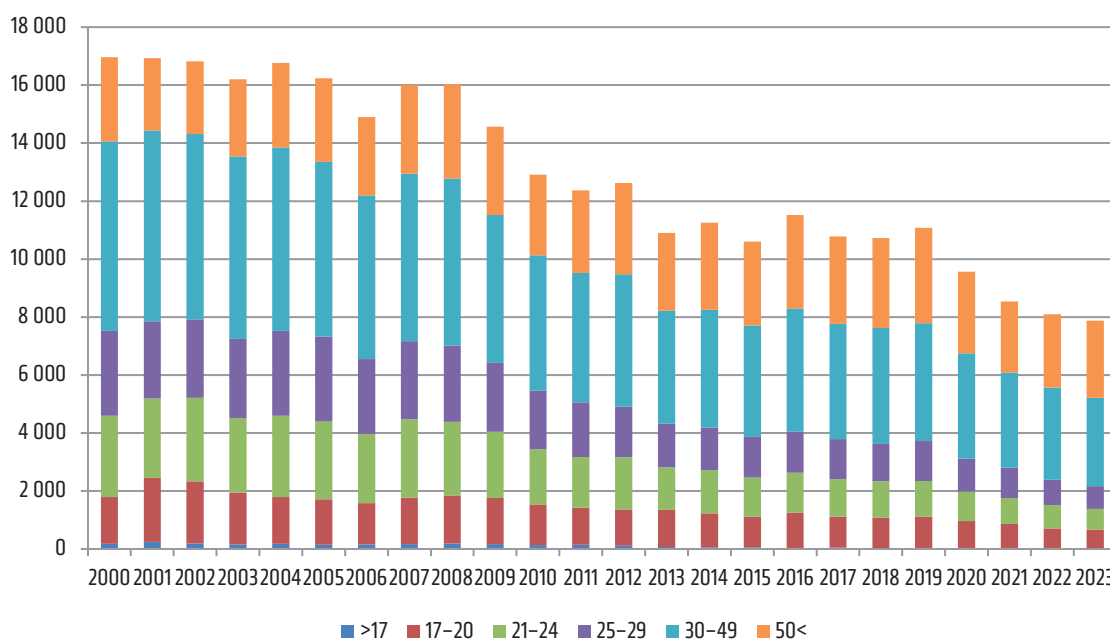
W przypadku danych dotyczących przestępstw stwierdzonych z art. 177 k.k. występują one w podziale na inaczej ułożone grupy wiekowe, co utrudnia ich zestawienie „wprost”. Można jednak na ich podstawie stwierdzić, iż od lat najliczniejszą grupę stanowią podejrzani w wieku 30–49 lat (kolejno 3056 oraz 3178, czyli około 39% w porównaniu do 36% w 2000 r.), natomiast odsetek tych w wieku 17–24 lata nieco zmalał (kolejno 1352

⁶⁷ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 26; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 26.

⁶⁸ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 28; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 28.

i 1476, czyli około 17–18% w porównaniu do 24% w pierwszym roku objętym analizą). Odwrotną tendencję obserwuje się w przypadku podejrzanych najstarszych wiekiem – ich liczba wzrosła na przestrzeni lat dość znacząco (z około 16% w 2000 r. do około 34% w 2023 r.), co może być efektem wydłużania się życia. Wyniki przeliczenia na wskaźniki na 100 000 ludności⁶⁹ również pośrednio potwierdzają tę tezę, ponieważ okazuje się, iż na przestrzeni lat 2000–2023 jego wartość dla tej grupy spadła, podobnie jak dla pozostałych. Mimo to jednak odsetki osób najstarszych są tu dość wysokie w porównaniu z danymi dla wszystkich podejrzanych⁷⁰. Dodatkowo, również w przypadku przestępstw stwierdzonych, najwyższy wskaźnik przypada na populację osób w wieku 17–24 lata, a stosując węższy podział – 21–24 lata, ponieważ dla grupy osób mających 17–20 lat jest on bardzo niski, co może być efektem dopiero wkraczania w wiek umożliwiający uzyskiwanie uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi, które dominują pod względem udziału w omawianych zdarzeniach.

Wykres 5. Liczba podejrzanych o popełnienie czynu z art. 177 k.k. w latach 2000–2023 w podziale według przedziałów wiekowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

⁶⁹ W tym oraz kolejnych przypadkach obliczeń dokonano przy wykorzystaniu danych statystycznych na temat liczby ludności według podziału pod względem wieku pochodzących z bazy Głównego Urzędu Statystycznego.

⁷⁰ B. Gruszczyńska et al., *Atlas przestępczości w Polsce 6*, Wydawnictwo Instytutu Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2021, s. 48.

Dodatkowo, nieco fragmentaryczne dane, bo pochodzące jedynie z lat 2007–2012, wskazują na to, że podejrzani o popełnienie czynu z art. 177 k.k. w dominującej części byli osobami pracującymi (około 61% w 2007 r. i do około 53% w 2012 r.), w tym przede wszystkim pracownikami produkcyjnymi (około 36–37% w latach 2011–2012), wykonującymi zawody inne niż wymienione (około 22–23%) oraz właścicielami działalności gospodarczych (około 15%). Drugą, choć już zdecydowanie mniej liczebną grupę stanowili wówczas bezrobotni (około 12–14% w latach 2007–2012), a trzecią – emeryci i renciści (około 9–10%). Dodatkowo zdecydowana większość z nich zamieszkiwała na terenie komendy policji prowadzącej postępowanie w ich sprawie (około 68–69%), co wskazuje na fakt, iż do wypadków dochodziło najczęściej w okolicy, w której podejrzani spędzali najwięcej czasu, a więc równocześnie można by postawić hipotezę, iż dobrze ją znali. Może być to zarówno efektem częstego poruszania się po niej, a wynikającego z miejsca zamieszkania, jak i, przykładowo, wiążącej się z tym mniejszej ostrożności podczas jazdy, stanowiącej efekt przekonania o dobrej znajomości infrastruktury czy organizacji ruchu drogowego. W następnej kolejności podejrzani zamieszkiwali teren sąsiedniej komendy policji (około 14–15% w omawianym okresie) lub innego województwa (około 8–10%)⁷¹.

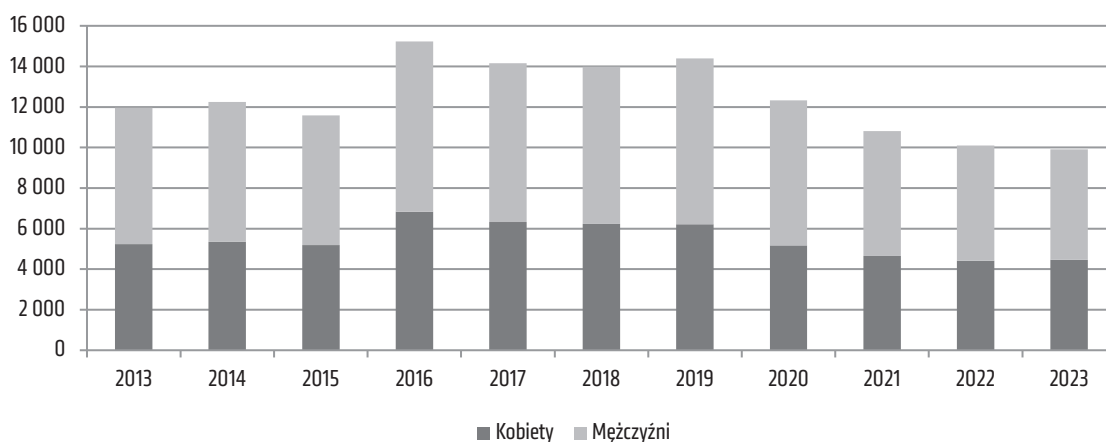
Warto również wspomnieć tu o częstotliwości, z jaką w postępowaniu przygotowawczym stosowano środki zapobiegawcze, a także które z nich. Dane statystyczne z lat 2007–2012 wskazują, iż była ona dość zróżnicowana (od około 9% w 2007 r., ze wzrostem do około 22% w następującym po nim i spadkiem do około 11% w 2012). Środkiem najczęściej stosowanym w tym okresie w stosunku do podejrzanych o popełnienie czynu z art. 177 k.k. były poręczenie majątkowe (odsetki wahały się w granicach od około 35% do 39% przypadków, czyli w stosunku do około 2–3% wszystkich podejrzanych o ten czyn), areszt tymczasowy, a także dozór policji (po około 28–34% każdy, czyli również w stosunku do około 1–2% z tych osób). Najrzadziej wykorzystywane było z kolei zawieszenie w czynnościach służbowych, które w co drugim z analizowanych lat nie występowało w ogóle⁷².

Wśród ofiar zdarzeń zgłoszonych jako wypadki również dominują kierujący oraz pasażerowie pojazdów mechanicznych, a w szczególności samochodów osobowych (niemalże 50% w latach 2022–2023). Kolejną, choć już dość znacznie mniej liczną grupę stanowią piesi (niemalże 20% w analizowanym okresie). Ponadto, pod względem płci również w tym przypadku dominują mężczyźni, choć już nie tak bardzo jak wśród podejrzanych, co widać na podstawie danych dotyczących przestępstw stwierdzonych z art. 177 k.k. Ponownie zależność ta jest widoczna również w przypadku obliczonych jak uprzednio wskaźników.

⁷¹ Dane Komendy Głównej Policji (niepublikowane).

⁷² Dane Komendy Głównej Policji (niepublikowane).

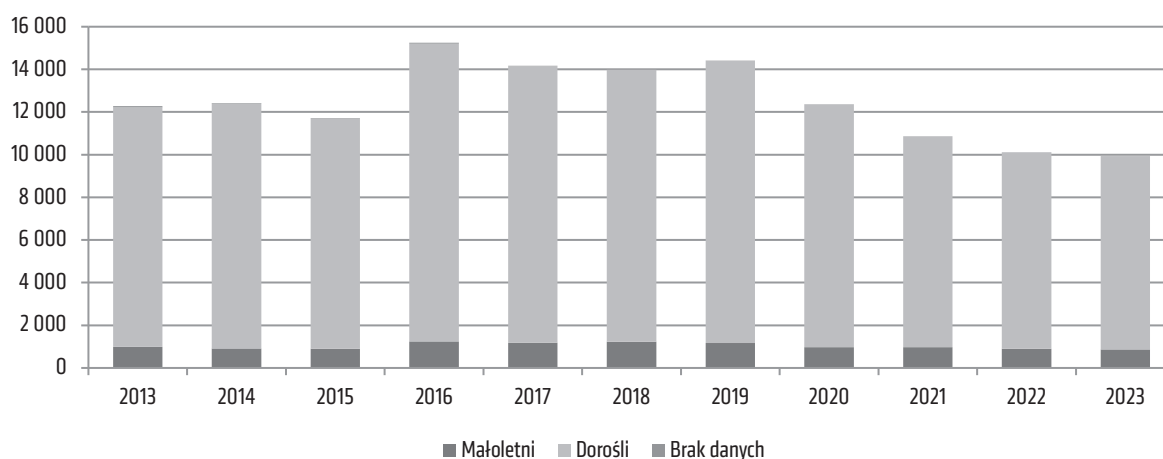
Wykres 6. Liczba pokrzywdzonych w wyniku popełnienia czynu z art. 177 k.k. w latach 2013–2023 w podziale według płci



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Liczba osób, które poniosły śmierć lub doznały uszczerbku na zdrowiu w wyniku zdarzeń zgłoszonych jako wypadki, co do zasady rośnie wraz ze wzrostem ich wieku. Wyjątek stanowi tu jednak grupa osób mających 60 lub więcej lat. Jest ona bowiem najliczniej reprezentowana wśród ofiar, które straciły życie, a stanowi trzecią pod względem liczebności wśród tych, którzy doznali łagodniejszych skutków – w tym przypadku dominują osoby w wieku 40–59 lat. Jednak ponownie, po odniesieniu danych do liczebności poszczególnych grup wiekowych, wskaźnik zarówno zabitych, jak i rannych okazał się najwyższy dla uczestników zdarzeń mających od 18 do 24 lat (kolejno 82,8 oraz 1238,9 na 1 milion osób w 2022 r., a także 92,5 i 1186 w 2023 r.). Dane dotyczące przestępstw stwierdzonych z art. 177 k.k. pozwalają na jedynie dość ogólne oraz przewidywalne stwierdzenie, iż dominującą grupą osób wśród pokrzywdzonych tym przestępstwem są osoby pełnoletnie.

Wykres 7. Liczba pokrzywdzonych w wyniku popełnienia czynu z art. 177 k.k. w latach 2013–2023 w podziale według przedziałów wiekowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Ponadto należy wspomnieć, iż w latach 2022–2023 około 10% zdarzeń zgłoszonych jako wypadki nastąpiło z udziałem użytkowników dróg, którzy byli pod wpływem alkoholu, przy czym zaznaczenia wymaga fakt, iż nie zawsze występowali w roli sprawcy – ten odsetek wyniósł dla analizowanego okresu około 8%. Cudzoziemcy uczestniczyli w około 10% wszystkich zdarzeń, a w około 5% przypadków stwierdzono, że zostały one przez nich spowodowane⁷³.

⁷³ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023...*, s. 80; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022...*, s. 80.

3. Przestępstwo spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.)

Drugie spośród przestępstw drogowych wybranych do analiz stanowi spowodowanie katastrofy w komunikacji, mieszczące się w art. 173 k.k. oraz ponownie mogące zostać popełnione zarówno poprzez działanie, jak i zaniechanie⁷⁴. Choć na pierwszy rzut oka może wydawać się ono całkiem podobne do spowodowania wypadku komunikacyjnego, to odróżnia je szereg cech oraz warunków, które muszą zostać spełnione, by móc dany czyn określić właśnie mianem katastrofy w komunikacji. Po pierwsze, w odróżnieniu od wcześniej omawianego przestępstwa, doprowadzić do jej zaistnienia może każda jednostka (a nie jedynie uczestnik ruchu), o ile jej zachowanie i zdarzenie łączy związek przyczynowo-skutkowy⁷⁵. Tak więc przy wypełnieniu pozostałych znamion czynu za sprawcę spowodowania katastrofy może zostać uznana zarówno osoba, która kieruje pojazdem ciężarowym w stanie nietrzeźwości po drodze międzynarodowej o dużym nasileniu ruchu⁷⁶, jak i ta, która doprowadzi do zabarykadowania drogi lub zniszczenia jej infrastruktury⁷⁷ czy będzie rzucała kamieniami w przejeżdżające samochody⁷⁸. Co więcej, mówi się o tym, że przestępstwo to może zostać popełnione także przez projektantów lub budowniczych dróg⁷⁹. Kwestią sporną pozostaje jednak to, czy dla przypisania sprawstwa w przypadku tego czynu konieczne jest stwierdzenie choćby nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu. W opozycji do poglądu, iż jest to wymagane do wypełnienia jego ustawowych znamion⁸⁰, wskazuje się między innymi, że przeczy on powyższym ustaleniom, jako że prowadziłoby to do konieczności

⁷⁴ J. Lachowski, [w:] V. Konarska-Wrżosek, *Kodeks...*, art. 173.

⁷⁵ M. Budyn-Kulik, [w:] *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, LEX/el. 2024, art. 173.

⁷⁶ Wyrok SN z 25 kwietnia 1980 r., IV KR 87/80, OSP 1980, nr 12, poz. 234.

⁷⁷ Wyrok SA w Katowicach z 28 czerwca 1991 r., II AKr 45/91, OSA 1991, nr 4, poz. 21.

⁷⁸ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 38–40, [za:] T. Razowski, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, art. 173.

⁷⁹ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, „Nowa Kodyfikacja Karno. Krótkie Komentarze” 1999, z. 24, s. 15–16 [za:] T. Razowski, [w:] *Kodeks...*, art. 173.

⁸⁰ Wyrok SA w Gdańsku z 12 kwietnia 2016 r., II AKa 48/16, LEX nr 2073895; Wyrok SA w Gdańsku z 10 grudnia 2014 r., II AKa 383/14, LEX nr 1765589.

przyjęcia, iż spowodować katastrofę, podobnie jak spowodować wypadek w komunikacji, może jedynie uczestnik ruchu⁸¹. Jednak, co wynika już z pierwszej z zasad ogólnych opisanych w Prawie o ruchu drogowym, stanowiącym, jak wyżej ustalono, jedno ze źródeł zasad bezpieczeństwa w nim, nie tylko jego uczestnik, ale także każda inna osoba znajdująca się na drodze jest zobowiązana między innymi „unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę”⁸². Tak więc brak jest podstaw uznania, że owe reguły bezpieczeństwa nie dotyczą, co do zasady, także innych jednostek. Nie do końca trafny wydaje się być także pogląd, iż w art. 173 k.k. nie wskazano wprost, że jedno ze znamion czynu stanowi ich naruszenie, co uczyniono w przypadku art. 177 k.k.⁸³ Jest to bowiem przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, tak więc naturalnie najczęściej, o ile nie wręcz zawsze, będzie się ono wiązało właśnie z naruszeniem związanych z nim zasad⁸⁴. Niemniej, o ile sprawca nie musi być uczestnikiem ruchu, o tyle samo zdarzenie musi się odbyć właśnie w nim, a także z udziałem poruszającego się przynajmniej jednego pojazdu⁸⁵. Kolejną z różnic obserwuje się w kontekście skutków, które w tym przypadku są rozleglejsze, bo dotyczą wielu osób bądź mienia o większych rozmiarach, a równocześnie mogą mieć łagodniejszy charakter, ponieważ do przypisania sprawstwa wystarczające jest stwierdzenie, iż zachowanie danej jednostki (bądź jednostek) wytworzyło stan zagrożenia dla dóbr chronionych prawem, mimo że niekoniecznie doprowadziło do ich rzeczywistego naruszenia. Wśród nich znajdują się zdrowie i życie człowieka, a także mienie⁸⁶. Pewne problemy w identyfikacji katastrofy może nastroić fakt, iż brak jest jednolitej definicji tego, co rozumie się poprzez pojęcie „wiele osób” – w orzecznictwie wskazuje się, że może być to, podobnie jak kiedyś, 6 osób⁸⁷, ale też co najmniej 10⁸⁸ lub kilkanaście⁸⁹, a nawet, iż liczbę tę powinno się ustalać indywidualnie po uwzględnieniu okoliczności danego zdarzenia⁹⁰, w tym w szczególności jego nieprzewidywalności, miejsca, dozwolonej prędkości oraz natężenia ruchu⁹¹. Brak również zgody odnośnie do tego, czy do wspomnianego warunku powinno wliczać się sprawcę zdarzenia⁹².

⁸¹ J. Lachowski, [w:] V. Konarska-Wrzošek, *Kodeks...*, art. 173.

⁸² Prawo o ruchu drogowym, art. 3 § 1.

⁸³ J. Lachowski, [w:] V. Konarska-Wrzošek, *Kodeks...*, art. 173.

⁸⁴ M. Budyn-Kulik, [w:] *Kodeks...*, art. 173.

⁸⁵ T. Razowski, [w:] *Kodeks...*, art. 173.

⁸⁶ J. Lachowski, [w:] V. Konarska-Wrzošek, *Kodeks...*, art. 173.

⁸⁷ Wyrok SA w Lublinie z 18 marca 2008 r., II AKa 56/08, LEX nr 399937.

⁸⁸ Wyrok SA w Lublinie z 18 lipca 2013 r., II AKa 117/13, LEX nr 1369352; Wyrok SA we Wrocławiu z 16 października 2013 r., II AKa 305/13, LEX nr 1392144.

⁸⁹ Wyrok SA w Lublinie z 12 września 2013 r., II AKa 157/13, LEX nr 1369244.

⁹⁰ Wyrok SR w Oleśnie z 29 stycznia 2016 r., II K 352/15, LEX nr 2114111.

⁹¹ M. Budyn-Kulik, [w:] *Kodeks...*, art. 173.

⁹² Wyrok SA w Lublinie z 18 marca 2008 r., II AKa 56/08, LEX nr 399937; Wyrok SA w Katowicach z 10 października 2012 r., II AKa 230/12, LEX nr 1236411.

Coraz częściej jednak przyjmuje się, że jest to 10 lub więcej osób, które doznały uszczerbku na zdrowiu, poniosły śmierć lub wystąpiło w stosunku do nich realne zagrożenie wystąpieniem takiego stanu rzeczy. Należy tu również zaznaczyć, iż ów uszczerbek na zdrowiu, w przeciwieństwie do wyżej omawianego czynu stypizowanego w art. 177 k.k., może być nie tylko średnim bądź ciężkim, ale i lekkim⁹³ w rozumieniu art. 157 § 2 k.k., tak więc takim, który trwa nie dłużej niż 7 dni⁹⁴. Z kolei w przypadku pojęcia „mienie w wielkich rozmiarach”, ocena następuje na podstawie rozległości, wielkości, a nie szacowanej wartości tego mienia, która ma jedynie charakter dopełniający⁹⁵. Niektórzy wskazują, że może ono także należeć do sprawcy⁹⁶. Do cech katastrofy odróżniających ją od wypadku należy również fakt, iż ma ona charakter nagły⁹⁷. Wśród podobieństw można z kolei wskazać na konieczność każdorazowego dokonywania jej oceny przez pryzmat okoliczności, w szczególności uwzględniając te wcześniej wymienione, oraz ustalania sprawstwa czy przyczynienia się do spowodowania zdarzenia, według analogicznych zasad⁹⁸.

Ponownie, w zależności od rodzaju skutków, wyróżniamy także kilka typów katastrof. W typie podstawowym mieszczącym się w art. 173 § 1 k.k. dochodzi przynajmniej do zagrożenia wyżej wspomnianych dóbr w omówionym zakresie, a sprawcy grozi kara pozbawienia wolności w wymiarze od 1 roku do 10 lat, natomiast w uprzywilejowanym, określonym w art. 173 § 2 k.k., powstaje ono w warunkach nieumyślnego działania, które zagrożone jest karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności. W tym przypadku mamy także do czynienia z kilkoma typami kwalifikowanymi, znajdującymi się w art. 173 § 3 i 4 k.k., a wyznaczonymi poprzez nastąpienie skutku w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu wielu osób bądź śmierci przynajmniej jednego człowieka – wówczas, gdy czyn został popełniony umyślnie, grozi za niego kara od 2 do 15 lat, a gdy nieumyślnie, od 6 miesięcy do 8 lat pozbawienia wolności⁹⁹. W odróżnieniu od przestępstwa wypadku, penalizowane jest także przygotowanie do spowodowania katastrofy (art. 175 k.k.)¹⁰⁰ oraz istnieje instytucja czynnego żalu (art. 176 § 2 k.k.), która gwarantuje zastosowanie nadzwyczajnego złagodzenia kary w sytuacji, gdy sprawca dobrowolnie doprowadza do uchylenia niebezpieczeństwa grożącego zdrowiu lub życiu wielu osób¹⁰¹. Tak więc uchylenie go w stosunku do jedynie kilku osób lub mienia nie stanowi działającej w ten sposób okoliczności, a może mieć jedynie wpływ na wymiar kary

⁹³ M. Budyn-Kulik, [w:] *Kodeks...*, art. 173.

⁹⁴ *Kodeks karny*, art. 157 § 2.

⁹⁵ Uchwała SN z 19 lutego 2003 r., I KZP 49/02, OSNKW 2003, nr 3–4, poz. 24.

⁹⁶ R. A. Stefański, *Przestępstwa...*, s. 38, [za:] T. Razowski, [w:] *Kodeks...*, art. 173.

⁹⁷ J. Lachowski, [w:] *Kodeks...*, art. 173.

⁹⁸ Wyrok SA w Katowicach z 26 stycznia 2018 r., II AKa 194/18, KZS 2018, nr 11, poz. 48; Wyrok SA w Katowicach z 26 stycznia 2018 r., II AKa 194/17, LEX nr 2490250.

⁹⁹ *Kodeks karny*, art. 173.

¹⁰⁰ *Ibidem*, art. 175.

¹⁰¹ *Ibidem*, art. 176 § 2.

w jej standardowych ramach¹⁰². W przypadku sprowadzenia katastrofy istnieją również te same, co przy spowodowaniu wypadku w komunikacji, okoliczności zaostrzające karalność i zasady jej stosowania, gdy czyn zostanie popełniony w typie podstawowym, uprzywilejowanym lub kwalifikowanym następstwem w postaci spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. W drugim z typów kwalifikowanych, związanym ze skutkiem w postaci śmierci człowieka, gdy wystąpi jedna z okoliczności wskazanych w art. 178 k.k., sąd orzeka karę pozbawienia wolności nie niższą niż 5 lat oraz w wysokości do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia¹⁰³. Ze względu na widełki grożących sankcji, a w przeciwieństwie do przestępstwa spowodowania wypadku, w przypadku sprowadzenia katastrofy zastosowanie grzywny lub ograniczenia wolności na podstawie art. 37a k.k., podobnie jak warunkowe umorzenie postępowania na podstawie art. 66 k.k.¹⁰⁴, jest możliwe jedynie wówczas, gdy zostaje ono popełnione z winy nieumyślnej¹⁰⁵. Co więcej, sprowadzenie katastrofy we wszystkich typach stanowi przestępstwo publicznoskargowe¹⁰⁶.

W sprawach dotyczących sprowadzenia katastrofy w komunikacji istnieje możliwość orzeczenia tych samych środków karnych, kompensacyjnych i przepadku, w takich samych okolicznościach oraz wysokości jak w przypadku przestępstwa spowodowania wypadku.

3.1. Statystyczny obraz przestępstwa

Przestępstwo sprowadzenia katastrofy w komunikacji jest znacznie mniej licznie występującym w Polsce i słabiej zbadanym niż spowodowanie wypadku. Równocześnie jest ono najrzadsze spośród wszystkich wybranych do analizy. W tym przypadku ogólnodostępne statystyki policyjne zawierają jedynie informacje na temat liczby postępowań wszczętych oraz przestępstw stwierdzonych. Rzuca się tu w oczy fakt, iż tych drugich bywa niekiedy więcej niż pierwszych – może być to jednak efekt pierwotnego prowadzenia postępowania w związku z podejrzeniem popełnienia czynu skodyfikowanego w art. 177 k.k., jednak ostatecznego przekwalifikowania zdarzenia jako naruszenie art. 173 k.k. po stwierdzeniu, iż niosło ono za sobą skutki większe, aniżeli pierwotnie sądzono. Ponadto w tym przypadku nie obserwujemy wyraźnej i występującej od długiego czasu tendencji spadkowej czy wzrostowej – największą liczbę wszczętych postępowań odnotowano w 2011 r., a przestępstw stwierdzo-

¹⁰² J. Lachowski, [w:] *Kodeks...*, art. 176.

¹⁰³ Kodeks karny, art. 178.

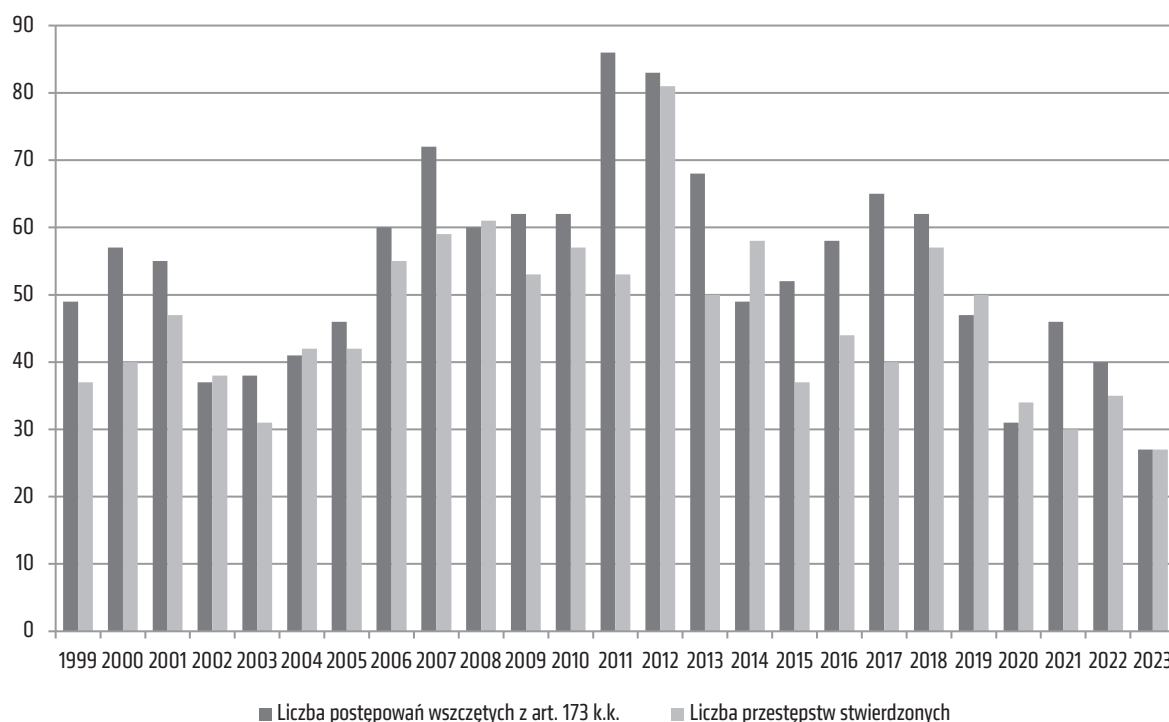
¹⁰⁴ Ibidem, art. 66.

¹⁰⁵ Ibidem, art. 37a.

¹⁰⁶ G. Bogdan, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część I. Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2017, art. 173.

nych rok później, natomiast ich najmniejszą jak dotąd liczbę odnotowano w 2023 r., jednak niewątpliwie jest to efektem występującej, a wyżej wspomnianej, ogólnie niskiej w skali roku, liczby sprawozdań katastrof w komunikacji w Polsce. W 2022 r. wszczęto 40 postępowań z art. 173 k.k., a liczba przestępstw stwierdzonych wyniosła 35, natomiast w 2023 r. było ich w obu przypadkach po 27¹⁰⁷.

Wykres 8. Liczba postępowań wszczętych z art. 173 k.k. oraz przestępstw stwierdzonych w latach 1999–2023

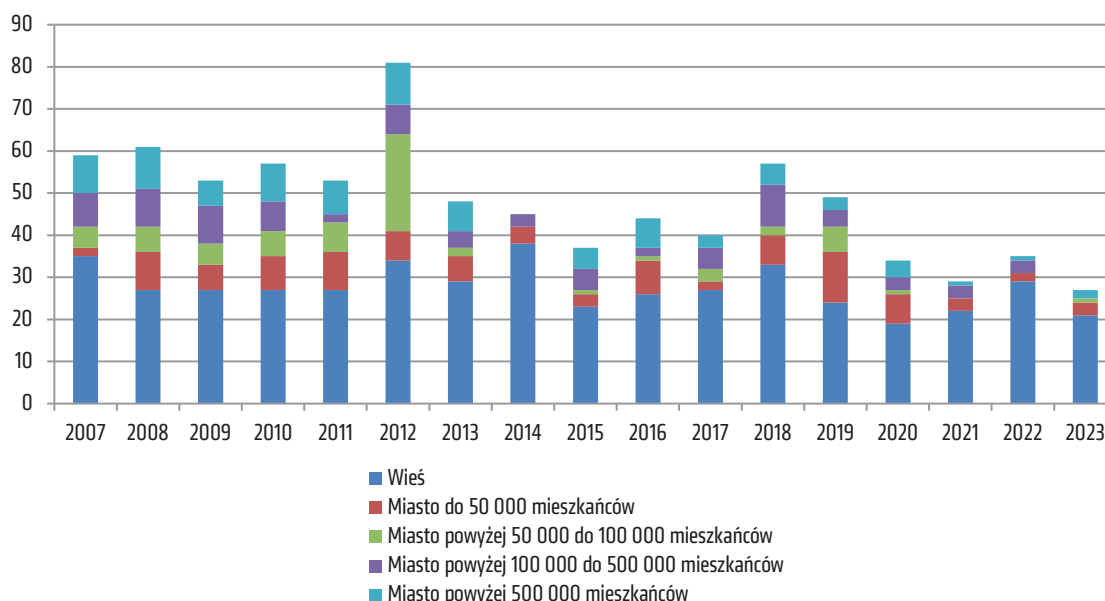


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Pod względem rozkładu przestrzennego przestępstw stwierdzonych z art. 173 k.k., zgodnie z danymi Komendy Głównej Policji, podobnie jak w poprzednim przypadku, widocznie dominującym miejscem ich popełniania jest wieś (29, czyli około 83% w 2022 r. oraz 21, czyli 75% w 2023 r.), a w następnej kolejności, w zależności od roku, są to pozostałe miejscowości – miasto do 50 000 mieszkańców (2, czyli około 6%, i 3, czyli około 11% w wyżej wskazanych latach), powyżej 50 000, a do 100 000 mieszkańców (0 oraz 1, czyli około 3%), powyżej 100 000, a do 500 000 mieszkańców (3, czyli około 11%) i powyżej 500 000 mieszkańców (1, czyli około 3%, oraz 2, czyli około 7%). W tych przypadkach różnice w liczbach są na tyle niewielkie, iż o kolejności decydują pojedyncze zdarzenia. Można więc ogólnie stwierdzić, że katastrofa jest obecnie rzadkim zjawiskiem w obszarach miejskich.

¹⁰⁷ <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63459,Spowodowanie-katastrofy-w-komunikacji-art-173.html> [dostęp: 16.10.2024].

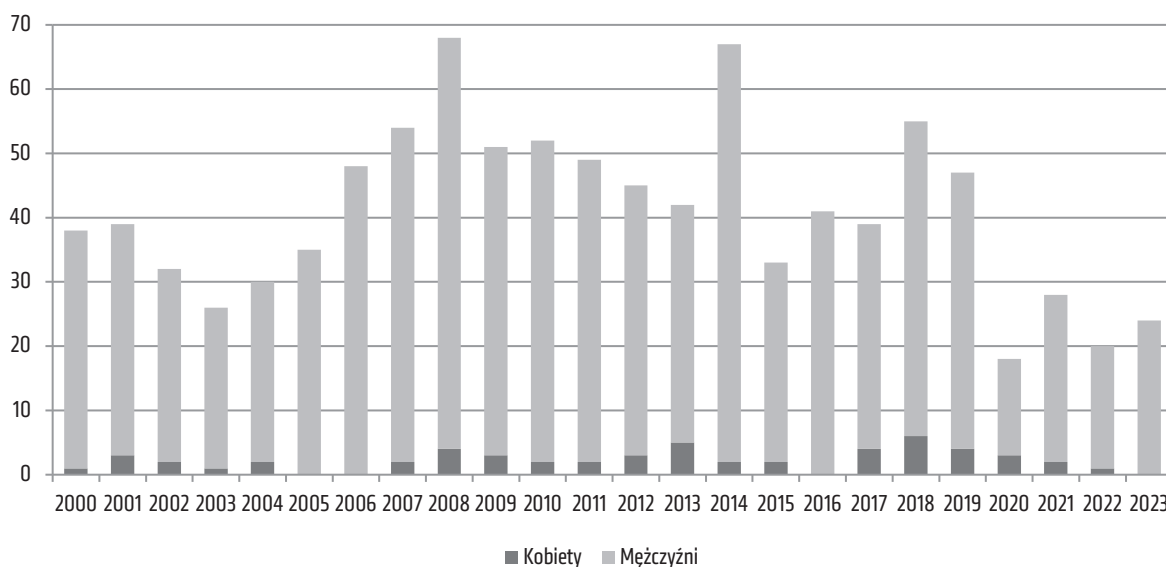
Wykres 9. Liczba przestępstw stwierdzonych z art. 173 k.k. w latach 2007–2023 w podziale według klasy miejscowości miejsca popełnienia poszczególnych czynów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Wśród podejrzanych o popełnienie czynu z art. 173 k.k., podobnie jak w poprzednim przypadku, dominują mężczyźni, a ich przewaga nad kobietami jest nawet większa. Zdarzają się również lata, w których w tej roli nie występuje żadna osoba tej płci. Przykładem jest 2023 r., w którym na 24 podejrzanych wszyscy z nich byli mężczyznami. Z kolei w roku poprzedzającym, czyli 2022, na 20 podejrzanych przypadało 19 mężczyzn i 1 kobieta.

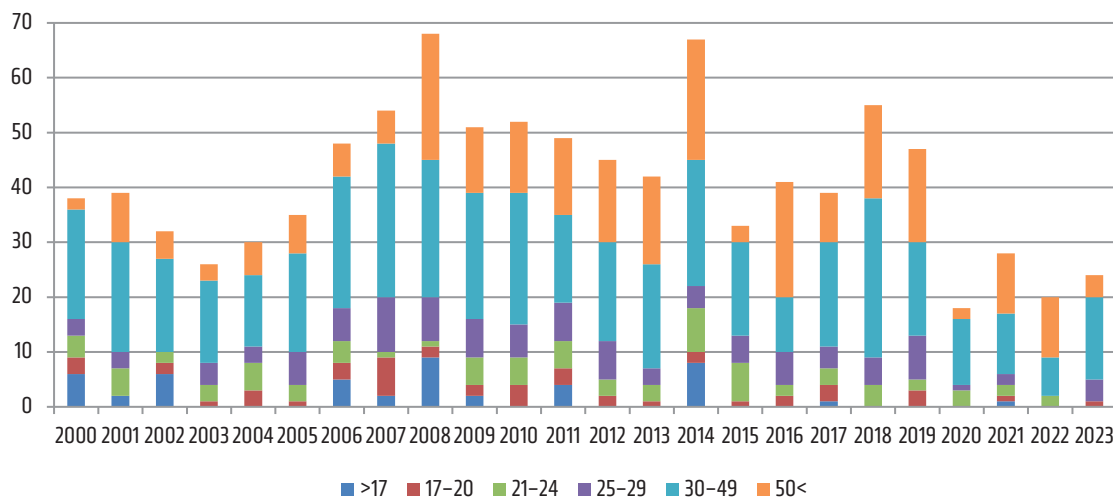
Wykres 10. Liczba podejrzanych o popełnienie czynu z art. 173 k.k. w latach 2000–2023 w podziale według płci



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Wiek osób podejrzanych o sprowadzenie katastrofy w komunikacji jest mocniej zróżnicowany ze względu na małą liczbę tych czynów, jednak ponownie dominują ci, którzy znajdują się w przedziałach 30–49 (7 osób, czyli 35% w 2022 r. oraz 15, czyli około 63% w 2023 r.) i powyżej 50 lat (kolejno 11, czyli 55%, oraz 4, czyli około 17%). Wskaźniki na 100 000 ludności są z oczywistej przyczyny bardzo niskie, a także mocno zmienne w przypadku każdej z wyodrębnionych grup wiekowych, w związku z czym zbędne wydają się przytaczanie ich wartości i dokonywanie jakichkolwiek porównań w tym zakresie.

Wykres 11. Liczba podejrzanych o popełnienie czynu z art. 173 k.k. w latach 2000–2023 w podziale według przedziałów wiekowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

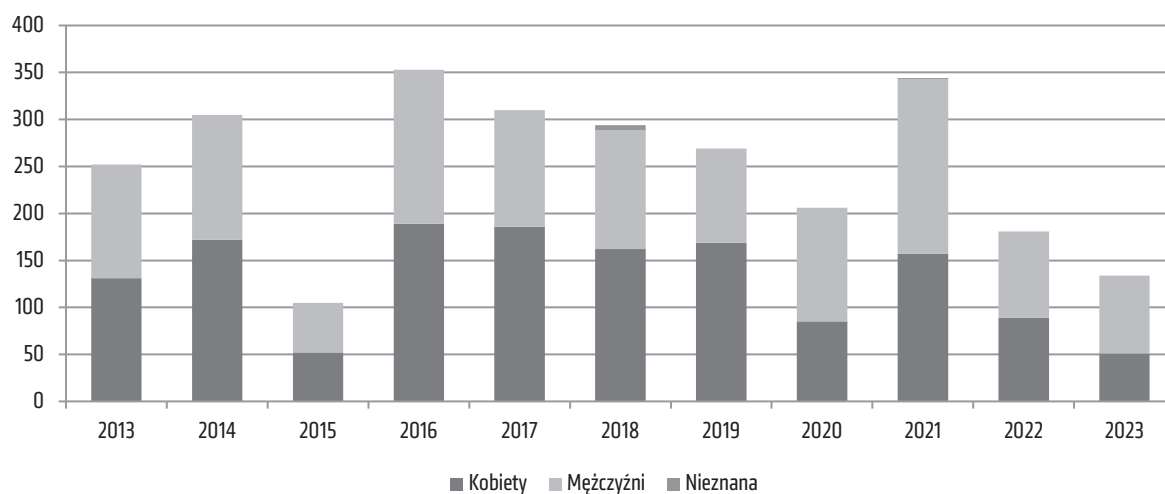
Dodatkowo, ponownie jednak w związku z posiadaniem nieco fragmentarycznych danych z lat 2007–2012, można stwierdzić, iż podejrzаныmi o popełnienie omawianego czynu byli w tym okresie w dominującej części ponownie pracujący (od około 72% w 2007 r. do około 77% w 2012 r.), w tym głównie pracownicy transportu (około 25–27% w latach 2011–2012), osoby zaklasyfikowane do kategorii „Inne” (kolejno około 38% oraz 14%), a także właściciele działalności gospodarczych (około 13–14%). Pozostałe z wyodrębnionych grup występowały marginalnie i z dość dużymi wahaniami w liczbie ich przedstawicieli. Ponownie również większość podejrzanych zamieszkiwała na terenie komendy policji prowadzącej postępowanie (od około 39% w 2007 r. do około 44% w 2012 r.), a dopiero w następnej kolejności na terenie innego województwa (około 28% oraz 20%) lub terenie sąsiadującym do przynależnego do wcześniej wspomnianej komendy (około 15% i 23%). Jednak, jak widać, w tym przypadku, a w porównaniu z przestępstwem spowodowania wypadku w komunikacji, odsetki dotyczące innych miejsc są nieco wyższe kosztem dominującego z nich.

Tu również częściej stosowano środki zapobiegawcze, jednak z wyraźną oraz jednoznaczną tendencją spadkową na przestrzeni omawianych lat (około 32% dla 2007 r., a już około 19% dla 2012 r.). Najczęściej występującymi były areszt tymczasowy (kolejno około 41% oraz

13% wszystkich środków, czyli zastosowano go w obu przypadkach w stosunku do około 2% podejrzanych), poręczenie majątkowe (około 35% przypadków, czyli w stosunku do około 3% osób, i 47%, czyli około 2%), a także dozór policji (około 28% oraz 34%, czyli w odniesieniu do po około 2% podejrzanych) – poza całkowitym ograniczaniem stosowania środków widać tu więc również zwrot w kierunku tych wolnościowych. Ponadto w analizowanym okresie ani razu nie zastosowano poręczenia społecznego, a zawieszenie w czynnościach służbowych i zakaz opuszczania kraju były wykorzystywane marginalnie (przykładowo zastosowano je tylko w jednym z analizowanych lat)¹⁰⁸.

W przypadku osób pokrzywdzonych w konsekwencji popełnienia czynu z art. 173 k.k. obserwujemy odwrotną sytuację niż w przypadku podejrzanych – o ile w tym drugim, w porównaniu ze statystykami dotyczącymi przestępstwa spowodowania wypadku drogowego, liczba mężczyzn była wyższa, o tyle tu jest ona niższa. Zdarzają się lata, w których to kobiety stanowią dominującą część pokrzywdzonych, co ostatni raz miało miejsce w 2019 r., kiedy na 269 z nich 169, a więc około 63%, stanowiły właśnie osoby tej płci. Można wręcz stwierdzić, iż do tego momentu, a od pierwszego roku okresu objętego badaniem, stanowiło to pewną prawidłowość, przełamaną jedynie w 2015 r., kiedy wśród ofiar zarejestrowano o jednego mężczyznę więcej. Obecnie obserwujemy odwrócenie tego obrazu, a nawet tendencję malejącą w tym zakresie – w 2022 r. kobiety stanowiły bowiem 89 ze 161 pokrzywdzonych, tak więc około 43%, a w 2023 r. 51 ze 134, czyli około 38%. Nie jest jednak pewne, że tendencja ta utrzyma się. Należy mieć również na uwadze, iż w tym przypadku, w związku z małą liczbą czynów, a także większą liczbą pokrzywdzonych poprzez jeden z nich, nawet jedno zdarzenie potrafi determinować wygląd danych.

Wykres 12. Liczba pokrzywdzonych w wyniku popełnienia czynu z art. 173 k.k. w latach 2013–2023 w podziale według płci

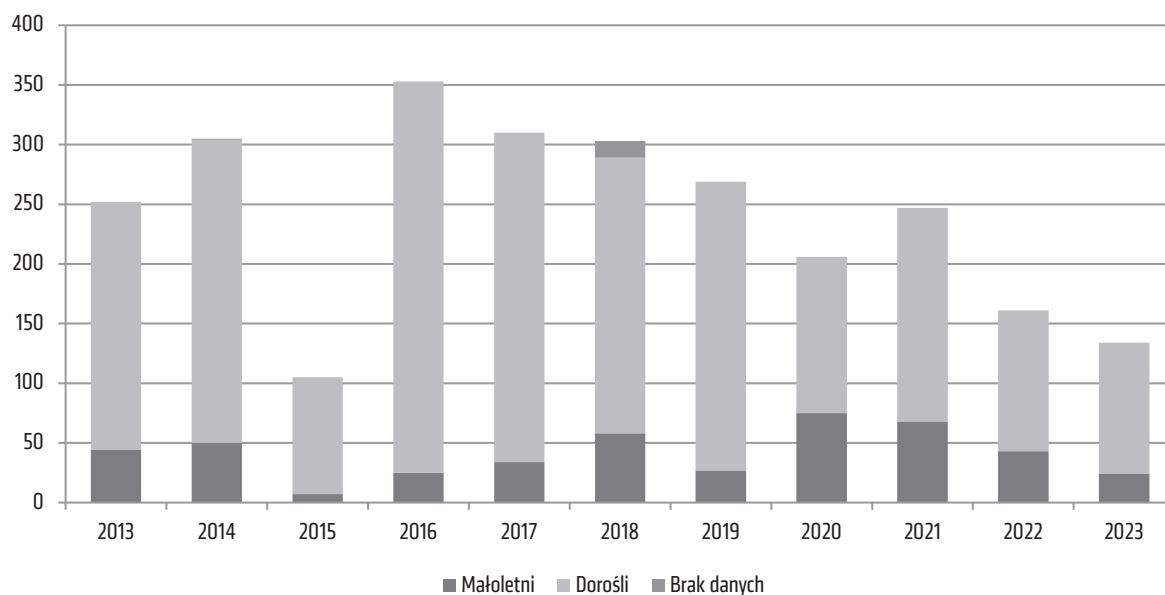


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

¹⁰⁸ Dane Komendy Głównej Policji (niepublikowane).

Pod względem wieku wśród pokrzywdzonych zdecydowanie dominują dorośli, którzy w 2022 r. stanowili około 82% (110 na 134 osoby), a w 2023 r. – około 73% (110 na 134 osoby).

Wykres 13. Liczba pokrzywdzonych w wyniku popełnienia czynu z art. 173 k.k. w latach 2013–2023 w podziale według przedziałów wiekowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

4. Przestępstwo sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji (art. 174 k.k.)

Ostatnie z przestępstw drogowych wybranych do analizy stanowi sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji skodyfikowane w art. 174 k.k. oraz ponownie mogące zostać popełnione zarówno poprzez działanie, jak i zaniechanie¹⁰⁹. Jest ono stosunkowo podobne do czynu zawartego we wcześniejszym przepisie z uwagi na to, że również dotyczy zdarzenia kryjącego się pod mianem „katastrofa w komunikacji”, należy jednak zwrócić uwagę na szereg dzielących je różnic. Naturalną zbieżnością jest oczywiście ta dotycząca charakteru tego zdarzenia – może ono zostać popełnione nie tylko przez uczestników ruchu, ale także przez inne osoby swoim postępowaniem ingerujące w jego bezpieczeństwo¹¹⁰. W tym przypadku jednak związek przyczynowo-skutkowy łączy to zachowanie jedynie ze spowodowaniem niebezpieczeństwa wystąpienia zdarzenia, a nie jego faktycznym zaistnieniem – nie musi tu nawet dojść do zakłócenia ruchu drogowego¹¹¹. Niebezpieczeństwo to musi mieć jednak charakter bezpośredni, obiektywny, konkretny oraz realny, a więc taki, który wiąże się z ryzykiem wystąpienia katastrofy w każdej chwili i nawet bez żadnej dodatkowej ludzkiej ingerencji¹¹². Będzie to więc zdarzenie nawet niemalże nieuniknione, nie może być ono jednak całkowicie nieuchronne, jak wskazują niektórzy, bowiem taka sytuacja zakończyłaby się wystąpieniem zdarzenia, a nie jedynie zagrożenia nim, tak więc doszłoby do wypełnienia znamion innego czynu¹¹³. Ocena w zakresie tego, czy w danym przypadku niebezpieczeństwo faktycznie wykazywało opisane cechy, wymaga dokonania stosownej analizy uwzględniającej doświadczenie życiowe, obserwację analogicznych, uprzednio występujących zjawisk¹¹⁴, a niejednokrotnie także wiadomości specjalnych, którymi dysponują

¹⁰⁹ M. Budyn-Kulik, [w:] *Kodeks...*, art. 174.

¹¹⁰ Ibidem.

¹¹¹ P. Zakrzewski, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Warszawa 2024, art. 174.

¹¹² Wyrok SN z 21 maja 1974 r., III KR 407/73, OSNPG 1974, nr 10, poz. 109; Postanowienie SN z 16 kwietnia 2014 r., II KK 314/13, LEX nr 1491259; Postanowienie SN z 6 listopada 2013 r., V KK 326/13, LEX nr 1396498.

¹¹³ M. Budyn-Kulik, [w:] *Kodeks...*, red. M. Mozgawa, LEX/el. 2024, art. 174.

¹¹⁴ W. Kotowski, *Przestępstwa drogowe. Komentarz*, Warszawa 2006, s. 35, [za:] T. Razowski, [w:] *Kodeks...*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, art. 174.

biegli¹¹⁵. Co więcej, niekiedy wskazuje się, że w przypadku spowodzenia niebezpieczeństwa katastrofy potencjalne skutki zagrażające dobrom chronionym prawem nie muszą być aż tak rozległe jak te w przypadku art. 173 k.k. – zgodnie z jedną z wykładni omawianego przepisu ustawodawca nie odwołując się w nim bezpośrednio do poprzedzającego go (co uczynił w przypadku art. 175 k.k.) ani nie określając, iż zdarzenie, którego niebezpieczeństwo zostaje spowodzone, musi wiązać się z zagrożeniem życia lub zdrowia wielu osób czy mienia w wielkich rozmiarach, czyni to celowo, tym samym powodując, że nie stanowią one znamion analizowanego czynu¹¹⁶. Istnieje jednak również odmienne stanowisko mówiące o tym, że art. 174 k.k. jest ściśle związany z ochroną tych wartości¹¹⁷, a słowo „katastrofa” należy uznać za kontekstowo zdefiniowane w art. 173 § 1 k.k., podobnie jak „kradzież” za pośrednictwem art. 278 k.k. i następnie ponownie użyte w art. 279 k.k.¹¹⁸

Wina w przypadku spowodzenia niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji może przejawiać się w dwóch postaciach. Artykuł 174 § 1 k.k., zawierający w sobie typ podstawowy, mówi o winie umyślnej, w przypadku której sprawcy grozi kara pozbawienia wolności w wymiarze od 6 miesięcy do 8 lat. Z kolei, gdy do popełnienia omawianego czynu dojdzie w sposób nieumyślny, wówczas zgodnie z art. 174 § 2 k.k. grozi zań ta sama kara, jednak w wysokości do 3 lat¹¹⁹. Ponadto w odniesieniu do tego czynu również obowiązuje instytucja czynnego żalu zawarta w art. 176 k.k. Tu gwarantuje ona jednak zniesienie karalności, gdy sprawca dobrowolnie doprowadza do całościowego oraz skutecznego uchylenia grożącego niebezpieczeństwa, a także niezależnie od formy winy, w której zostanie ono pierwotnie spowodowane¹²⁰. Również podobnie jak w poprzednich przypadkach, karalność za omawiany czyn może zostać zastrzona w sytuacji wystąpienia okoliczności określonych za pośrednictwem art. 178 k.k. Wymiar owego zastrzenia jest identyczny jak w przypadku spowodowania wypadku lub katastrofy w komunikacji w typie podstawowym, a w odniesieniu do drugiego z przestępstw także uprzywilejowanym, oraz niezależny od formy winy, w której zostaje on popełniony¹²¹. Ze względu na rodzaj grożących sankcji w odniesieniu do sprawcy spowodzenia niebezpieczeństwa katastrofy możliwe jest również orzeczenie kary grzywny lub ograniczenia wolności (art. 37a k.k.)¹²², a w przypadku typu uprzywilejowanego – także zastosowanie warunkowego umorzenia postępowania (art. 66 k.k.)¹²³.

¹¹⁵ T. Razowski, [w:] *Kodeks...*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, art. 174.

¹¹⁶ P. Zakrzewski, [w:] *Kodeks...*, red. J. Majewski, Warszawa 2024, art. 174.

¹¹⁷ Wyrok SA we Wrocławiu z 16 października 2013 r., II AKa 305/13, LEX nr 1392144; Postanowienie SN z 16 kwietnia 2014 r., II KK 314/13, LEX nr 1491259.

¹¹⁸ P. Zakrzewski, [w:] *Kodeks...*, red. J. Majewski, Warszawa 2024, art. 174.

¹¹⁹ Kodeks karny, art. 174 k.k.

¹²⁰ M. Budyn-Kulik, [w:] *Kodeks...*, red. M. Mozgawa, LEX/el. 2024, art. 176.

¹²¹ Kodeks karny, art. 178.

¹²² Ibidem, art. 37a.

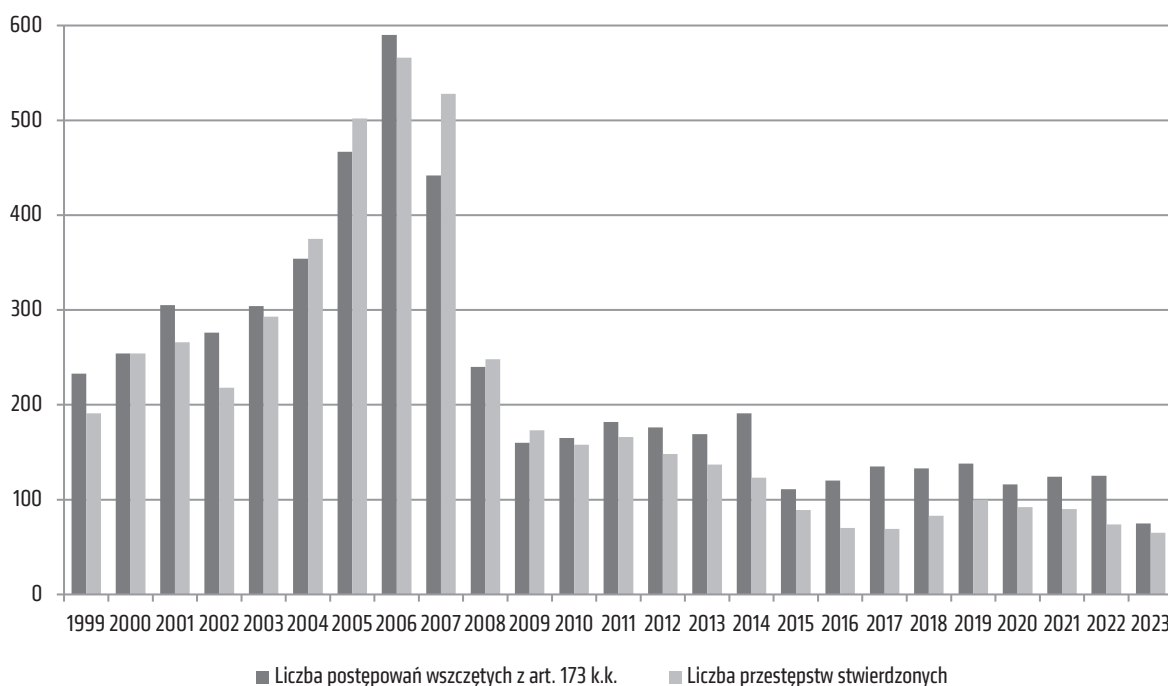
¹²³ Ibidem, art. 66.

Katalog, warunki oraz zakres środków karnych i kompensacyjnych możliwych do orzeczenia w stosunku do sprawcy analizowanego czynu są, co do zasady, mocno zbliżone do tych występujących w sytuacji popełnienia przestępstwa z art. 177 lub 173 k.k., istnieją jednak pewne różnice. Po pierwsze, brak jest sytuacji, w której orzeczenie dożywotniego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych byłoby obligatoryjne – w odniesieniu do tego czynu nie ma wręcz w ogóle możliwości jego zastosowania w takim wymiarze¹²⁴. Po drugie jednak, na podstawie art. 43a § 1 k.k., zawsze wymagane jest orzeczenie świadczenia pieniężnego na rzecz FPPoPP w wysokości nie niższej niż 5000 złotych¹²⁵.

4.1. Statystyczny obraz przestępstwa

Przestępstwo spowodzenia niebezpieczeństwa katastrofy jest nieco częściej występującym aniżeli poprzednio omawiane spowodowanie tejże katastrofy, jednak mimo to wciąż stanowi jedynie niewielką część czynów przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji występujących rokrocznie w Polsce, a jednocześnie ponownie należy do grupy tych słabo zbadanych i nie tak obszernie opisanych jak spowodowanie wypadku.

Wykres 14. Liczba postępowań wszczętych z art. 174 k.k. oraz przestępstw stwierdzonych w latach 1999–2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

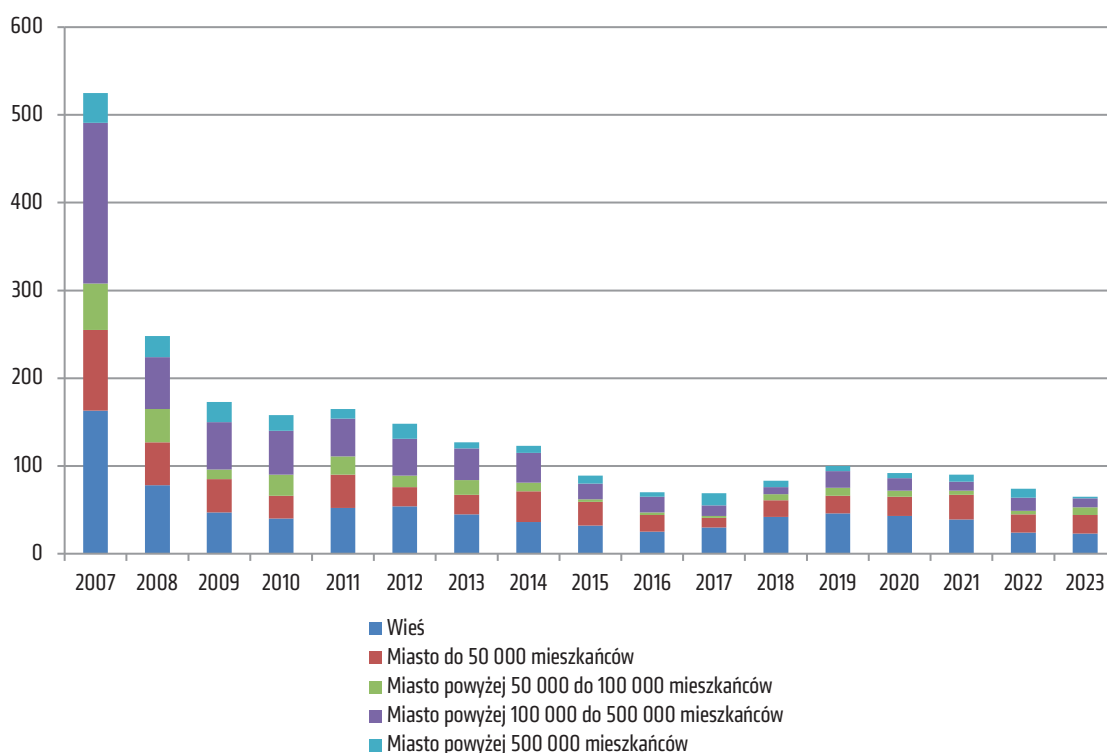
¹²⁴ Ibidem, art. 42.

¹²⁵ Ibidem, art. 43a § 1.

Zarówno liczba postępowań wszczętych z art. 174 k.k., jak i przestępstw stwierdzonych z niewielkimi wahaniami maleje, rozpoczynając od 2006 r., kiedy zanotowano ich najwyższe wartości w bieżącym stuleciu. Wynosiły one kolejno 590 oraz 566. Z kolei w roku 2022 wszczęto 125 postępowań, a liczba przestępstw stwierdzonych wynosiła 74, podczas gdy rok później było to już kolejno 75 i 65¹²⁶. W tym przypadku również zdarza się, choć rzadziej, iż tych pierwszych jest więcej aniżeli drugich, co, ponownie, wydaje się być jednak związane jedynie z przekwalifikowywaniem czynów w trakcie prowadzenia postępowania.

Pod względem rozkładu przestrzennego spowodzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji ponownie najczęściej występuje na wsiach (24, czyli około 32% w 2022 r. oraz 65, czyli około 35% w 2023 r.), a dopiero w następnej kolejności w miastach do 50 000 mieszkańców (po 21, czyli kolejno około 29% i 32%) oraz miastach powyżej 100 000 do 500 000 mieszkańców (15, czyli około 20%, i 10, czyli około 15%). Obserwujemy jednak brak zdecydowanej dominacji wsi, jaka miała miejsce w przypadku spowodzenia katastrofy w komunikacji, a odsetki w większym stopniu odpowiadają tym uzyskanym podczas analizowania danych dotyczących spowodowania wypadku.

Wykres 15. Liczba przestępstw stwierdzonych z art. 174 k.k. w latach 2007–2023 w podziale według klasy miejscowości miejsca popełnienia poszczególnych czynów

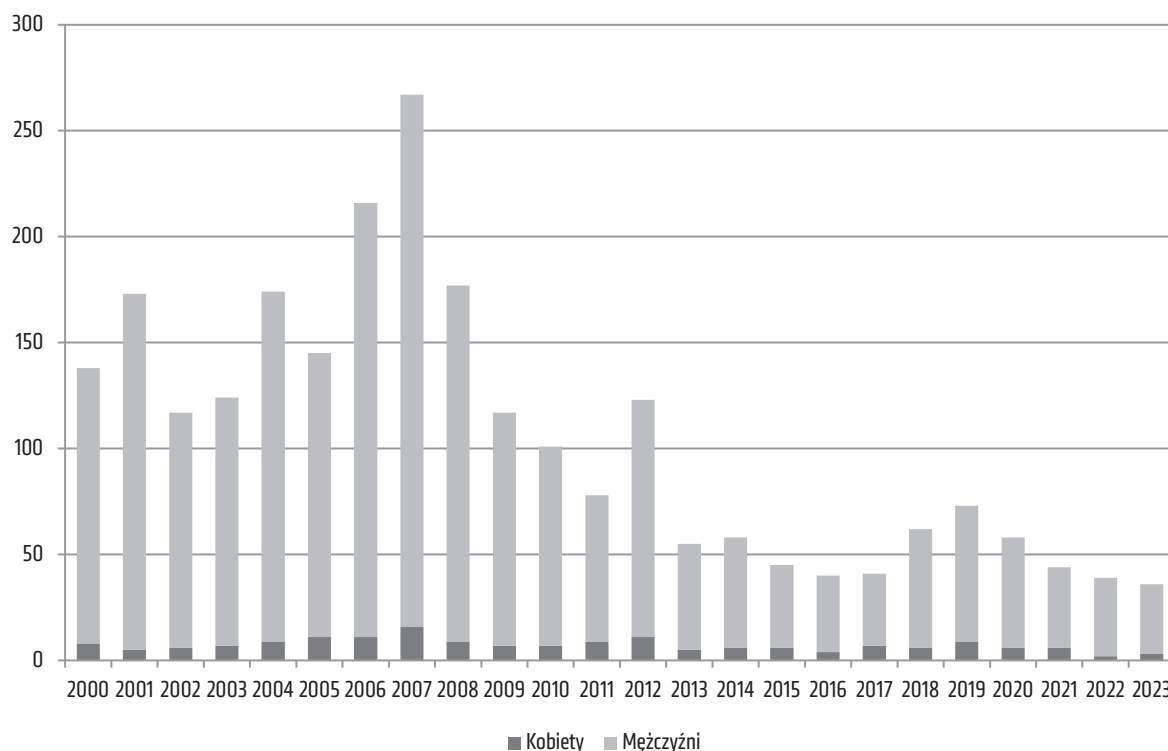


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

¹²⁶ <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63460,Sprowadzenie-niebezpieczenstwa-katastrofy-w-komunikacji-art-174.html> [dostęp: 16.10.2024].

Podejrzanyymi o popełnienie czynu z art. 174 k.k. znów są w zdecydowanej części mężczyźni – kobiety rokrocznie stanowią jedynie ich niewielkie odsetki. W 2022 roku zaledwie 2 na 39, a w 2023 r. 3 na 36 osób było przedstawicielami tej płci.

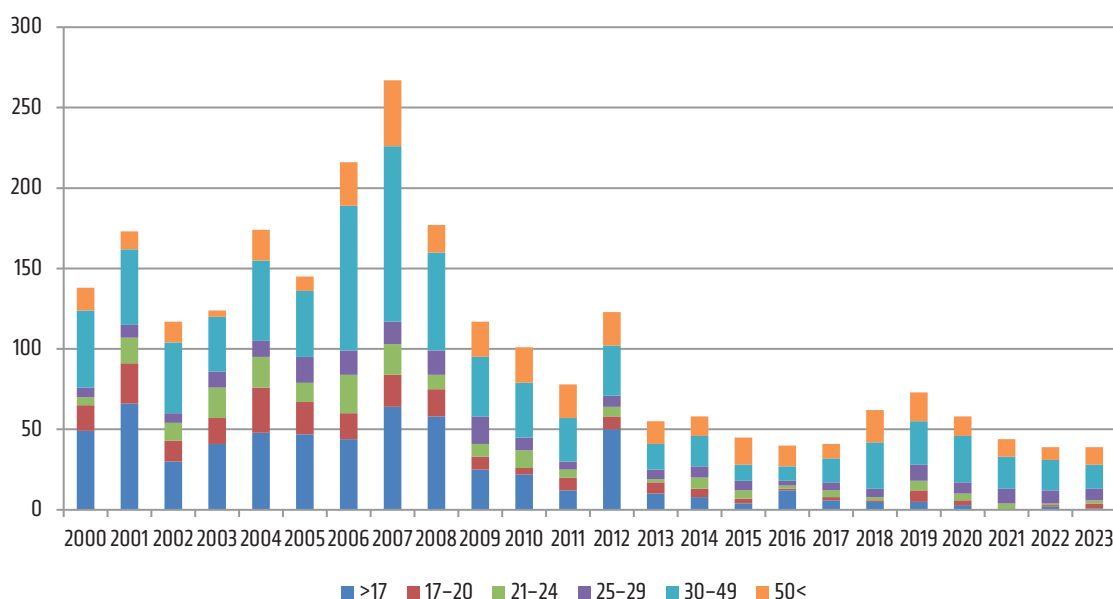
Wykres 16. Liczba podejrzanych o popełnienie czynu z art. 174 k.k. w latach 2000–2023 w podziale według płci



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Pod względem wieku wśród podejrzanych, w ostatnich latach, podobnie jak w poprzednich przypadkach, dominują osoby mieszczące się w przedziałach 30–49 lat (19, czyli około 49% osób w 2022 r. oraz 36, czyli około 42% w 2023 r.) i powyżej 50 lat (kolejno 8, czyli około 21%, oraz 11, czyli około 31%). Wskaźniki na 100 000 osób są ponownie bardzo niskie. W tym przypadku ciekawy jest jednak fakt występowania dość dużej liczby podejrzanych w wieku poniżej 17 lat na początku analizowanego okresu, a równocześnie aktualnego wieku. Rekordowymi były pod tym względem lata 2000 i 2001, w których ta grupa wiekowa była najliczniej reprezentowaną spośród wszystkich, stanowiąc kolejno aż około 36% oraz 38% wszystkich osób. Co również interesujące, zdecydowana większość z nich była podejrzewana o spowodzenie niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu kolejowym. Jest to prawidłowość istniejąca dla całego okresu, w którym zaobserwować można ich dużą liczbę.

Wykres 17. Liczba podejrzanych o popełnienie czynu z art. 174 k.k. w latach 2000–2023 w podziale według przedziałów wiekowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Ponadto, ponownie na podstawie dodatkowych danych pochodzących z lat 2007–2012, można stwierdzić, iż w okresie tym większość podejrzanych stanowiły, tak samo jak we wcześniejszych przypadkach, choć tu już z mniejszą przewagą, osoby pracujące (od około 43% w 2007 r. do około 34% w 2012 r.), w tym w szczególności pracownicy transportu (około 29% w okresie 2011–2012), pracownicy produkcyjni (kolejno około 24% oraz 36%), a także inni niż wymienieni przez gromadzących dane (około 14% i 21%). Następnie byli to uczniowie (od około 29% w 2007 r. do około 43% w 2012 r.), co pokrywa się z częstym występowaniem w tej roli i w tym okresie młodych, niepełnoletnich osób, oraz bezrobotni (kolejno od około 19% do około 16%). Najczęściej występującym miejscem zamieszkania był ponownie teren komendy prowadzącej postępowanie (od około 66% do około 70%), a dopiero w następnej kolejności teren z nim sąsiadujący (od około 12% do około 11%) lub znajdujący się w całkiem innym województwie (około 9–10%)¹²⁷.

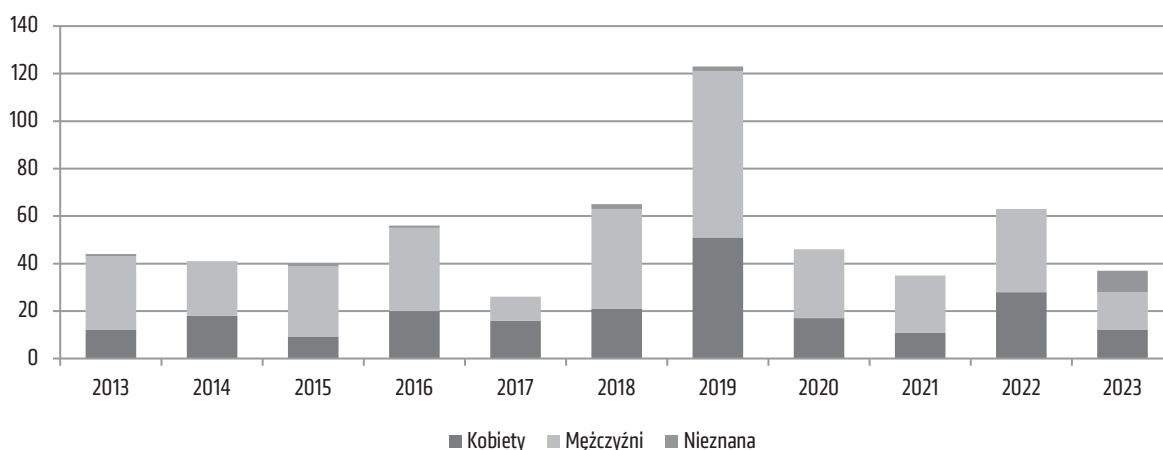
W tym przypadku środki zapobiegawcze były stosowane z największą częstotliwością, choć ponownie na przestrzeni lat zaobserwować można tendencję spadkową (od około 39% w 2007 r. do około 22% w 2012 r.), a także zwrot w kierunku tych wolnościowych. Podobnie jak poprzednio, dominowały tu areszt tymczasowy (kolejno około 42% z wykorzystanych środków, czyli zastosowano go wobec około 16% podejrzanych, i około 19%, czyli już tylko w stosunku do 4% osób), dozór policji (około 37% przypadków, czyli wobec około 15%, oraz około 59%, czyli około 13%), a także poręczenie majątkowe (około 19% przypadków, czyli w stosunku do około

¹²⁷ Dane Komendy Głównej Policji (niepublikowane).

7%, i około 22%, czyli około 5% podejrzanych). Ani razu nie zastosowano natomiast w analizowanym okresie poręczenia społecznego oraz zawieszenia w czynnościach służbowych¹²⁸.

Wśród osób pokrzywdzonych przestępstwem z art. 173 k.k., z obecnie niewielką przewagą, dominują mężczyźni (35 na 63 osób w 2022 r. i 16 na 37 w 2023 r.). Jedynie w jednym z analizowanych lat, 2017 r., kiedy ich łączna liczba była najniższa, to kobiet było o 6 więcej, w związku z czym stanowiły około 62% wszystkich ofiar tego czynu.

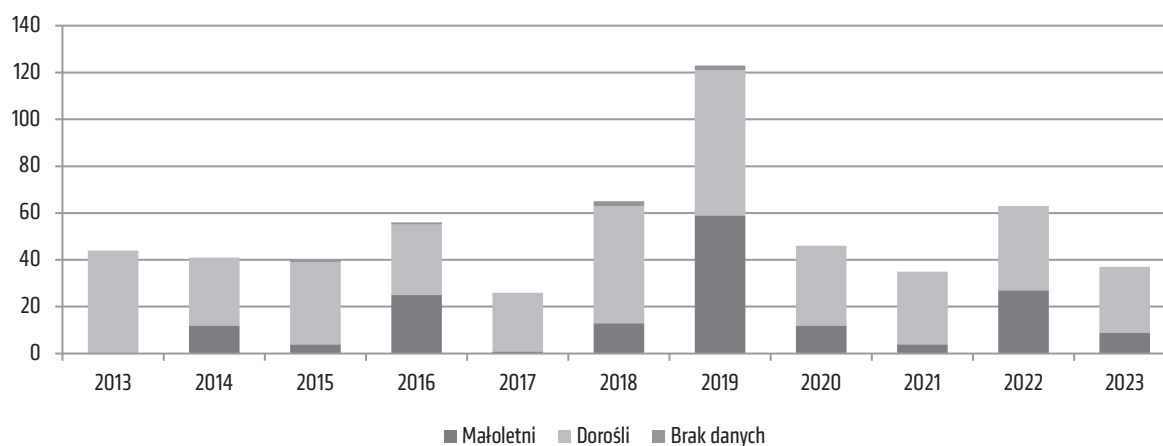
Wykres 18. Liczba pokrzywdzonych w wyniku popełnienia czynu z art. 174 k.k. w latach 2013–2023 w podziale według płci



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

Z kolei analizując dane dotyczące wieku pokrzywdzonych, dominującą grupą okazują się zdecydowanie, podobnie jak w poprzednich przypadkach, osoby dorosłe (36 z 63, czyli 57% w 2022 r. oraz 28 z 37, czyli 76% w 2023 r.). W 2013 roku nie odnotowano w tej roli ani jednego małoletniego.

Wykres 19. Liczba pokrzywdzonych w wyniku popełnienia czynu z art. 174 k.k. w latach 2013–2023 w podziale według przedziałów wiekowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KGP.

¹²⁸ Dane Komendy Głównej Policji (niepublikowane).

5. Skutki wybranych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji

Spowodowanie zarówno wypadku, jak i katastrofy w komunikacji (w określonych przypadkach) stanowi przestępstwo skutkowe. Jednak następstwa wymienione w kodeksowych opisach tych czynów, jak uszczerbek na zdrowiu, śmierć, zniszczenie mienia czy zagrożenie ich wystąpieniem, nie są jedynymi, które faktycznie występują w wyniku tych zdarzeń. Ich skutki mogą być odczuwane zarówno przez ofiary bezpośrednie oraz pośrednie, czyli osoby bliskie tym pierwszym, jak i sprawców czy nawet na poziomie całego społeczeństwa. Mimo iż samo zdarzenie rozgrywa się zazwyczaj w bardzo krótkim czasie, to mogą one istnieć bardzo długo, a nawet do końca życia jednostek oraz generować dla nich różne problemy. Ze względu na ich charakter następstwa można podzielić na kilka grup – fizyczne, psychologiczne, społeczne i ekonomiczne; niekiedy wyodrębnia się również inne, przykładowo te prawne¹²⁹, czy dzieli je na podstawie momentu ich nastąpienia na bezpośrednie oraz odległe w czasie¹³⁰. Mogą one występować rozłącznie, ale i być ze sobą ściśle powiązane. Co prawda przeprowadzane na ich temat badania odnoszą się głównie do pierwszego z analizowanych przestępstw, jednak biorąc pod uwagę podobieństwo tych czynów, wydaje się, że nie byłoby zabiegiem całkowicie błędnym oraz bezpodstawnym rozważenie ich wyników również w kontekście drugiego.

Pierwsza z wyodrębnionych grup konsekwencji to te fizyczne, a więc wiążące się z częścią z wymienionych bezpośrednio w kodeksie. Są to urazy zewnętrzne, doznawane przez uczestników zdarzenia, a dotyczące przeróżnych partii ciała oraz najczęściej spośród wszystkich skutków zauważane przez społeczeństwo. Mogą one powodować konieczność hospitalizacji czy nawet doprowadzić do niepełnosprawności lub śmierci jednostki. Zgodnie z badaniami

¹²⁹ Zob. European Transport Safety Council, *Social and economic consequences of road traffic injury in Europe*, Brussels, 2007, s. 18.

¹³⁰ A.J. Owczarek, M. Kowalska, *Epidemiologia wypadków komunikacyjnych w Polsce*, „Problemy Higieny i Epidemiologii” 2014, t. 95, nr 1, s. 60.

przeprowadzonymi w Hiszpanii hospitalizacji wymagało 15% wszystkich ofiar zdarzeń drogowych¹³¹, należy jednak pamiętać o tym, iż może być ona konieczna także w przypadku ich sprawców. Z kolei z analiz dokonanych w Stanach Zjednoczonych wynika, że po 12 miesiącach od wystąpienia wypadku 17% spośród osób, które doznały w nim urazu kończyny dolnej, doświadczało łagodne ograniczenie sprawności, w przypadku 12% było ono średnie, a dla 7% – ciężkie¹³². Wśród obiektywnie najcięższych obrażeń doznanych w wyniku uczestnictwa w zdarzeniach drogowych wymienia się te dotyczące mózgu, ponieważ mogą one przebiegać pozornie bezobjawowo, ale nieść za sobą poważne konsekwencje i wymagać długotrwałej rekonwalescencji, lub być całkowicie nieuleczalne. Badania wskazują, że aż 50% wszystkich urazów tego organu, doznawanych przez osoby poniżej 65. roku życia, powstaje właśnie w konsekwencji zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów mechanicznych¹³³, a w 44% przypadków zgłaszano, iż mają one charakter nieodwracalny¹³⁴. Również około połowa tych dotyczących rdzenia kręgowego ma taką samą proveniencję¹³⁵. Jednak także inne obrażenia, takie jak chociażby pozornie powierzchowne urazy o typie smagnięcia biczem (WAD) dotyczące odcinka szyjnego kręgosłupa, wyżej wspomniane urazy kończyn czy ograniczenia w zakresie działania konkretnych zmysłów, mogą w poważny sposób wpływać na życie jednostek, które ich doznały, na różnych płaszczyznach, w tym przykładowo dotyczących pracy czy codziennego funkcjonowania. Może to mieć miejsce poprzez spowodowanie konieczności korzystania z długotrwałych zwolnień lekarskich (zgodnie z badaniami hiszpańskimi w przypadku 32% poszkodowanych trwało ono od 1 do 3 miesięcy, a w 29% – ponad 3 miesiące¹³⁶), zmiany typu wykonywanej pracy (długotrwałe urazy mogą wykluczać bądź ograniczać możliwość wykonywania pewnych czynności)¹³⁷, a nawet całkowitej rezygnacji z niej, co może mieć miejsce w przypadku osób, które w wyniku zdarzenia utraciły pełną sprawność. Ponadto ich następstwem może być ograniczenie zdolności do samodzielnego wykonywania podstawowych czynności życia codziennego, takich jak ubieranie się, gotowanie lub robienie zakupów¹³⁸, a w związku z tym pojawienie się konieczności korzystania z opieki osoby trzeciej czy dostosowania miejsca zamieszkania do aktualnych potrzeb. Co

¹³¹ J.I. Rodriguez, *El reto de sobrevivir*, „Trafico Magazine” 2005, Noviembre–Diciembre, [za:] European Transport Safety Council, *Social...*, s. 18.

¹³² E.J. MacKenzie et al., *Physical impairment and functional outcomes six months after severe lower extremity fractures*, „Journal of Trauma”, [za:] European Transport Safety Council, *Social...*, s. 23.

¹³³ International Brain Injury Association, *Brain Injury Facts*, <https://www.internationalbrain.org/resources/brain-injury-facts> [dostęp: 7.11.2024].

¹³⁴ M. Haegi, B. Chaudhry, *Impact of Road Death and Injury. Research into the principal causes of the decline in quality of life and living standard suffered by road crash victims and victim families*, European Federation of Road Traffic Victims, Geneva, 1995, [za:] European Transport Safety Council, *Social...*, s. 22.

¹³⁵ European Transport Safety Council, *Social...*, s. 23.

¹³⁶ J.I. Rodriguez, *El reto...*, [za:] European Transport Safety Council, *Social...*, s. 18.

¹³⁷ European Transport Safety Council, *Social...*, s. 18–19.

¹³⁸ J.V. Haukeland, *Welfare consequences of injuries due to traffic accidents*, „Accident Analysis & Prevention” 1996, t. 28 nr 1, s. 68–71.

więcej, zgodnie z dokonanymi szacunkami uczestnictwo w wypadku komunikacyjnym skraca życie o średnio 6 miesięcy¹³⁹.

Konsekwencje psychologiczne, mimo że niekiedy niezauważane, również mogą mieć daleko idący wpływ na jakość życia uczestników zdarzeń drogowych oraz ich bliskich. Występują one w następstwie negatywnego doświadczenia, doznanych urazów i wiążących się z nimi dolegliwości fizycznych, trudności związanych z koniecznością przyzwyczajania się do nowej sytuacji życiowej czy pojawienia się pewnych dodatkowych, dotąd nieznanymi z własnego doświadczenia, przeszkód lub problemów¹⁴⁰. Badania wskazują, iż w związku z tym są oni narażeni na wystąpienie zespołu stresu pourazowego (PTSD), ostrego zaburzenia stresowego (ASD), zaburzeń lękowych czy nawet myśli samobójczych. Analizy amerykańskie wykazały, że pierwsze ze wspomnianych ma raczej związek z subiektywnym odbiorem wydarzenia¹⁴¹, oraz że zdiagnozowano je u 25% pokrzywdzonych, w przypadku których minęły od niego 3 miesiące, a także u 18% spośród tych, dla których ich liczba wynosiła 6¹⁴². W przypadku dzieci i młodzieży odsetek ten wynosi średnio 19,6%¹⁴³. Z kolei polskie badania zrealizowane z udziałem sprawców zdarzeń wskazały, iż diagnozę taką można było postawić w odniesieniu do 11,2% z nich, a pod względem płci w grupie tej dominowały kobiety¹⁴⁴. W przypadku wystąpienia skutków śmiertelnych odsetki te wynosiły dla nich nawet 71% w trakcie trwającego postępowania karnego oraz 55,3% po skazaniu¹⁴⁵. Należy tu wskazać, iż powrót do zdrowia w przypadku tej grupy uczestników zdarzeń bywa utrudniony z uwagi na mogący wystąpić brak możliwości zaspokojenia potrzeby szczerzej rozmowy na temat związanych z nimi przeżyć czy brak zrozumienia, a czasem nawet niechęć do poznania ich perspektywy¹⁴⁶, podczas gdy odczuwanie takiej potrzeby zgłaszało nawet 87,7% spośród badanych¹⁴⁷. Po wsparcie zgłaszają się częściej sprawcy znajdujący się w zakładach karnych (21%)¹⁴⁸ niż ci

¹³⁹ D. McCrisken, *The Human Cost of Road Traffic Accidents*, <http://www.headliners.org/storylibrary/stories/2004/thehumancostofroadtrafficaccidents>, [za:] A.J. Owczarek, M. Kowalska, *Epidemiologia...*, s. 60.

¹⁴⁰ R.S. Smith, *Psychological trauma following automobile accident: A review of literature*, „The American Journal of Forensic Psychology” 1989, t. 7, nr 4, s. 5–20, [za:] D. Merecz-Kot, M. Waszkowska, A. Wężyk, *Stan psychiczny kierowców – sprawców wypadków drogowych*, „Medycyna Pracy” 2015, t. 66, nr 4, s. 526.

¹⁴¹ European Transport Safety Council, *Social...*, s. 21.

¹⁴² R.J. Ursano et al., *Peritraumatic Dissociation and Posttraumatic Stress Disorder Following Motor Vehicle Accidents*, „American Journal of Psychiatry” 1999, t. 156, s. 1809; B. Bryant et al., *Psychological consequences of road traffic accidents for children and their mothers*, „Psychological Medicine” 2004, t. 34, s. 343.

¹⁴³ W. Dai et al., *Prevalence of Posttraumatic Stress Disorder among Children and Adolescents following Road Traffic Accidents: A Meta-Analysis*, „The Canadian Journal of Psychiatry” 2018, t. 63 nr 12, s. 803.

¹⁴⁴ D. Merecz-Kot, M. Waszkowska, A. Wężyk, *Stan...*, s. 525.

¹⁴⁵ T. Lowinger, Z. Solomon, *PTSD, guilt and shame among reckless drivers*, „Journal of Loss and Trauma” 2004, t. 9, s. 334.

¹⁴⁶ S.A. Rassool, P.W. Nel, *Experiences of causing an accidental death: an interpretative phenomenological analysis*, „Death Studies” 2012, t. 36, s. 842–847.

¹⁴⁷ D. Merecz-Kot, M. Waszkowska, A. Wężyk, *Stan...*, s. 534.

¹⁴⁸ D. Merecz-Kot et al., *Wstyd, poczucie winy, perspektywa czasowa, czas odbywania kary pozbawienia wolności i objawy PTSD u skazanych sprawców wypadków drogowych – doniesienia wstępne*, „Psychiatria Polska” 2020, t. 54, nr 6, s. 1170.

przebywający na wolności (9,3%)¹⁴⁹, choć równocześnie zdecydowanie częściej diagnozuje się u nich omawiane zaburzenie, co może być z kolei spowodowane dodatkowymi negatywnymi konsekwencjami psychicznymi, związanymi z izolacją czy okolicznościami czynu, o których może pośrednio świadczyć dobór cięższej rodzajowo kary. Występowanie PTSD może natomiast powodować problemy związane z powrotem do pracy, zmniejszeniem umiejętności zarządzania czasem, nadmiernym zamartwianiem się, depresją czy niepokojem¹⁵⁰. Ponadto wielu sprawców deklaroowało odczuwanie części objawów charakterystycznych dla tego zaburzenia, takich jak pojawianie się niechcianych wspomnień czy obrazów (37,5%), koszmarów sennych (14%), wzrost pobudzenia w przypadku styczności z bodźcami kojarzącymi się ze zdarzeniem (23,1%), unikanie ich oraz problemy z przypomnieniem sobie okoliczności jego wystąpienia (1 na 3 osoby), poczucie alienacji i skrócenie perspektyw życiowych (16,6%) czy występowanie nadwrażliwości na nagłe oraz niespodziewane bodźce (19%)¹⁵¹. ASD badano również w odniesieniu do bliskich osób pokrzywdzonych – w tym przypadku okazało się, że 16% spośród matek, których dziecko uczestniczyło w zdarzeniu drogowym, spełniało wszystkie jego kryteria, a wiele z nich doświadczało przynajmniej części z charakterystycznych dla niego objawów. Jako przykład można tu podać fakt, iż 84% respondentek wskazywało na występowanie ponownego przeżywania wydarzenia, a 81% – nadmiernego pobudzenia¹⁵². Z kolei wśród samych pokrzywdzonych częstotliwość pojawiania się ASD znajduje się na poziomie 15,8%¹⁵³. Co można zauważyć już na podstawie wyników samych badań dotyczących występowania PTSD, szczególnie często negatywne konsekwencje zdają się dotyczyć uczestników zdarzeń najcięższych rodzajowo – odsetek tych, którzy w wyniku zdarzenia stali się osobami z niepełnosprawnościami, a także ich bliskich oraz bliskich ofiar śmiertelnych, deklaruujących doświadczenie zaburzeń psychicznych, w tym ataków paniki, wyniósł 46%, natomiast 37% dla myśli samobójczych. Wymagający podkreślenia jest tu również fakt, że większość z nich wskazywała na utrzymywanie się tych dolegliwości nawet w 3. roku po trudnym doświadczeniu¹⁵⁴. Długotrwałość problemów unaoczniają dodatkowo wyniki badań pokazujących, iż poziom stresu w rodzinach osób, które doznały urazu mózgu, jest tak wysoki, że ich członkowie mogą wymagać profesjonalnej pomocy nawet po 10 czy 15 latach od jego wystąpienia¹⁵⁵. Inne wskazują z kolei na to, iż najbardziej

¹⁴⁹ D. Merecz-Kot, M. Waszkowska, A. Wężyk, *Stan...*, s. 531.

¹⁵⁰ L.R. Matthews, *Work potential of road accident survivors with post-traumatic stress disorder*, „Behaviour Research and Therapy” 2005, t. 43, s. 480–481.

¹⁵¹ D. Merecz-Kot, M. Waszkowska, A. Wężyk, *Stan...*, s. 532–533.

¹⁵² B. Bryant et al., *Psychological...*, s. 342.

¹⁵³ W. Dai et al., *Prevalence of acute stress disorder among road traffic accident survivors: a meta-analysis*, „BMC Psychiatry” 2018, t. 18 nr 1, s. 8.

¹⁵⁴ M. Haegi, B. Chaudhry, *Impact...*, [za:] European Transport Safety Council, *Social...*, s. 25.

¹⁵⁵ I.V. Thomsen, *Late outcome of very severe blunt head trauma: a 10–15 year second follow-up*, „Journal of Neurology, Neurosurgery & Psychiatry” 1984, t. 47, nr 3, s. 264.

narażone na doświadczanie negatywnych skutków zdarzenia drogowego są młode rodziny niemające wsparcia społecznego, zmagające się z problemami, które istniały w ich przypadku już wcześniej, w tym nie tylko psychicznymi, ale i medycznymi czy nawet finansowymi¹⁵⁶, a także młodzi ludzie w ogólności. Dodatkowo wyższy poziom cierpienia psychicznego zdaje się korelować z brakiem przewidywania potencjalnych problemów mogących pojawić się przy próbie powrotu do normalnego funkcjonowania, wysokim poziomem cierpienia w trakcie hospitalizacji oraz obecnością alkoholu lub substancji odurzających w organizmie jednostki w chwili zdarzenia¹⁵⁷. Rozpatrując psychologiczne aspekty zdarzeń drogowych, warto przyrzeć się również bliżej tym związanym *stricto* z ich sprawcami, bowiem mimo że często w obrazie medialnym są oni kreowani na osoby bezduszne, zwłaszcza gdy mowa o zdarzeniach z poważniejszymi skutkami (co dość dobrze unaocznia wyżej wspomniany problem, mogący nasilać występujące dla nich konsekwencje natury psychicznej), przeprowadzane z ich udziałem badania wskazują na odmienny stan rzeczy. W wyniku jednego z pierwszych badań tej grupy stwierdzono, iż u 33%, w konsekwencji zaistniałej sytuacji, pojawiły się zaburzenia myślenia, stany depresyjne i koszmary senne, 48% odczuwało lęk związany z możliwością zginienia bliskiej im osoby w podobnym zdarzeniu drogowym, 12% – lęk związany z możliwością uczestnictwa w kolejnym wypadku, a 1 na 3 osoby zgłaszała trudności z opowiadaniem o nim¹⁵⁸. Inne analizy dały z kolei podstawę do stwierdzenia, że spowodowanie w ten sposób śmierci lub odczuwanie za nią odpowiedzialności generuje poważne konsekwencje także dla bliskich sprawcy, a są one szczególnie zintensyfikowane, gdy dojdzie do prawomocnego skazania¹⁵⁹ (co oczywiście nie powinno prowadzić do silnie uproszczonego stwierdzenia, iż nie należy karać za tego rodzaju czyny w ogóle). Ponadto

¹⁵⁶ M.G. Livingston, *Head injury: the relatives' response*, „Brain Injury” 1987, t. 1, s. 33–39; A. Moore M. Stram-brook, L. Peters, *Centripetal and centrifugal family life cycle factors in long-term outcome following traumatic brain injury*, „Brain Injury” 1993, t. 3, s. 247–255; K.M. Hall, *Family stressors in traumatic brain injury: a two-year follow-up*, „Archives of Physical Medicine and Rehabilitation” 1994, t. 75, s. 876–884; J.S. Kreutzer, C.D. Serio, S. Bergquist, *Family needs after brain injury: a quantitative analysis*, „Journal of Head Trauma Rehabilitation” 1994, t. 9, s. 104–115; L.R. Leach, R.G. Frank, D.E. Bouman et al., *Family functioning, social support and depression after TBI*, „Brain Injury” 1994, t. 7, s. 599–606; R.T. Linn, K. Allen, B.S. Willer, *Affective symptoms in the chronic stage of traumatic brain injury: a study of married couples*, „Brain Injury” 1994, t. 2, s. 135–147; J.E. Max, C.S. Castillo, D.A. Robin et al., *Posttraumatic stress symptomatology after childhood traumatic brain injury*, „Journal of Nervous and Mental Disease” 1998, t. 10, s. 589–596; P. Minnes, S. Nolte, P. Carlson et al., *Coping and stress in Canadian family caregivers of persons with traumatic brain injuries*, „Brain Injury” 2000, t. 8, s. 737–748; V.A. Anderson, C. Catroppa, C. Haritou et al., *Predictors of acute child and family outcome following traumatic brain injury in children*, „Pediatric Neurosurgery” 2001, t. 3, s. 138–148; A.M. Sander, M. Sherer, M. Malec et al., *Preinjury emotional and family functioning in caregivers of persons with traumatic brain injury*, „Archives of Physical Medicine and Rehabilitation” 2003, t. 2, s. 197–203, [za:] S. Verhaeghe, T. Defloor, M. Grypdonck, *Stress and coping among families of patients with traumatic brain injury: a review of the literature*, „Journal of Clinical Nursing” 2004, t. 14, s. 1007.

¹⁵⁷ T.S. Richmond, D. Kauder, *Predictors of Psychological Distress Following Serious Injury*, „Journal of Traumatic Stress” 2000, t. 13, nr 4, s. 689.

¹⁵⁸ M.M. Foeckler et al., *Vehicle drivers and fatal accidents*, „Suicide and Life-Threatening Behaviour” 1978, t. 8, s. 174–182, [za:] D. Merecz-Kot, M. Waszkowska, A. Wężyk, *Stan...*, s. 527.

¹⁵⁹ B.J. Chesser, *Coping with Accidentally Killing Another Person: A Case Study Approach*, „Family Relations” 1981, t. 30, nr 3, s. 467–469, 472.

sprawcy – uczestnicy stosunkowo nowego badania polskiego – wskazywali na występowanie u nich negatywnych przeżyć psychicznych i/lub problemów związanych z codziennym funkcjonowaniem (47,5%), a także doświadczanie reakcji emocjonalno-fizjologicznych występujących bezpośrednio po zdarzeniu, w tym obejmujących przede wszystkim odczuwanie współczucia (93,7%), bezsilności (76%), poczucia winy (80,9%), strachu (73,3%), chęci wycofania się (67,1%), gniewu (53,5%) czy wstydu (49,1%) oraz pojawienie się drżenia (45,8%) płaczu lub łez w oczach (35,1%)¹⁶⁰. Choć oczywiście nawet mimo to u sprawców dominująca jest atrybucja zewnętrzna, mogąca odgrywać rolę pewnego rodzaju mechanizmu obronnego przed negatywnymi konsekwencjami natury psychicznej¹⁶¹ – większość z nich deklarowała, że wystąpienie wypadku w komunikacji było efektem zbiegu okoliczności (44,4%) lub błędu innej osoby (33,2%), a jedynie 1 na 3 osoby uznawała w pełni swoją winę¹⁶².

Konsekwencje społeczno-ekonomiczne również w dużej mierze zazębiają się z pozostałymi i zostały już wielokrotnie w pośredni sposób wspomniane. Mogą mieć one wymiary indywidualny oraz ogólny, a ich komponent społeczny tworzą chociażby szeroko pojęte problemy związane z pracą, codziennym funkcjonowaniem jednostek, ogólnym spadkiem jakości ich życia oraz występującą w określonych przypadkach koniecznością zaangażowania się osób trzecich w długoterminową opiekę nad tymi, którzy doznali urazów¹⁶³. Niekiedy wskazuje się, iż obejmują one także zaangażowanie służb ratunkowych i personelu medycznego czy występujące w konsekwencji zdarzenia utrudnienia w ruchu drogowym¹⁶⁴. Z kolei komponent ekonomiczny zawiera w sobie szeroko pojęte koszty – leczenia, administracyjne, szkód majątkowych, straty w produkcji¹⁶⁵, ale i indywidualną utratę lub ograniczenie zarobków. Chociażby duńskie badania wykazały, że doznanie urazu w wyniku uczestnictwa w zdarzeniu drogowym, po uwzględnieniu wieku jednostki, koreluje z uzyskiwanym przez nią dochodem – wśród osób starszych były one widocznie niższe niż w przypadku grupy kontrolnej utworzonej z rówieśników. Ponadto różnice te okazały się znaczące jedynie w przypadku mężczyzn¹⁶⁶. Należy tu jednak wspomnieć, iż część ofiar wymaga zmiany pracy (około 70% spośród tych, które stały się osobami z niepełnosprawnościami, w tym 33% ze względów psychicznych, a pozostałe – fizycznych¹⁶⁷) czy ograniczenia godzin jej wykonywania¹⁶⁸, co może mieć pośrednie przełożenie na odnotowywane zarobki. Jednak oprócz dochodów, co

¹⁶⁰ D. Merecz-Kot, M. Waszkowska, A. Wężyk, *Stan...*, s. 531–532.

¹⁶¹ *Ibidem*, s. 535.

¹⁶² *Ibidem*, s. 530–531.

¹⁶³ European Transport Safety Council, *Social...*, s. 24.

¹⁶⁴ A.J. Owczarek, M. Kowalska, *Epidemiologia...*, s. 60.

¹⁶⁵ European Transport Safety Council, *Social...*, s. 16.

¹⁶⁶ A.M. Dano, *Road injuries and long-run effects on income and employment*, „Health Economics” 2005, t. 14, s. 964–966.

¹⁶⁷ M. Haegi, B. Chaudhry, *Impact...*, [za:] European Transport Safety Council, *Social...*, s. 25.

¹⁶⁸ J.I. Rodriguez, *El reto...*, [za:] European Transport Safety Council, *Social...*, s. 18.

jest w dużej mierze konsekwencją pojawiającej się w sytuacji cięższych urazów niezdolności do pracy, w grupie tej obserwuje się również spadek w odniesieniu do samego poziomu zatrudnienia i ponownie głównie w grupie mężczyzn – następuje on w roku wystąpienia zdarzenia oraz jest niższy niż ten charakteryzujący grupę kontrolną przez następne 6 lat, co stanowi kolejne świadectwo występowania długotrwałych, negatywnych konsekwencji uczestnictwa w nich. Podczas gdy stopa zatrudnienia dla tej płci bywa o około 10% niższa, w przypadku kobiet różnica wynosi około 8%, a co więcej, pojawia się dopiero po upływie 3 lat od momentu zaistnienia zdarzenia¹⁶⁹. Niektórzy tłumaczą to faktem szybszego opuszczania rynku pracy czy uzyskiwaniem rent inwalidzkich¹⁷⁰. To z kolei może prowadzić do kolejnych negatywnych konsekwencji, w tym ograniczenia dochodu czy utraty sieci wsparcia społecznego¹⁷¹. Niekiedy, z uwagi na konieczność opieki nad pokrzywdzonymi lub inne doświadczane konsekwencje, przymus zmiany wykonywanej pracy dotyka także ich bliskich – jedno z badań wykazały, że około 60% krewnych ofiar śmiertelnych i 80% tych, które stały się osobami z niepełnosprawnościami, zmieniło pracę będąc do tego zmuszonymi zaistniałą sytuacją, a kolejno 65% oraz 33% utraciło ją ze względów psychologicznych, podczas gdy pozostali – fizycznych¹⁷². Ponadto, zgodnie z badaniami hiszpańskimi, 22,4% pokrzywdzonych wskazuje na doświadczanie ograniczeń dotyczących sfery zawodowej ich życia¹⁷³. Z uwagi na to jako konsekwencję zdarzeń drogowych identyfikuje się również utratę produktywności jednostek¹⁷⁴. Obniżenie jakości czy też standardu egzystencji pokrzywdzonych, może ponadto przejawiać się chociażby wyżej już wspomnianym występowaniem konieczności pomocy ze strony osób trzecich w codziennym funkcjonowaniu, którego wystąpienie w jednym z przeprowadzonych badań deklarowało 2,6% respondentów, czy pośrednio koniecznością dokonywania modyfikacji w miejscu zamieszkania (1,4%) lub wykorzystywanym środku transportu (0,4%)¹⁷⁵, ale także wystąpieniem nowych wydatków, związanych z szeroko pojętą diagnostyką i leczeniem, koniecznością odbywania rehabilitacji lub terapii oraz doznanymi szkodami materialnymi. W przypadku prowadzenia postępowania sądowego pojawiają się również koszty związane z nim, jak chociażby korzystania z profesjonalnej pomocy prawnej, które z kolei dotyczą także sprawców i rozszerzają się na konieczność zapłaty zasądzonych kar czy nałożonych środków. To wszystko, w zestawieniu z obserwowanym, a wyżej wspomnianym pomniejszeniem zarobków, koniecznością ograniczenia czy też nawet całkowitą utratą zatrudnienia, wskazuje na pojawianie się problemów, które w innych okolicznościach

¹⁶⁹ A.M. Dano, *Road...*, s. 963–964.

¹⁷⁰ European Transport Safety Council, *Social...*, s. 24.

¹⁷¹ *Ibidem*, s. 20.

¹⁷² M. Haegi, B. Chaudhry, *Impact...*, [za:] European Transport Safety Council, *Social...*, s. 25.

¹⁷³ J.I. Rodriguez, *El reto...*, [za:] European Transport Safety Council, *Social...*, s. 21.

¹⁷⁴ A.J. Owczarek, M. Kowalska, *Epidemiologia...*, s. 56.

¹⁷⁵ J.I. Rodriguez, *El reto...*, [za:] European Transport Safety Council, *Social...*, s. 21.

mogłyby być łatwiejszymi do rozwiązania. Na odczuwanie ogólnego skutku w postaci obniżonej jakości życia wskazuje ponadto aż 90% bliskich ofiar śmiertelnych oraz 85% tych, którzy w wyniku zdarzenia stali się osobami z niepełnosprawnościami, w tym połowa deklarując jego permanentny charakter¹⁷⁶. W celu ukazania społeczno-ekonomicznych kosztów zdarzeń drogowych na poziomie państwowym prowadzi się także ich wycenę. W Polsce realizuje się ją za pomocą metody PANDORA i w odniesieniu do wypadków oraz kolizji. Zgodnie z raportem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2022 r. koszty społeczne wszystkich wypadków wyniosły 37,9 miliardów złotych, co stanowiło 1,2% PKB, a największą część z nich pochłonęły straty produkcji (55%), materialne (27%) oraz koszty administracyjno-operacyjne (13%). Z kolei koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej wyniósł 2,6 miliona złotych, ciężko rannej – 4,2 miliona złotych, natomiast samego wypadku – 1,3 miliona złotych¹⁷⁷.

¹⁷⁶ Federation of European Road Traffic Victims, *Study of the physical, psychological and material secondary damage inflicted on the victims and their families by road crashes*, Geneva, 1993, [za:] European Transport Safety Council, *Social...*, s. 24–25.

¹⁷⁷ Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*, Warszawa 2023, s. 3–4.

6. Metodologia, organizacja i przebieg badań własnych

Biorąc pod uwagę stan aktualnej wiedzy na temat przestępstw drogowych, ich sprawców oraz ofiar, wydało się zasadne podjęcie próby dogłębnego i szerokiego ich zbadania. Bowiem, jak już zostało to zasygnalizowane wyżej, brak jest dokładniejszych, a w pewnych przypadkach nawet jakichkolwiek analiz dotyczących zarówno tych czynów samych w sobie, jak i związanych z nimi skutków czy przyczyn w kontekście polskim. W związku z tym badanie to stanowić będzie uzupełnienie dotychczasowego dorobku w tej dziedzinie oraz kolejną podstawę realizacji dalszych działań naukowych w jej zakresie.

Badanie przeprowadzone zostało metodą analizy dokumentów, a jego przedmiot stanowiły akta spraw karnych dotyczące popełnionych przestępstw z art. 173, 174 i 177 k.k., w przypadku których doszło do uprawomocnienia się wyroku, niezależnie od instancji oraz sposobu ich zakończenia. Pochodziły one z dobranej losowo próby 20 polskich sądów rejonowych. W przypadku przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) proszono o nadesłanie wskazanej (a ustalonej na podstawie proporcji liczby spraw osądzonych nieprawomocnie w 2023 r.) liczby spraw o popełnienie tego czynu w typach podstawowym (art. 177 § 1 k.k.) i kwalifikowanym następstwem (art. 177 § 2 k.k.), zakończonych jako ostatnie w 2023 r. W przypadku przestępstw spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.) oraz sprowadzenia jej niebezpieczeństwa (art. 174 k.k.) nie dysponowano ich dokładną liczbą (przestępstwa te nie zostały wymienione odrębnie w sprawozdaniu MS-S6r), w związku z czym zwrócono się do wylosowanych sądów o przekazanie wszystkich dotyczących ich spraw zakończonych w latach 2022–2023. W ten sposób nadesłane powinny zostać w sumie 264 sprawy z art. 177 § 1 k.k., 54 z art. 177 § 2 k.k. i wszystkie zawierające pozostałe kwalifikacje prawne. Ostatecznie uzyskano próbę 313 spraw karnych, w tym 265 z art. 177 § 1, 48 z art. 177 § 2 k.k., a także jedynie 3 z art. 173 k.k. oraz 1 z art. 174 k.k., przy czym suma poszczególnych kwalifikacji prawnych w prawomocnych wyrokach nie jest równa sumie wszystkich spraw poddanych badaniu ze względu na występujące, choć stosunkowo rzadko, przypadki zbiegu przepisów art. 177 § 1 i art. 177 § 2 lub 177 § 1 oraz 173 k.k. Jednoznacznie

widoczne jest tu więc to, iż nie udało się zebrać reprezentatywnej próby akt dotyczących przestępstw z art. 173 i 174 k.k. W związku z tym, że dążenie do uzyskania „ślepej próby” nie powiodło się, niewątpliwie, w odniesieniu do tych dwóch czynów, badanie będzie wymagało powtórzenia przy wykorzystaniu odmiennej metodologii. Należy również w tym miejscu wspomnieć, iż wszystkie ze spraw dotyczyły czynów popełnionych w komunikacji lądowej – w znakomitej większości drogowej oraz w 2 przypadkach kolejowej. W dominującej części zakończyły się one w I instancji – jedynie w 32 przypadkach miało to miejsce w II instancji, natomiast w jednym wniesiono kasację. Mimo że wyroki w analizowanych przypadkach uprawomocniły się w latach 2022–2023, to same przestępstwa, których dotyczyły, popełniane były na przestrzeni lat 2007–2023, w tym 1 czyn miał miejsce w 2007 r., 2 w 2018 r., 1 w 2019 r., 12 w 2020 r., 37 w 2021 r., 146 w 2022 r., natomiast 113 w 2023 r. W jednym przypadku zaistniał brak możliwości określenia dokładnej daty wystąpienia zdarzenia. To zestawienie pokazuje pośrednio, iż analizowane czyny są sądzone stosunkowo szybko, bowiem dominują te popełnione w latach uprawomocnienia się wyroków, a więc 2022–2023, ale również może ono w pewnym stopniu wpłynąć na efekty porównywania wyników niniejszego badania chociażby z omówionymi wyżej danymi statystycznymi pochodzącymi z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, które dotyczą jedynie konkretnych lat rozłącznie.

Tabela 1. Uzyskana próba badawcza według podziału na kwalifikacje prawne czynu oraz sąd pochodzenia akt

Sąd	Kwalifikacja prawna czynu			
	art. 177 § 1 k.k.	art. 177 § 2 k.k.	art. 173 k.k.	art. 174 k.k.
Sąd Rejonowy dla Warszawy Pragi-Południe w Warszawie	27	3	1	–
Sąd Rejonowy Katowice-Zachód w Katowicach	15	2	–	–
Sąd Rejonowy w Brzesku	8	2	–	–
Sąd Rejonowy w Bytowie	7	2	–	–
Sąd Rejonowy w Chodzieży	10	1	–	–
Sąd Rejonowy w Cieszynie	13	4	–	–
Sąd Rejonowy w Jaśle	7	–	–	–
Sąd Rejonowy w Kielcach	32	4	1	–
Sąd Rejonowy w Kołobrzegu	10	3	–	–
Sąd Rejonowy w Krośnie Odrzańskim	5	2	–	–
Sąd Rejonowy w Pile	10	1	1	–
Sąd Rejonowy w Płocku	23	3	–	–
Sąd Rejonowy w Radziejowie	3	–	–	–
Sąd Rejonowy w Sochaczewie	10	3	–	–
Sąd Rejonowy w Stalowej Woli	13	3	–	–
Sąd Rejonowy w Świdnicy	9	4	–	1

Sąd	Kwalifikacja prawna czynu			
	art. 177 § 1 k.k.	art. 177 § 2 k.k.	art. 173 k.k.	art. 174 k.k.
Sąd Rejonowy w Toruniu	28	4	–	–
Sąd Rejonowy w Wałbrzychu	8	2	–	–
Sąd Rejonowy w Zielonej Górze	18	3	–	–
Sąd Rejonowy we Wrześni	9	1	–	–
Ogółem	265	47	3	1
	312			

Źródło: Opracowanie własne.

Poza wyżej wskazanymi, wśród nadesłanych akt znajdowała się jedna sprawa, która nie została na tamten moment zakończona (znajdowała się ona na etapie wniesienia aktu oskarżenia), a także jedna, w przypadku której jedyną kwalifikację prawną stanowił art. 178a k.k. W związku z brakiem spełniania kryteriów włączenia do próby nie zostały one wzięte pod uwagę podczas przeprowadzania analiz.

Badanie zostało zrealizowane w Instytucie Wymiaru Sprawiedliwości przy wykorzystaniu uprzednio przygotowanego na jego potrzeby kwestionariusza. Został on opracowany na podstawie aktualnego stanu wiedzy i omówionych wyżej danych statystycznych, a także wyników przeprowadzonych dotychczas badań, opierając się w dużej mierze między innymi na raportach Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji dotyczących wszystkich zdarzeń zgłaszanych jako wypadki w komunikacji oraz uzupełniony o interesujące naukowo zagadnienia, by można było uzyskać możliwie najszerszy obraz wybranych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji zaistniałych w ostatnich latach w Polsce, co stanowiło równocześnie cel niniejszego badania. Zawarte w kwestionariuszu pytania zostały najpierw poddane konsultacjom i weryfikacji – pod względem adekwatności, jednoznaczności oraz poprawności ich treści, a także układu – za pośrednictwem badania pilotażowego przeprowadzonego w formie papierowej, na małej części spraw pochodzących z próby właściwej, z których każda rozpatrywana była przez inny sąd. Decyzja taka została podjęta ze świadomością istnienia możliwych odmienności w sposobie prowadzenia postępowań w różnych miejscach i miała na celu uzyskanie jak najlepszej efektywności badania właściwego. Następnie kwestionariusz został wprowadzony do systemu LimeSurvey, za pośrednictwem którego był on wypełniany w odniesieniu do każdej z nadesłanych spraw, niezależnie od występującej kwalifikacji prawnej. Było to możliwe dzięki uwzględnieniu takiego zamiaru jeszcze podczas tworzenia kwestionariusza oraz występowaniu dużych podobieństw wśród analizowanych czynów, a także miało na celu umożliwienie czynienia pewnych zestawień czy też porównań na etapie analizy uzyskanych danych. Ostateczna wersja narzędzia składała się z 368 pytań, w zdecydowanej większości zamkniętych, podzielonych na 18 grup, dotyczących kolejno in-

formacji porządkowych (które stanowiły jedynie pomoc przy realizacji badania i określeniu ostatecznego kształtu wykorzystanej do jego realizacji próby, w związku z czym nie pojawiły się w dalszych analizach), czasu wystąpienia zdarzenia, jego miejsca, związanych z nim okoliczności, jego przyczyn, przebiegu, prowadzonego postępowania przygotowawczego, sprawców, ofiar, wyników postępowania sądowego w każdej z instancji, a także postępowania kasacyjnego oraz wykonawczego. Liczba pytań wskazuje na wyżej już wspomnianą intencję przeprowadzenia badania, które miało pozwolić na zakreślenie możliwie jak najszerzego obrazu wybranych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, zaistniałych w ostatnich latach w Polsce, ale także wynika częściowo z faktu gromadzenia danych na temat do trzech sprawców i do trzech ofiar w przypadku każdego z czynów, co wymagało kilkukrotnego powielenia dwóch, dość obszernych grup pytań dotyczących tych uczestników zdarzeń. Po wypełnieniu kwestionariusza dla każdej z badanych spraw wygenerowano bazę danych, którą następnie poddano uporządkowaniu oraz analizom ilościowej i jakościowej przy wykorzystaniu oprogramowania SPSS, zachowując kolejność, w której zbierane były poszczególne informacje. Ze względu na występowanie w próbie jedynie 4 spraw dotyczących spowodowania katastrofy w komunikacji oraz 1 sprawy dotyczącej spowodowania niebezpieczeństwa tejże katastrofy zgromadzone na ich podstawie dane zostały omówione w nieco innej formie – jako pewnego rodzaju studium przypadku.

7. Wyniki badania własnego dotyczące prawomocnie zakończonych spraw karnych o przestępstwo spowodowania wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

7.1. Charakterystyka czynów

Rozkład czasowy czynów zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.), w przypadku których doszło do uprawomocnienia się wyroków w latach 2022–2023, a które zostały popełnione w latach 2007–2023 (z dominacją dwóch ostatnich), nie odpowiada w jednoznaczny sposób zaobserwowanej wyżej prawidłowości występowania większej ich liczby w okresie wzmożonego ruchu drogowego, spowodowanego podróżami rekreacyjnymi, to jest od czerwca do października – tu wzrost ich liczby obserwujemy od marca, a spadek po wrześniu. Widocznie największa liczba zdarzeń miała natomiast miejsce w listopadzie (12%), podczas gdy miesiąc wcześniej było ich niemalże o połowę mniej (6,8%). Należy tu jednak przypomnieć, iż w danych policyjnych sporządzonych na 2023 r. listopad również był miesiącem z wysoką liczbą zdarzeń, a duża część analizowanych tu czynów została popełniona właśnie w nim. W drugiej kolejności wypadki komunikacyjne miały miejsce najczęściej w czerwcu (10,4%), a następnie w sierpniu (9,4%) oraz we wrześniu (9,1%) – wszystkie te miesiące należą już do wyżej wspomnianego okresu. Najrzadziej dochodziło do nich w lutym (4,2%), co również pokrywałoby się z tendencjami uwidocznionymi za pośrednictwem statystyk policyjnych. Z kolei po wyodrębnieniu samych czynów zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k. obserwujemy nieco odmienny obraz – ich najwyższe odsetki przypadają na styczeń (17%), czerwiec (14,9%) i październik (12,8%), a więc na dwa z miesięcy wskazanych podczas analizy danych Komendy Głównej Policji. Najniższe odnotowano natomiast w marcu (2,1%) oraz lutym (brak zdarzeń).

Tabela 2. Czynny zakwalifikowane jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w podziale według miesiąca wystąpienia zdarzenia

Miesiąc wypadku	Czynny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Styczeń	22	8	7,1	17
Luty	13	–	4,2	–

cd. tabeli 2

Miesiąc wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Marzec	25	1	8,1	2,1
Kwiecień	26	3	8,4	6,4
Maj	23	5	7,5	10,6
Czerwiec	32	7	10,4	14,9
Lipiec	24	5	7,8	10,6
Sierpień	29	2	9,4	4,3
Wrzesień	28	2	9,1	4,3
Październik	21	6	6,8	12,8
Listopad	37	3	12	6,4
Grudzień	27	4	8,8	8,5
Brak danych	1	1	0,3	2,1
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Analizując omawiane przestępstwa pod względem miejsca ich popełnienia, do czego celów dane czerpano ze stosownych protokołów oględzin, szkiców, opinii biegłych czy wyjaśnień podejrzanych oraz zeznań pokrzywdzonych i świadków, dość łatwo zaobserwować można, że lwia część z nich, zwłaszcza z najpoważniejszymi skutkami, rozgrywa się na jezdniach (60,7% spośród wszystkich czynów oraz 70,2% wśród wypadków kwalifikowanych następstwem). Niewątpliwie może stanowić to efekt istnienia zdecydowanie większego prawdopodobieństwa spowodowania uszczerbku na zdrowiu lub śmierci drugiej osoby podczas jej kontaktu z ciężkim i wytrzymałym pojazdem mechanicznym niż przykładowo rowerem czy urządzeniem transportu osobistego (UTO). W drugiej kolejności najczęstszym miejscem zdarzeń były przejścia dla pieszych (kolejno 24,5% oraz 27,7%), zwłaszcza te bez sygnalizacji świetlnej. Świadczy to o jej niewątpliwie pozytywnej wartości dla bezpieczeństwa w ruchu – choć nie likwiduje problemu występowania zdarzeń w tym rejonie, to zdecydowanie go ogranicza, ponieważ na przejściach z sygnalizacją świetlną doszło jedynie do 3,6% z nich. Najrzadziej do wypadków dochodziło z kolei na przystankach komunikacji miejskiej (0,3%). W tym przypadku wyniki pokrywają się z policyjnymi danymi statystycznymi dotyczącymi zdarzeń zgłoszonych jako wypadki. Poza niżej wymienionymi, w kafeterii sporządzonej do pytania, jako możliwe miejsca wystąpienia zdarzeń uwzględniono również przejazd tramwajowy, przejazd kolejowy strzeżony i niestrzeżony, a także most, wiadukt lub tunel, jednak w żadnym z powyższych nie doszło do popełnienia ani jednego czynu, w związku z czym nie zostały one zawarte w zestawieniu. Ponadto pod kategorią „Inne”, która została wykorzystana jedynie jeden raz, kryje się wnętrze magazynu.

Tabela 3. Czyny zakwalifikowane jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w podziale według miejsca wystąpienia zdarzenia

Miejsce wypadku		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Jezdnia		187	33	60,7	70,2
Przejście dla pieszych	z sygnalizacją świetlną	11	4	3,6	8,5
	bez sygnalizacji świetlnej	64	9	20,9	19,2
Przejazd dla rowerów		14	–	4,5	–
Droga dla pieszych		13	–	4,2	–
Droga rowerowa		8	–	2,6	–
Parking lub plac		9	1	2,9	2,1
Przystanek komunikacji publicznej		1	–	0,3	–
Inne		1	1	0,3	–
Ogółem		308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Następnie, przy bliższym przyjrzeniu się miejscom, w których do czynów zakwalifikowanych jako wyczerpujące znamiona przestępstwa z art. 177 k.k. dochodzi najczęściej, a więc jezdniom, można zauważyć, iż wcale nie dominują wśród nich te szybkiego ruchu – udział autostrad wyniósł jedynie 1,1% dla wszystkich wypadków. Nie doszło na nich również do ani jednego zdarzenia ze skutkiem śmiertelnym lub w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Najczęściej, podobnie jak w przypadku danych policyjnych, ich miejscem są drogi dwukierunkowe (80,2% wszystkich czynów oraz 84,9% kwalifikowanych następstwem), które stanowią równocześnie dominującą część wśród wszystkich dróg w Polsce, co może być przyczyną takiego stanu rzeczy.

Tabela 4. Czyny zakwalifikowane jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w podziale według typu jezdni miejsca wystąpienia zdarzenia

Typ jezdni miejsca wystąpienia wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Autostrada	2	–	1,1	–
Droga ekspresowa	7	1	3,7	3
Droga jednokierunkowa	28	4	15	12,1
Droga dwukierunkowa	150	28	80,2	84,9
Ogółem	187	33	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Kolejnym aspektem wartym przyjrzeniu się analizując dokładniej miejsca, w których do wypadków dochodzi najczęściej, jest geometria drogi. W tym przypadku zdecydowanie

dominowały skrzyżowania, w tym także te o ruchu okrężnym (45,6% wszystkich czynów i 39,6% kwalifikowanych następstwem) oraz proste odcinki (kolejno 30,8% oraz 43,8%), co nie pokrywa się z danymi statystycznymi policji, w których zdecydowany prym wiodły te drugie. Należy tu jednak zaznaczyć, że na potrzeby niniejszego badania jako zdarzenia rozgrywające się na skrzyżowaniach czy zakrętach lub łukach traktowano nie tylko te, w przypadku których do kontaktu pomiędzy uczestnikami ruchu doszło bezpośrednio na nich, ale także te w bliskiej odległości, to jest na przykład na przejściach dla pieszych znajdujących się bezpośrednio przed nimi. Decyzja ta została podjęta w związku z faktem, iż opisana wyżej sytuacja wymusza obserwację większego pola oraz niekiedy liczby uczestników ruchu, a także przewidywanie ich zachowań i dostosowanie swoich do ułożenia dróg. W związku z tym klasyfikowanie takich miejsc jako proste odcinki drogi wydawało się niepoprawne.

Tabela 5. Czyny zakwalifikowane jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w podziale według geometrii drogi miejsca wystąpienia zdarzenia

Geometria drogi miejsca wystąpienia wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Prosty odcinek drogi	95	21	30,8	44,7
Zakręt lub łuk	35	5	11,4	10,6
Wjazd lub wyjazd z posesji	33	2	10,7	4,3
Zjazd	2	–	0,6	–
Spadek lub wzniesienie	2	–	0,6	–
Skrzyżowanie	140	18	45,6	38,3
Inne	1	1	0,3	2,1
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Sprawdzeniu zdecydowano się poddać również wpływ infrastruktury drogowej na występowanie wypadków komunikacyjnych. W tym przypadku odpowiedzi na pytanie udzielano na podstawie sporządzonych w sprawach opinii biegłych, a także wypowiedzi przesłuchiwanych świadków, pokrzywdzonych oraz sprawców – gdy większość z nich wskazywała na ten sam element utrudniający poruszanie się w danym miejscu, na przykład poprzez znaczne ograniczanie pola widoczności, czasem nawet czyniąc z nich swoiste wypadkowe „hot spoty”, a sprawca deklarował, że miał on wpływ na naruszenie przez niego zasad ruchu drogowego, uznawano go za mający pośredni wpływ na zaistnienie zdarzenia. W całej próbie zidentyfikowano jedynie 30 takich przypadków (9,7% wszystkich czynów i 8,5% wśród kwalifikowanych następstwem). Do bezpośredniego przyczynienia nie doszło ani razu. Dla zdecydowanej większości analizowanych czynów infrastruktura nie odgrywała roli w ich zaistnieniu, a przynajmniej nie było to możliwe do stwierdzenia na podstawie posiadanego

materiału badawczego. Dość dużą część stanowi tu również odpowiedź „Brak danych”, którą wybierano w sytuacjach budzących wątpliwości, czyli choćby takich, w których z perspektywy badacza wydawało się, iż obecny stan infrastruktury mógł mieć wpływ na wystąpienie zdarzenia, jednak nie został on wspomniany w żaden z powyżej wymienionych sposobów.

Tabela 6. Wpływ infrastruktury w miejscach zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) na ich zaistnienie

Czy infrastruktura w miejscu wypadku miała wpływ na jego zaistnienie?		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	bezpośredni	–	–	–	–
	pośredni	30	4	9,7	8,5
Nie		206	39	66,9	83
Brak danych		72	4	23,4	8,5
Ogółem		308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Zagłębiając się dalej w zagadnienie wpływu infrastruktury na występowanie zdarzeń, postarano się ustalić, czy w przypadkach, gdy taka sytuacja zaistniała, jej poprawa mogłaby potencjalnie zmniejszyć ryzyko występowania podobnych zdarzeń w danym miejscu w przyszłości. Tu sytuację identyfikowano podobnie jak w poprzednim pytaniu, jednak okazało się, że w dominującej części dokumenty nie zapewniały wystarczających podstaw do udzielenia konkretnych odpowiedzi. Wśród spraw, w przypadku których było to możliwe, częściej okazywało się, iż nie miałyby to znaczenia (33,4% spośród wszystkich przypadków oraz 38,3% dla czynów zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k.).

Tabela 7. Potencjalny wpływ poprawy infrastruktury w miejscach zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) na ryzyko zaistnienia w nich podobnych zdarzeń w przyszłości

Czy poprawa infrastruktury w miejscu wypadku mogłaby potencjalnie zmniejszyć ryzyko występowania podobnych zdarzeń w przyszłości?	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	25	3	8,1	6,4
Nie	103	18	33,4	38,3
Brak danych	180	26	58,5	55,3
Ogółem	308	48	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Przechodząc do okoliczności towarzyszących czynom zakwalifikowanym jako spowodowanie wypadku w komunikacji, zdecydowano się zweryfikować pory dnia, w których dochodzi

do nich najczęściej. Uczyniono to, dzieląc dobę na liczące równą liczbę godzin części, uznając uwzględnianie wszystkich z nich osobno za nadmiarowe. Ponadto niekiedy w dokumentach podawany był jedynie przybliżony czas zaistnienia zdarzenia, w związku z czym podział ten zmniejszał ryzyko popełnienia błędu przy gromadzeniu danych. Informację tę uzyskiwano z kart zdarzenia drogowego, wydruków zawiadomień o podejrzeniu popełnienia przestępstwa, a gdy nie były one dostępne (co stanowiło zdecydowaną mniejszość przypadków), z zeznań i wyjaśnień uczestników postępowania. Wyniki potwierdziły tezę postawioną podczas analizy danych statystycznych policji, dotyczących wszystkich zdarzeń drogowych zgłoszonych jako wypadki, że najczęściej dochodzi do nich w okresie wzmożonego ruchu, to jest w ciągu dnia. Jednak w odniesieniu do wszystkich zdarzeń zakwalifikowanych jako przestępstwa z art. 177 k.k. dominacja godzin popołudniowych nad porannymi okazała się niewielka (41,1% do 37,3% w przypadku wszystkich czynów). Z kolei najrzadziej do zdarzeń dochodziło w okresie, który określono mianem nocy (5,4%), gdy drogi w dużej mierze bywają puste. Wyłączając zdarzenia zakwalifikowane z art. 177 § 2 k.k., okazało się, iż w ich przypadku jest odwrotnie – to godziny poranne dominowały nad popołudniowymi (40,4% do 32%). Pozostałe tendencje zostały jednak zachowane.

Tabela 8. Czyny zakwalifikowane jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w podziale według części doby wystąpienia zdarzenia

Część doby, w której nastąpił wypadek	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
0:00–5:59	16	5	5,4	10,6
6:00–11:59	115	19	37,3	40,4
12:00–17:59	127	15	41,1	32
18:00–23:59	50	8	16,2	17
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Kolejnym elementem należącym do grupy okoliczności, a poddanym sprawdzeniu w niniejszym badaniu na podstawie wyżej wspomnianych dokumentów, było oświetlenie występujące podczas wypadków komunikacyjnych. Z oczywistej przyczyny (dominacja godzin dziennych wśród tych, podczas których są one powodowane) najczęściej było to oświetlenie naturalne – słońce położone wysoko nad linią horyzontu (68,8% wszystkich zdarzeń oraz 65,9% kwalifikowanych następstwem), a najrzadziej, co znów odnajduje swoje odzwierciedlenie w wyżej zaprezentowanych danych, świt (2,3%). Ciekawym i nieco kontrintuicyjnym wydaje się być fakt, że w przypadku pory nocnej do zdarzeń dochodzi częściej na drogach oświetlonych aniżeli nieoświetlonych, może to jednak wynikać z tego, iż pierwsze z nich stanowią będą te częściej uczęszczane, a więc z występującym wyższym ryzykiem zaistnienia wypadku.

Dwie ostatnie prawidłowości nie utrzymują się jednak po wyodrębnieniu danych dotyczących tylko czynów o skutkach w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub śmierci – do tych najrzadziej dochodzi w porze zmroku (4,3%), a liczba zdarzeń rozgrywających się porą nocną, na nieoświetlonych drogach, przewyższa tę dotyczącą dróg oświetlonych (12,8% do 8,5%).

Tabela 9. Oświetlenie panujące w momencie wystąpienia zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Oświetlenie w momencie wystąpienia wypadku			Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
			liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Świt			7	3	2,3	6,4
Pora dzienna	słońce położone wysoko nad horyzontem		212	31	68,8	65,9
	słońce położone nisko	świejące w oczy	11	1	3,6	2,1
		świejące od tyłu	1	–	0,3	–
Zmrok			11	2	3,6	4,3
Pora nocna	oświetlona droga		39	4	12,6	8,5
	nieoświetlona droga		24	6	7,8	12,8
Brak danych			3	–	1	–
Ogółem			308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Warunki atmosferyczne panujące w chwilach wystąpienia analizowanych zdarzeń najczęściej pokrywały się z tymi wskazanymi w danych statystycznych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji – były to w zdecydowanej większości przypadków warunki dobre (69,5% spośród wszystkich zdarzeń oraz 72,3% kwalifikowanych następstwem) lub występowanie zachmurzenia (kolejno 49% i 66%). Niesprzyjające warunki atmosferyczne występowały więc rzadko, a co ciekawe, z wyjątkiem silnego wiatru, jeszcze rzadziej w odniesieniu do wyłącznie czynów z art. 177 § 2 k.k. niż wszystkich poddanych analizie. W tym przypadku liczba odpowiedzi nie sumuje się do 308 ani 47 w związku z możliwością ich wielokrotnego wyboru w celu jak najlepszego odzwierciedlenia okoliczności przestępstw. Informacje na temat warunków atmosferycznych również były gromadzone z kart zdarzeń drogowych, wydruków zawiadomień o możliwości popełnienia przestępstwa, a także zeznań oraz wyjaśnień ich uczestników, przy czym w sytuacji, gdy znajdujące się na karcie nie pokrywały się z ostatnim ze wspomnianych źródeł, a wskazane w nich okoliczności już tak, odpowiedź wybierana była na ich podstawie. Takie postępowanie było związane z faktem, iż karty zdarzeń sporządzane są niekiedy po upływie kilku godzin czy nawet dni od ich wystąpienia, a podane w nich warunki atmosferyczne mają odzwierciedlać sytuację panującą w chwili oględzin, w związku z czym nie stanowią zawsze dobrego źródła poszukiwanej informacji.

Tabela 10. Warunki atmosferyczne panujące w momencie wystąpienia zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Warunki atmosferyczne panujące w momencie wystąpienia wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Dobre	214	34	69,5	72,3
Zachmurzenie	151	31	49	66
Deszcz	36	5	11,7	10,6
Grad	–	–	–	–
Śnieg	12	2	3,9	4,3
Mgła	2	–	0,6	–
Silny wiatr	11	3	3,6	6,4
Brak danych	8	–	2,6	–
Ogółem	434	75	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Analizując kwestię uczestników ruchu, którzy swoim zachowaniem wypełnili znamiona czynu spowodowania wypadku w komunikacji, nie tylko przydzielano ich do dość szeroko zakrojonych i wyodrębnionych na podstawie środka transportu grup, ale także sprawdzano, czy istnieją przypadki, w których zasady ruchu drogowego, co doprowadziło do wystąpienia zdarzenia, złamał więcej niż jeden z nich. Uznawano, że taka sytuacja miała miejsce, gdy biegły stwierdził to w swojej opinii, a sąd zawarł taką informację w wydanym oraz prawomocnym wyroku, bądź gdy doszło do wyłączenia materiałów do odrębnego postępowania w związku z wykryciem przyczynienia się pokrzywdzonego. Okazało się, iż w zdecydowanej większości są one powodowane przez pojedynczą osobę, najczęściej kierowcę pojazdu mechanicznego (94,1% wśród wszystkich czynów i 87,2% spośród kwalifikowanych następstwem), co w oczywisty sposób wiąże się z miejscem, w którym najczęściej dochodzi do wypadków (jezdni), a także już wcześniej wspomnianym charakterem tego rodzaju środków transportu w zestawieniu z innymi. Piesi nie spowodowali żadnego z analizowanych zdarzeń, co jednak nie powinno być upraszczane ani wykorzystywane jako informacja świadcząca o ich nienaganym postępowaniu na polskich drogach, ponieważ taka sytuacja może wynikać z samych panujących na nich zasad ruchu, roztaczających nad nimi dodatkową ochronę w obliczu ich fizycznej podatności na urazy (przykładowo art. 13 oraz 26 ustawy – prawo o ruchu drogowym), jak również z konstrukcji czynu – jednym z elementów koniecznych do przypisania jego sprawstwa jest spowodowanie u innej osoby przynajmniej średniego uszczerbku na zdrowiu. Łatwo natomiast wysnuć wniosek, że nawet gdy do wypadku dochodzi w związku z działaniem niechronionego uczestnika ruchu, a bierze w nim udział również kierowca pojazdu mechanicznego, to on jest osobą, która najprawdopodobniej dozna urazu lub poniesie śmierć, co wyklucza przypisanie mu odpowiedzialności za popełnienie przestępstwa z art. 177 k.k.

Wydaje się, że możliwość wszczęcia postępowania wobec pieszego dawałaby tu jedynie sytuacja, w której swoim zachowaniem łamiąc zasady ruchu drogowego, doprowadziłby kierowcę pojazdu mechanicznego do podjęcia manewru obronnego kończącego się jego urazem. Jako przykład można by tu podać udaną próbę ominięcia pieszego przebiegającego przez jezdnię w miejscu, w którym jej przekraczanie jest niedozwolone, co zakończyłoby się uderzeniem pojazdu mechanicznego w pobliskie drzewo. Sytuację spowodowania zdarzenia przez więcej niż jednego uczestnika ruchu zidentyfikowano w 4,9% z wszystkich analizowanych spraw – zawsze skazywany był za nie jednak kierowca pojazdu mechanicznego, a wśród współprzyczyniających się wskazano pieszych (46,6% spośród przypadków, gdy ustalono więcej niż jedną osobę, która poprzez swoje zachowanie doprowadziła do wystąpienia wypadku), rowerzystów (26,7%) i innych kierowców pojazdów mechanicznych (26,7%). Natomiast dla przestępstw z art. 177 § 2 k.k. takie sytuacje stanowiły 12,8% ogółu oraz ponownie we wszystkich przypadkach w roli skazanych pojawiali się kierowcy pojazdów mechanicznych, natomiast współprzyczyniającymi się byli piesi (50%), inni kierowcy pojazdów mechanicznych (33,3%) i rowerzysta (16,7%). Można więc dojść do wniosku, iż stwierdzenie przyczynienia się pokrzywdzonego do nastąpienia zdarzenia nie występuje często.

Tabela 11. Uczestnicy ruchu drogowego, którzy przyczynili się do wystąpienia zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Uczestnik ruchu, który spowodował wypadek	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Kierowca pojazdu mechanicznego	290	41	94,1	87,2
Kierowca roweru	2	–	0,7	–
Osoba poruszająca się przy pomocy UWR	1	–	0,3	–
Pieszy	–	–	–	–
Więcej niż jeden uczestnik ruchu	15	6	4,9	12,8
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Następnie podjęto się zbadania kwestii podstawowych skutków wypadków, a więc należących do wymienionych bezpośrednio w artykułach opisujących analizowane czyny, czyli fizycznych oraz materialnych. Wszystkie rodzaje uszczerbków na zdrowiu były oczywiście rozumiane zgodnie z ich definicją prawną, a jako następstwo w postaci śmierci traktowano sytuację, w której jednostka zginęła na miejscu zdarzenia lub w okresie 30 pierwszych dni po jego nastąpieniu i było to efektem doznanych podczas niego urazów. Z kolei jako zniszczenie pojazdu rozumiano nie wszelkie jego uszkodzenia, jak wgniecenia czy zarysowania, ale tylko szkody obiektywnie powodujące niezdatność środka transportu do dalszego użytku, jak rozbite szyby, dysfunkcje wewnętrznych mechanizmów, oderwanie kół i tym podobne. W toku każdego zdarzenia generowane były bowiem pewne, choć czasem nieznaczne, uszkodzenia.

Należy tu również uzasadnić przyczynę uwzględnienia lekkiego uszczerbku na zdrowiu, którego wystąpienie nie jest wystarczające do uznania zdarzenia drogowego za wypadek czy inne przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji – gdy nie następuje on wraz ze średnim, ciężkim uszczerbkiem na zdrowiu lub śmiercią, czyn stanowi jedynie zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, powszechniej znane pod nazwą „kolizja drogowa”, a więc wykroczenie z art. 86 § 1a ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 2119 z późn. zm.). Uczyniono to z uwagi na próbę uzyskania obrazu faktycznych skutków zdrowotnych dla uczestników zdarzeń, a nie jedynie tych, które czynią z nich przestępstwo. Ponadto odpowiedź tę wybierano nie tylko wówczas, gdy uszczerbku na zdrowiu trwającego krócej niż 7 dni doznał sprawca lub osoba uznana za poszkodowaną przestępstwem spowodowania wypadku drogowego (a takie sytuacje wystąpiły, mimo że, jak już wspomniano, jest to skutek charakterystyczny dla wykroczenia). Brano pod uwagę także sytuacje, gdy faktycznie taki uszczerbek został doznany w wyniku konkretnego zdarzenia przez inne osoby, jednak dotyczące jej dokumenty zostały przykładowo wyłączone do postępowania w sprawie dopuszczenia się innego czynu bądź nie odnaleziono żadnych danych mówiących o tym, czy jakiegokolwiek kroki zostały podjęte. Oczywiście w związku z powyższym istniała możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi, a w konsekwencji liczba skutków nie sumuje się do ogólnej liczby uczestników zdarzeń. Przyjmując taki sposób gromadzenia oraz analizowania danych, uzyskano wiedzę, iż w przypadku wszystkich zdarzeń najczęściej występującym skutkiem był średni uszczerbek na zdrowiu (89,3%), co jest oczywiście efektem dominacji analizowanego przestępstwa w typie podstawowym, ale często dochodzi w jego wyniku także do zniszczenia pojazdu (52,3%), którym poruszał się jeden z uczestników. Co ciekawe, lekki uszczerbek na zdrowiu (14,9%) występował częściej niż ciężki (7,8%) lub śmierć (8,4%). Występowanie skutków innych niż ciężki uszczerbek na zdrowiu lub śmierć w przypadku wyłączonych przestępstw z art. 177 § 2 k.k. jest efektem kumulatywnej kwalifikacji czynów.

Tabela 12. Skutki zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Skutki wypadków	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Lekki uszczerbek na zdrowiu	46	12	14,9	25,5
Średni uszczerbek na zdrowiu	275	14	89,3	29,8
Ciężki uszczerbek na zdrowiu	24	23	7,8	48,9
Śmierć	26	25	8,4	55,3
Zniszczenie pojazdu	161	37	52,3	78,7
Ogółem	532	111	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Ostatnią z grup danych ilościowych, gromadzonych w odniesieniu do charakterystyki zdarzeń, stanowiły te dotyczące kwestii występowania świadków. W tym przypadku źródła informacji stanowiły protokoły ich przesłuchań, ale także ponownie karty zdarzeń drogowych, notatki urzędowe, wydruki zawiadomień o możliwości popełnienia przestępstwa oraz, w sytuacji braku występowania sprzeczności z pozostałymi albo braku możliwości zaczerpnięcia z nich informacji, wyjaśnienia sprawców. Byli to zarówno świadkowie z widzenia, jak i ze słyszenia, tacy, którzy na miejsce zdarzenia przybyli już po nim, ale przed przyjazdem służb, oraz wszyscy wymienieni przez policję w wyżej wspomnianych dokumentach. Należy tu również zaznaczyć, że w odróżnieniu od roli procesowej, w jakiej występuje pokrzywdzony, na potrzeby niniejszego badania nie był on traktowany jako świadek zdarzenia, ponieważ wówczas pytanie to byłoby niecelowe. Dzięki przyjętemu rozumieniu oraz sposobowi gromadzenia informacji na ten temat okazało się, iż w zdecydowanej większości przypadków przestępstwo spowodowania wypadku w komunikacji zostało popełnione w obecności świadków (92,5%), co w oczywisty sposób wiąże się z tym, że również w dominującej części mają one miejsce w porze dziennej, podczas godzin wzmożonego ruchu i czyni taką sytuację bardziej prawdopodobną. Nie stanowią one także czynu, którego sprawca dążyłby do ukrycia się podczas jego popełniania w związku z wynikającym z przepisu brakiem występowania intencji spowodowania zdarzenia. Co ciekawe, w przypadku tylko i wyłącznie czynów zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k. nie wystąpiła sytuacja braku świadków.

Tabela 13. Występowanie świadków zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Świadkowie wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	285	47	92,5	100
Nie	23	–	7,5	–
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Z kolei ostatnim z elementów, jaki uznano za stosowny do poddania analizie w kontekście charakterystyki czynów, były opisy ich przebiegów. Na tej podstawie wyodrębnić można kilka często powtarzalnych scenariuszy wypadków w komunikacji. Dla wszystkich zdarzeń zakwalifikowanych z art. 177 k.k., w których uczestniczyli pieszy oraz kierowca pojazdu mechanicznego, było to, przede wszystkim, najechanie na pieszego znajdującego się na przejściu, ale także podczas wycofywania czy to z podjazdu mieszczącego się przy posesji, czy miejsca parkingowego lub innego miejsca postoju. Co ciekawe, w pierwszym przypadku zdecydowanie dominowały sytuacje, gdy kierujący wjeżdżał na rzeczony przejście bez zatrzymania i potraçał pieszego znajdującego się już na dalszym, względem miejsca wkroczenia na jezd-

nię, pasie ruchu. Ponadto w zdarzeniach tego typu w roli ofiary częściej brały udział osoby młode, a sam ich przebieg wiązał się z dużą siłą, z którą dochodziło do potrącenia. Natomiast w drugim przypadku zwraca uwagę fakt, iż poszkodowanymi w dużej mierze okazywały się być osoby starsze – nie generowały one bowiem intensywnego kontaktu pomiędzy pojazdem, a niechronionym uczestnikiem ruchu, jednak spowodowany nimi upadek był wystarczający do powstawania urazów u jednostek o wyższej podatności na nie, związanej z wiekiem. W przypadku zdarzeń, w których uczestnikami byli sami kierowcy pojazdów mechanicznych dominowało z kolei najechanie na pojazd poprzedzający w wyniku zbyt późnego hamowania, a także równoczesne wjechanie na skrzyżowanie przez pojazd poruszający się drogą główną oraz podporządkowaną, co skutkowało ich zderzeniem. Zdarzenia z udziałem kierujących pozostałymi pojazdami, a także zakwalifikowane z art. 177 § 2 k.k., nie były na tyle częste, by doszło do wyklarowania się pewnych dominujących wzorów przebiegów wypadków.

7.2. Postępowanie przygotowawcze

Kolejna grupa gromadzonych danych dotyczyła postępowań przygotowawczych prowadzonych w przypadku podejrzenia popełnienia czynu z art. 177 k.k., w tym, po pierwsze, źródła informacji na temat zdarzenia, które doprowadziło do jego wszczęcia. Okazało się, że najczęściej jest nim złożone zawiadomienie o zdarzeniu (90% spośród wszystkich czynów i 97,9% kwalifikowanych następstwem), a najrzadziej są to działania własne służb (2,9%). Przez tę odpowiedź rozumiano sytuacje, w których służby, przykładowo patrolowe, znajdowały się w danym momencie w miejscu popełnienia zdarzenia, w związku z czym mogły podjąć natychmiastową reakcję.

Tabela 14. Źródła informacji na temat zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Źródło informacji na temat wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Działania własne służb	9	–	2,9	–
Zawiadomienie o zdarzeniu	277	46	90	97,9
Inne	1	1	0,3	2,1
Brak danych	21	–	6,8	–
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

W przypadku zawiadomień o zdarzeniu najczęściej składane były one przez świadków (68,2% dla wszystkich czynów oraz 80,4% kwalifikowanych następstwem), ale, co ciekawe,

drugą w kolejności występowania grupę stanowili sami sprawcy (kolejno 20,2% i 15,2%). Pod odpowiedzią „Inne” znaleźli się tu w dużej mierze ratownicy medyczni oraz lekarze zajmujący się poszkodowanymi w wyniku wypadków, a w jednej ze spraw fakt wystąpienia zdarzenia został zgłoszony policji przez automatyczny system umieszczony w pojeździe, którym poruszał się uczestnik zdarzenia.

Tabela 15. Podmioty składające zawiadomienia na temat zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Składający zawiadomienie o zdarzeniu	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Świadek	189	37	68,2	80,4
Sprawca	56	7	20,2	15,2
Ofiara	17	–	6,2	–
Inne	5	2	1,8	4,4
Brak danych	10	–	3,6	–
Ogółem	277	46	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Następnym aspektem, który postanowiono poddać sprawdzeniu, była forma wszczęcia ścigania czynów, ponieważ spowodowanie wypadku w komunikacji w typie podstawowym, co już zaznaczano wcześniej, stanowi przestępstwo względnie wnioskowe. Okazało się, iż na wniosek osoby najbliższej prowadzona była jedynie jedna sprawa – we wszystkich pozostałych przypadkach ściganie następowało z urzędu. Ponadto, podczas badania, na podstawie zdarzeń pierwotnie zakwalifikowanych z art. 177 § 1 k.k. i następnie z art. 177 § 2 k.k. w związku ze stwierdzeniem wystąpienia skutków poważniejszych, niż pierwotnie sądzono, w przypadku których poszkodowanymi były jedynie osoby najbliższe podejrzanym – zaobserwowano, że zdecydowana większość z nich, mając prawo do skorzystania z takiej możliwości, odmawiała składania wniosków o ściganie.

Tabela 16. Forma wszczęcia postępowania w sprawie zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Forma wszczęcia ścigania czynu	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.	
	liczba	udział procentowy
Z urzędu	307	99,7
Na wniosek osoby najbliższej	1	0,3
Ogółem	308	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Wśród kwestii objętych zainteresowaniem niniejszego badania znalazło się również stosowanie środków zapobiegawczych, co do którego posiadano jedynie fragmentaryczne oraz

szczątkowe policyjne dane statystyczne. Na podstawie wyników niniejszego badania stwierdzono, iż w sprawach zakończonych prawomocnie w latach 2022–2023 zostały one nałożone na podejrzanych jedynie w 5,8% wszystkich przypadków, a były to tymczasowe aresztowanie (11,1% środków nałożonych na podejrzanych o spowodowanie wypadku w komunikacji i 10% dla typu kwalifikowanego następstwem), poręczenie majątkowe (kolejno 27,8% oraz 30%), dozór policji (38,9% i 40%), a także zakaz opuszczania kraju (22,2% oraz 20%). Widać więc, że obecnie środki te stosowane są zdecydowanie rzadziej, ich dobór pozostaje jednak stosunkowo podobny. W obydwu stwierdzonych przypadkach zastosowania tymczasowego aresztowania było ono pierwotnie wyznaczone na okres 3 miesięcy, a więc najdłuższy z przewidzianych przez polskie prawo¹⁷⁸. W pierwszym był on jednak faktycznie wykonywany przez 20 dni, a w drugim przedłużano go, w związku z czym ostatecznie trwał 8 miesięcy. Stosowane poręczenia majątkowe wahały się w kwotach od 2000 do 20 000 złotych, natomiast dozór policji obejmował niemalże zawsze stawiennictwo na komisariacie policji 1 raz w tygodniu – jedynie w stosunku do jednego z podejrzanych było to 2 razy w tygodniu. Ponadto w 50% przypadków zakaz opuszczania kraju był połączony z zatrzymaniem paszportu i zakazem wydawania dokumentów uprawniających do przekraczania granic. Ponadto stwierdzono 2-krotne złożenie efektywnego zażalenia na stosowane środki karne – doprowadziły one do zamiany dozoru policji na poręczenie majątkowe, a także obniżenia kwoty jednego z poręczeń.

Tabela 17. Środki zapobiegawcze stosowane w postępowaniach w sprawie zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Środki zapobiegawcze stosowane wobec podejrzanych	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tymczasowe aresztowanie	2	1	11,1	10
Poręczenie majątkowe	5	3	27,8	30
Dozór policji	7	4	38,9	40
Zakaz opuszczania kraju	4	2	22,2	20
Ogółem	18	10	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Dużą rolę w przypadku przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji odgrywają także biegli mający wiadomości specjalne, pozwalające chociażby na odtworzenie przebiegu zdarzeń czy ustalenie stopnia doznanych urazów, a więc w konsekwencji dające możliwość trafniejszej oceny czynów przez wymiar sprawiedliwości. Na podstawie analizowanych spraw stwierdzono, że brali oni udział we wszystkich postępowaniach, a ich liczba wahała się od 1, która to sytuacja występowała najczęściej (51,9%), do nawet 11 (0,6%). Specjalizowali

¹⁷⁸ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 37 z późn. zm.), art. 263 § 1.

się oni głównie w dziedzinach motoryzacji oraz ruchu drogowego, medycznej, chemicznej, pojawiali się także psychologowie, psychiatry i tłumacze z języków obcych.

Ostatni z aspektów analizowanych w ramach postępowania przygotowawczego stanowiła liczba występujących podczas niego świadków. W związku z oczywistymi trudnościami w zakresie możliwości ustalenia dokładnej liczby, przyjęto iż jest ona w każdym przypadku równoznaczna z liczbą osób, które zostały ujawnione w toku analizowanego postępowania jako świadkowie, bądź prowadzono w stosunku do nich czynności procesowe, które stawiały ich w takiej roli. W związku z tym nie zawsze, gdy padała odpowiedź, że zdarzenie faktycznie miało świadków, ich liczba w postępowaniu przygotowawczym była zidentyfikowana jako większa niż 0. Dzięki przyjętemu rozumieniu i sposobowi gromadzenia informacji na ten temat okazało się, iż w zdecydowanej większości spraw w roli tej występowała 1 (20,5%), 2 (23,1%) lub 3 osoby (19,2%), choć pojawiła się również jedna, w której było ich aż 19. W 10,1% przypadków, mimo stwierdzenia faktycznego występowania osób, które mogłyby być świadkami, postępowanie toczyło się bez udziału osób innych niż podejrzany oraz pokrzywdzony.

Warto również wspomnieć, że w odniesieniu do 6 z analizowanych spraw, poza kwalifikacją czynu z art. 177 § 1 lub § 2 k.k., współwystępowały także inne, takie jak art. 178 § 1 k.k. zaostregający karalność w obliczu dodatkowych okoliczności sprawy (4 na 6 czynów) i art. 178a k.k. dotyczący przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (5 na 6 czynów).

7.3. Sprawcy

Kolejna z grup gromadzonych danych miała w założeniu pozwolić na przedstawienie sylwetki sprawcy czynu z art. 177 k.k., przy czym należy tu wspomnieć, iż z uwagi na poddanie badaniu jedynie spraw zakończonych prawomocnym wyrokiem w ten sposób osoby te określać się będzie również podczas analizy danych dotyczących postępowania przygotowawczego czy sądowego, gdy ich sprawstwo nie było jeszcze potwierdzone. Ich liczba jest równa liczbie wszystkich analizowanych w niniejszym rozdziale zdarzeń. Wyniki badania wskazały ponadto, że zdecydowana większość z nich to mężczyźni (77,3%), podczas gdy kobiety stanowią w tej grupie jedynie 22,7%. Pokrywa się to z wyżej ustaloną prawidłowością dotyczącą przewagi tej płci wśród osób powodujących zdarzenia drogowe, ale też wszystkie przestępstwa w ogólności. Zbieżność znajdziemy również w odniesieniu do przedziałów wiekowych, w jakich znajdowali się w chwili wystąpienia zdarzenia – liczebnie największymi są znów 30–49 lat (36,4% wśród wszystkich sprawców spowodowań wypadków oraz 42,6% kwalifikowanych następstwem), a także powyżej 50 lat (kolejno 37% i 29,8%), choć dla zdarzeń ze skutkiem w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub śmierci odsetek osób najstarszych jest wi-

docznie niższy niż dla wszystkich ogółem, gdzie wręcz lekko przewyższa poprzednią grupę. Ponownie, również pod względem udziału sprawców w swojej grupie wiekowej, dominują z kolei ci najmłodsi, czyli osoby w wieku 18–24 lata (w sumie 14,6% oraz 19,1%)¹⁷⁹.

Tabela 18. Wiek sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Wiek sprawców wypadków	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
18–20	13	4	4,2	8,5
21–24	32	5	10,4	10,6
25–29	37	4	12	8,5
30–49	112	20	36,4	42,6
50<	114	14	37	29,8
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Pod względem wykształcenia wśród sprawców czynów z art. 177 k.k. dominowały osoby, których edukacja zakończyła się na poziomie szkoły średniej (39,9%), a co ciekawe, drugą w kolejności grupą były jednostki posiadające dyplom ukończenia studiów (27,7%) ze stopniem co najmniej licencjata. Jednak już w przypadku samych wypadków z poważniejszymi skutkami, o ile dominującą pozostała ta sama grupa, to liczba osób z wykształceniem zawodowym była zdecydowanie większa od liczby osób o wykształceniu wyższym (31,9% do 19,1%).

Tabela 19. Wykształcenie sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Wykształcenie sprawców wypadków	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Podstawowe (w tym gimnazjalne)	25	6	8,1	12,8
Średnie	123	17	39,9	36,2
Zawodowe	74	15	24	31,9
Wyższe	85	9	27,7	19,1
Brak danych	1	–	0,3	–
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Z kolei rozpatrując kwestię sytuacji zawodowej sprawców analizowanych zdarzeń, okazało się, iż w zdecydowanej części byli oni pracownikami fizycznymi zatrudnionymi na czas nieokreślony (38,6% w przypadku wszystkich czynów zakwalifikowanych z art. 177 k.k.

¹⁷⁹ Do obliczenia wskaźników ponownie wykorzystano dane GUS z 2023 r. Zdecydowano się na to z uwagi na fakt, iż duża część zdarzeń została popełniona właśnie w nim lub rok wcześniej.

i 57,4% dla art. 177 § 2 k.k.), a w następnej kolejności emerytami lub rencistami (kolejno 21,4% oraz 17%) albo pracownikami umysłowymi mającymi stałe zatrudnienie (17,2% i 12,8%). Odpowiedzi na to pytanie są w dużej mierze efektem wyżej analizowanego wieku – trudno bowiem spodziewać się wysokiego odsetka uczniów, gdy w badanej grupie dominują osoby powyżej 30. roku życia. Należy tu również wskazać, że poszczególne wartości nie sumują się do liczby wszystkich sprawców z uwagi na możliwość wielokrotnego wyboru zapewnioną w związku ze świadomością możliwości podejmowania przez nich więcej niż jednego zajęcia, na przykład bycia studentem oraz pracownikiem dorywczym równocześnie. Kategoria „Osoba zatrudniona” oznacza sytuację, w której na podstawie analizowanych dokumentów można było wywnioskować, iż dana jednostka wykonuje pracę, jednak nie było możliwe określenie jaką, ani w jakiej formie, i wyklarowała się w trakcie realizacji badania.

Tabela 20. Sytuacja zawodowa sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Sytuacja zawodowa sprawców wypadków		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Uczeń lub student		13	3	4,2	6,4
Pracownik	dorywczy	16	4	5,2	8,5
	umysłowy na zatrudnieniu stałym	53	6	17,2	12,8
	fizyczny na zatrudnieniu stałym	119	27	38,6	57,4
	osoba zatrudniona	2	–	0,6	–
Właściciel działalności gospodarczej		43	2	14	4,3
Bezrobotny		19	–	6,2	–
Emeryt lub rencista		66	8	21,4	17
Ogółem		331	50	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

W dalszej kolejności podjęto próbę określenia miejsca zamieszkania sprawców wypadków komunikacyjnych. Zgodnie z uzyskanymi danymi większość z nich przebywała na stałe na terenie Polski (98,4%), a ponadto koncentrowała się na wsi (36,7% podejrzanych o popełnienie tego czynu oraz 40,4% w przypadku typu kwalifikowanego następstwem), w miastach mających powyżej 100 000 do 500 000 mieszkańców (kolejno 21,8% i 27,7%) oraz do 50 000 mieszkańców (24,4% i 19,1%). Biorąc pod uwagę wyżej analizowane dane statystyczne, wskazujące na fakt, że do spowodowań wypadków dochodzi najczęściej w okolicy miejsca zamieszkania sprawców, a także dotyczące klasyfikacji miejsc popełniania tych przestępstw, można stwierdzić, iż te ostatnie są w dużej mierze zbieżne z wynikami badania.

Tabela 21. Miejsce zamieszkania sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Miejsce zamieszkania sprawców wypadków	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Wieś	113	19	36,7	40,4
Miasto do 50 000 mieszkańców	75	9	24,3	19,1
Miasto powyżej 50 000 do 100 000 mieszkańców	24	3	7,8	6,4
Miasto powyżej 100 000 do 500 000 mieszkańców	67	13	21,8	27,7
Miasto powyżej 500 000 mieszkańców	29	3	9,4	6,4
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Jeszcze innym aspektem, jaki postanowiono poddać badaniu, był związek pomiędzy sprawcami a ofiarami wypadków, w celu sprawdzenia jak często oraz na czyją szkodę są one powodowane. Mając na uwadze wyżej wspomnianą obserwację na temat odstępowania od składania wniosku o ściganie w przypadku czynów wypełniających znamiona określone w art. 177 § 1 k.k., należy podkreślić, że mały odsetek krewnych i powinowatych osób, które spowodowały zdarzenie wśród ofiar tego przestępstwa w typie podstawowym (3,6%), w sprawach zakończonych prawomocnym wyrokiem nie jest zaskakujący – istnieje bowiem prawdopodobieństwo, iż w odniesieniu do części wypadków postępowanie nie jest wszczynane, by nie przysparzać dodatkowych problemów bliskiej osobie. W przypadku zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym lub w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu odsetek ten jest już znacznie wyższy (19,2%), co potwierdza postawioną hipotezę. Również niewielka część ofiar знаła sprawców z innych względów (kolejno 9,7% oraz 17%) – dominuje tu więc grupa osób sobie nieznajomych (86,7% i 63,8%).

Tabela 22. Związki sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) z ofiarami

Związek sprawców wypadków z ofiarami	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Pokrewieństwo lub powinowactwo	11	9	3,6	19,2
Znajomość	30	8	9,7	17
Brak	267	30	86,7	63,8
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Następnie, poszerzając nieco wyżej zaprezentowane dość ogólne dane na temat sposobu poruszania się sprawców w chwili spowodowania zdarzenia, zdecydowano się również

sprawdzić, w jakich konkretnie środkach transportu wówczas się znajdowali. Wśród pojazdów mechanicznych, a także wszystkich ogółem, dominowały samochody osobowe, choć nieco częściej dla każdego typu spowodowania wypadku (80,2%) niż jedynie tego kwalifikowanego następstwem (76,7%). Jako drugimi pod względem częstości sprawcy poruszali się samochodami ciężarowymi (kolejno 13% oraz 10,6%). Z kolei żaden z nich nie przemieszczał się pieszo ani urządzeniem wspomagającym ruch i z uwagi na to nie włączono tych kategorii do sporządzonej tabeli, mimo że wybór takich odpowiedzi był możliwy w trakcie wypełniania kwestionariuszy. Pod kategorią „Inne” w tym przypadku znalazły się maszyny budowlane, w tym wózek widłowy oraz koparko-ładowarka, ale także quad, urządzenie transportu osobistego w postaci hulajnogi elektrycznej (po 1 przypadku) i ciągnik rolniczy (2 przypadki). Ponadto sprawcy zawsze poruszali się wymienionymi pojazdami jako ich kierowcy.

Tabela 23. Środki transportu, którymi poruszali się sprawcy zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w chwili ich wystąpienia

Środki transportu, którymi poruszali się sprawcy wypadków w chwili zdarzenia	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Samochód osobowy	247	36	80,2	76,7
Samochód ciężarowy	40	5	13	10,6
Autobus	8	4	2,6	8,5
Motocykl	2	–	0,7	–
Rower	5	1	1,6	2,1
Inne	5	1	1,9	2,1
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Za kwestię wartą sprawdzenia uznano także stosowanie przez uczestników zdarzeń drogowych środków bezpieczeństwa osobistego, co mogło mieć wpływ na doznawane urazy. Informacje na ten temat czerpano z protokołów oględzin pojazdu (stwierdzenie, iż doszło do zablokowania pasa bezpieczeństwa w samochodzie traktowano jako świadectwo jego zapięcia w chwili wystąpienia wypadku), a także innych dokumentów, jak wyjaśnienia podejrzanych, zeznania świadków czy opinie biegłych. Na podstawie tak zgromadzonych danych udało się ustalić, iż o ile w większości przypadków zaistniał brak możliwości oceny faktu stosowania jakiegokolwiek z tych środków przez sprawców (79,5% spośród wszystkich czynów zakwalifikowanych z art. 177 k.k. oraz 57,4% kwalifikowanych następstwem), o tyle gdy udawało się to zrobić, okazywało się, że większość z nich korzystała (kolejno 18,8% i 36,2%), przy czym nie musi to stanowić świadectwa wysokiej ostrożności wśród uczestników ruchu. Najczęściej stosowanym środkiem czy też, z wyżej wspomnianych powodów, najłatwiejszym

w weryfikacji jego wykorzystywania (protokoły oględzin pojazdów pojawiały się w każdej sprawie, w której brały one udział), okazały się być pasy bezpieczeństwa (94,9% oraz 94,1% wszystkich środków). Może być to jednak również efektem znacznej dominacji samochodów wśród pojazdów, którymi poruszali się sprawcy. Zdecydowanie rzadziej identyfikowano natomiast wykorzystywanie kasków czy innych sposobów zwiększania własnego bezpieczeństwa podczas uczestnictwa w ruchu drogowym.

Tabela 24. Środki bezpieczeństwa osobistego stosowane przez sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w chwili ich wystąpienia

Stosowane przez sprawców środki bezpieczeństwa osobistego	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Kask	2	1	3,4	5,9
Pasy bezpieczeństwa	56	16	94,9	94,1
Inne	1	–	1,7	–
Ogółem	59	17	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Oczywiście podjęto się również sprawdzenia jakie zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego były naruszane przez sprawców z uwagi na stanowienie przez to zachowanie jednego ze znamion ustawowych przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji. Do celów ich identyfikacji wykorzystywano opisy czynów znajdujące się w prawomocnych wyrokach sądowych, kończących dane sprawy. Z uwagi na szerokość pojęcia tych zasad, niemożliwe było uwzględnienie w kwestionariuszu wszystkich z nich, tak więc tworząc kafeterię odpowiedzi oparto się w dużej mierze na statystykach policyjnych, odszukując w nich te najczęściej naruszane, pozostałe pozycje podane w tabeli wyklarowano natomiast podczas analizy odpowiedzi dla wariantu „Inne”. W sumie, w związku ze wszystkimi, a więc 308 analizowanymi sprawami doszło do złamania 680 zasad, w tym głównie niezachowania szczególnej ostrożności (63,3% spraw), nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu (28,6%), nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu (23,4%), a także nienależytej obserwacji przedpola jazdy (18,5%) – widać tu więc pewną zbieżność z danymi pochodzącymi z raportów Komendy Głównej Policji, które wskazywały na częste naruszanie przez kierowców powodujących wypadki dwóch z nich. Z kolei najrzadziej przyczyny zdarzeń stanowiły nieprawidłowe zatrzymanie się lub postój, kierowanie pojazdem bez oświetlenia, poruszanie się pojazdem niesprawnym technicznie, przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym, poruszanie się nieprawidłową stroną drogi i w stanie zmęczenia (po 0,3% każdy). W przypadku czynów zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k., o ile najczęstszym jest to samo naruszenie (niezachowanie szczególnej ostrożności), o tyle obserwujemy już pewne różnice w przypadku pozostałych – chociażby przekroczenie prędkości jest przyczyną zdarzeń

ze skutkiem w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu czy śmierci częściej niż wszystkich ogółem (6,2% do 21,3%). Podobna sytuacja występuje w odniesieniu do nienależytej obserwacji przedpola jazdy (18,5% do 34%), niedostosowania techniki i taktyki jazdy do warunków ruchu (2,6% do 12,8%), a także niedostosowania prędkości do warunków ruchu (13% do 17%). Z kolei rzadziej są one powodowane w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu (28,6% do 19,1%) czy pieszemu (23,4% do 21,3%), nieprawidłowego skręcania (11,7% do 8,5%) lub cofania (6,8% do 6,4%).

Tabela 25. Zasady ruchu drogowego, których naruszenie przez sprawców doprowadziło do wystąpienia zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym naruszone przez sprawców wypadków w chwili zdarzenia	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Niezachowanie szczególnej ostrożności	195	29	63,3	61,7
Przekroczenie prędkości	19	10	6,2	21,3
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	40	8	13	17
Niedostosowanie techniki i taktyki jazdy do warunków ruchu	8	6	2,6	12,8
Nienależyta obserwacja przedpola jazdy	57	16	18,5	34
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	88	9	28,6	19,1
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu	72	10	23,4	21,3
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	22	5	7,1	10,6
Nieprawidłowe wyprzedzanie	17	4	5,5	8,5
Nieprawidłowe wymijanie	2	–	0,6	–
Nieprawidłowe omijanie	4	–	1,3	–
Nieprawidłowe skręcanie	36	4	11,7	8,5
Nieprawidłowe cofanie	21	3	6,8	6,4
Nieprawidłowe zatrzymanie się lub postój	1	–	0,3	–
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	28	5	9,1	10,6
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	7	1	2,3	2,1
Niestosowanie się do innych znaków i sygnałów	17	4	5,5	8,5
Kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości	6	1	1,9	2,1
Kierowanie pojazdem bez oświetlenia	1	–	0,3	–
Kierowanie pojazdem bez wymaganych uprawnień	2	–	0,6	–
Poruszanie się pojazdem niesprawnym technicznie	1	–	0,3	–

cd. tabeli 25

Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym naruszone przez sprawców wypadków w chwili zdarzenia	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	1	–	0,3	–
Poruszanie się nieprawidłową stroną drogi	1	–	0,3	–
Poruszanie się w stanie zmęczenia	1	1	0,3	2,1
Utrata panowania nad pojazdem	12	2	3,9	4,3
Inne	21	6	6,8	12,8
Ogółem	680	124	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Co więcej, postanowiono sprawdzić, na ile naruszenia te powodowane są w formie nieumyślnej, a na ile umyślnej. Dominujący okazał się być zdecydowanie ten pierwszy wariant, choć bardziej w przypadku zdarzeń zakwalifikowanych jako przestępstwo z art. 177 k.k. w typie podstawowym niż kwalifikowanym (84,7% do 70,2%). Umyślność naruszenia zasad bezpieczeństwa stwierdzono jedynie w przypadku 15,3% wszystkich z nich, a także 29,8% związanych z czynami popełnionymi w formie kwalifikowanej.

Tabela 26. Umyślność naruszeń zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Umyślność naruszeń zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez sprawców wypadków	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Umyślnie	104	37	15,3	29,8
Nieumyślnie	576	87	84,7	70,2
Ogółem	680	124	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Następnie sprawdzeniu poddano kwestię rodzaju atrybucji przyjmowanej przez sprawców w odniesieniu do faktu naruszenia reguł obowiązujących w ruchu drogowym. Większość z nich przyjmowała atrybucję zewnętrzną (77,3% spośród wszystkich czynów oraz 74,5% kwalifikowanych następstwem), stwierdzając, iż przyczyny ich zachowania znajdowały się poza nimi, co potwierdziło wyniki wcześniej przeprowadzanych, a omówionych wyżej badań. Jak też wcześniej wspomniano, w literaturze wskazuje się, że taka postawa u sprawców stanowi pewnego rodzaju mechanizm obronny. Często jako przyczyny zdarzeń podawano znalezienie się przez innego uczestnika ruchu w martwym punkcie lub jego niezauważenie z innych powodów, na przykład związanych z jego prędkością poruszania się, infrastrukturą drogową czy warunkami atmosferycznymi.

Tabela 27. Atrybucje dotyczące sytuacji naruszeń zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Czy zdaniem sprawcy istniała niezależna przyczyna dla naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu?	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	238	35	77,3	74,5
Nie	50	10	16,2	21,3
Brak danych	20	2	6,5	4,2
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Jako kolejny z aspektów pozwalający na przedstawienie obrazu sprawcy spowodowania wypadku w komunikacji zdecydowano się poddać analizie częstość zbiegnięć z miejsca zdarzenia. Okazało się, że występują one niezwykle rzadko, bo miały miejsce jedynie w 2,6% z wszystkich analizowanych spraw i w 2,1% tych zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k. Co do zasady osoby te pozostają więc w pobliżu, a nierzadko udzielają również pomocy pokrzywdzonym czy, co już wcześniej zaprezentowano, same wzywają służby. Również bardzo rzadko sprawcy okazywali się być pod wpływem alkoholu (kolejno 1,9% oraz 2,1%) czy innych substancji psychoaktywnych (0,6% i 2,1%), a uzyskane tu odsetki są o wiele niższe niż te prezentowane za pośrednictwem statystyk policyjnych odnoszących się do wszystkich zdarzeń zgłoszonych jako wypadki. Za brak danych przyjmowano oczywiście sytuację nieprzeprowadzenia stosownych badań na ich obecność w organizmie sprawcy, a przynajmniej braku potwierdzających to dokumentów. Dane te pozwalają więc równocześnie ocenić, w jakiej liczbie wszystkich ze spraw podejrzanych poddaje się testom na obecność poszczególnych substancji – w przypadku alkoholu są to niemal wszystkie osoby, jest to bowiem rutynowy element działania służb wezwanych do zdarzenia drogowego (95,1%), natomiast odnośnie do innych substancji psychoaktywnych są to już jedynie nieliczne jednostki, co do których zachodzi prawdopodobieństwo ich użycia (12,6%). Z kolei sprawcy zdarzeń cięższych w skutkach byli zawsze poddawani przynajmniej pierwszemu z badań.

Tabela 28. Znajdowanie się przez sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) pod wpływem alkoholu

Obecność alkoholu w organizmie sprawcy w chwili wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	6	1	1,9	2,1
Nie	287	46	93,2	97,9
Brak danych	15	–	4,9	–
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Tabela 29. Znajdowanie się przez sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) pod wpływem innych substancji psychoaktywnych

Obecność innych substancji psychoaktywnych w organizmie sprawcy w chwili wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	2	1	0,6	2,1
Nie	37	19	12	40,4
Brak danych	269	27	87,3	57,5
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Pomimo rzadkiego zwracania uwagi na tę kwestię w literaturze przedmiotu w niniejszym badaniu zdecydowano się pochylić również nad skutkami wypadków w komunikacji dla ich sprawców, także tymi fizycznymi. W tym przypadku, z uwagi na występujący bardzo często brak dokumentacji dotyczącej ich stanu zdrowia czy opinii biegłych na ten temat, jako podstawę informacji przyjęto protokoły przesłuchań, notatki ze zdarzeń, a także notatki urzędowe funkcjonariuszy policji oraz wszelkie inne dokumenty zawierające informacje na temat doznanych przez sprawców urazów. W większości przypadków napotkano się z brakiem danych na ten temat, co może świadczyć o niewystąpieniu żadnych skutków w sferze fizycznej, jednak niekoniecznie za każdym razem – jak już wspomniano, kwestia stanu zdrowia sprawcy nie jest pierwszorzędna w analizowanych sprawach i nie jest poddawana dokładnym fachowym ocenom. Natomiast gdy udawało się zidentyfikować wystąpienie uszczerbku na zdrowiu u osób powodujących wypadki, co miało miejsce w 13,6% wszystkich spraw oraz 25,5% kwalifikowanych następstwem, najczęściej okazywał się to być ten średni (kolejno 7,1% i 14,9% spośród urazów), a następnie lekki (5,2% oraz 10,6%).

Tabela 30. Skutki fizyczne zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) dla ich sprawców

Skutki wypadków dla sprawców	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Lekki uszczerbek na zdrowiu	16	5	5,2	10,6
Średni uszczerbek na zdrowiu	22	7	7,1	14,9
Ciężki uszczerbek na zdrowiu	2	–	0,7	–
Brak urazów lub danych	268	35	87	74,5
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Zdecydowano się również podjąć próbę określenia, których partii ciała urazy te dotyczą najczęściej – w przypadku sprawców okazały się być to kończyny dolne (42,5% biorąc pod

uwagę wszystkie zdarzenia i 41,7% dla kwalifikowanych następstwem), a także klatka piersiowa (kolejno 37,5% oraz 25%) i kończyny górne (32,5% oraz 25%). Najrzadziej natomiast pojawiały się one w obrębie szyi (5% i brak przypadków) oraz pleców (10% i 8,3%) czy miednicy (10% oraz 16,7%). Należy tu również wspomnieć o tym, jakie obrażenia przypisywano do wyszczególnionych grup. Jako urazy głowy, na potrzeby realizowanego badania, rozumiano między innymi złamanie kości czaszki czy obrażenia mózgu, z kolei jako urazy szyi – chociażby złamanie odcinka szyjnego kręgosłupa, a także uszkodzenia rdzenia kręgowego czy naderwania mięśni w tym obszarze. Za urazy klatki piersiowej przyjmowano złamanie mostka, żeber, obrażenia płuc, serca, wątroby, śledziony, pleców natomiast – wszelkie inne niż wymienione urazy kręgosłupa. Ponadto w przypadku każdej z grup włączano do nich otarcia naskórka, zasinienia, obrzęki czy rany cięte występujące w tych obszarach. Informacje na temat doznanych obrażeń czerpano natomiast z opinii biegłych, wyroków sądowych, a tu także deklaracji sprawców.

Tabela 31. Lokalizacja urazów fizycznych doznanych przez sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Lokalizacja urazów doznanych przez sprawców	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy (w przeliczeniu na liczbę sprawców, którzy doznali urazu)	w tym § 2
Głowa	9	3	22,5	25
Szyja	2	–	5	–
Klatka piersiowa	15	3	37,5	25
Plecy	4	1	10	8,3
Miednica	4	2	10	16,7
Kończyny górne	13	3	32,5	25
Kończyny dolne	17	5	42,5	41,7
Brak danych	2	–	5	–
Ogółem	66	17	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Hospitalizacji – w rozumieniu pobytu pacjenta w oddziale placówki leczniczej przez minimum jedną noc od jego przyjęcia tuż po wypadku lub w trybie planowanym, w związku z koniecznymi do przeprowadzenia zabiegami wynikającymi z obrażeń doznanych w konsekwencji uczestnictwa w zdarzeniu – wymagało 6,2% sprawców wszystkich zdarzeń, czyli 45,2% spośród tych, którzy doznali jakichkolwiek urazów. Jednak ponownie w dość dużej części spraw, bo aż 86,7%, nie udało się uzyskać informacji na ten temat. Z kolei osoby powodujące wypadki w komunikacji z cięższymi skutkami, hospitalizacji wymagały w 14,9% przypadków, czyli

w 50% związanych z doznaniem obrażeń. Przyjęta definicja wydała się trafniejsza niż szersza, odnosząca się jedynie do faktu przyjęcia jednostki do szpitala, ponieważ w takiej sytuacji odsetki osób hospitalizowanych – zwłaszcza w przypadku ofiar zdarzeń, dotyczące których dane zostaną omówione dalej – wynosiłyby nawet do 100% w związku z tym, iż wypadek z samej definicji powoduje przynajmniej średni uszczerbek na zdrowiu. Wówczas pytanie to nie pozwoliłoby więc uzyskać właściwie żadnych konkretnych informacji. Definiując hospitalizację w ten sposób, wyodrębniono również urazy poważniejsze od tych mniej poważnych, mimo że pozostających wciąż w ramach wyodrębnionych prawnie grup.

Następnie przyjrano się konsekwencji materialnej (wspominanej już w ogólnym kontekście), czyli zniszczeniu pojazdu. Wyniki badania własnego wskazały, iż do takiej sytuacji doszło w odniesieniu do 40,9% środków transportu, którymi w chwili zdarzenia poruszali się sprawcy wszystkich analizowanych czynów, i 76,6% w przypadku czynów kwalifikowanych następstwem.

Okazało się również, że powodujący wypadki bardzo często przyznają się do winy w trakcie postępowania, na różnych jego etapach, bo uczyniło to kolejno aż 85,7% oraz 74,5% z nich. Należy tu jednak mieć na względzie, iż jako przyznanie się do winy rozumiano również na potrzeby niniejszego badania sytuacje, w których jednostki początkowo zaprzeczały swojemu sprawstwu, a uznały je dopiero na końcowym etapie procesu sądowego – pytanie to dotyczyło więc ostatecznego stanowiska oskarżonego. Częściej do winy przyznawali się oskarżeni o przestępstwo z art. 177 § 1 k.k., co mogło być związane z brakiem chęci zaakceptowania przez nich faktu spowodowania czynu poważniejszego w skutkach czy z wizją możliwości zakończenia w tym przypadku postępowania poprzez jego warunkowe umorzenie.

Kolejnym z dość obszernie poddanych analizie aspektów związanych ze sprawcami były dotyczące ich problemy – w tym segmencie pytań starano się ustalić, czy uczestnictwo w zdarzeniu drogowym wygenerowało w ich przypadku jakieś nowe, a jeśli tak, to jakie i czego było to konsekwencją. W celu umożliwienia zestawień najpierw badano kwestię występowania problemów przed wypadkiem, gdzie jako „przed” rozumiano okres do roku przed jego zaistnieniem. Jako definicję złej sytuacji materialnej przyjęto całkowitą utratę lub znaczny stopień ograniczenia dochodu jednostki lub osoby, na której utrzymaniu się ona znajdowała, bądź też jej małżonka lub partnera, z którym tworzyli jedno gospodarstwo domowe, w wyniku czego deklarowała ona pogorszenie jakości swojego życia, a także konieczność zmiany miejsca zamieszkania w związku z uszczupleniem zasobów majątkowych. Jako definicję złej sytuacji rodzinnej przyjęto wystąpienie deklaracji co do śmierci, niepełnosprawności, ciężkiej lub przewlekłej choroby u bliskiej osoby, a także patologii w obrębie rodziny, obejmujących chociażby alkoholizm czy przemoc domową. Następnie, jako złą sytuację zdrowotną, przyjęto fakt deklarowania lub wykazania w dokumentacji medycznej czy opiniach biegłych posiadania przez osobę chorób przewlekłych, ciężkich, niepełnosprawności, wad wrodzonych

wpływających na funkcjonowanie oraz poziom życia, a także ograniczeń w zakresie ruchu, urazów wymagających długotrwałej rehabilitacji czy silnych dolegliwości fizycznych. Znów bowiem, gdyby przyjąć definicję wskazującą na każdy odniesiony uszczerbek na zdrowiu, niezależnie od jego wagi oraz wpływu na życie i funkcjonowanie jednostki, wynik dotyczący tej grupy problemów w przypadku danych dotyczących ofiar wyniósłby 100%. Jako definicję złej sytuacji psychicznej przyjęto z kolei deklarowanie lub potwierdzony fakt posiadania chorób bądź zaburzeń zdrowia psychicznego, uczestniczenie przez daną osobę w terapii, kontaktowanie się z psychologiem, oświadczenie odczuwania traumy czy lęku w okolicznościach podobnych do tych, w których doszło do wypadku. Za przykład można tu podać sytuację, w której ofiara potrącenia na przejściu dla pieszych deklaruje lęk występujący w momencie zbliżania się do nich oraz konieczności ich przekraczania. Wiedzę na temat problemów czerpano z protokołów badań trzeźwości, gdzie wyznaczone zostało miejsce na wpisanie chorób badanego, protokołów przesłuchań, samych zeznań lub wyjaśnień uczestników zdarzeń, pism procesowych i wypowiedzi pojawiających się w toku rozprawy. Na odpowiedź stwierdzającą brak problemów zdecydowano się w sytuacji występowania elementów wprost potwierdzających taki stan rzeczy, ale także, gdy mimo posiadanych stosownych dokumentów – źródeł informacji, nic nie wskazywało na ich istnienie, z kolei brak danych wybierano wówczas, gdy źródła te nie były kompletne lub z innych przyczyn nie istniała możliwość jednoznacznego określenia sytuacji danej jednostki. W związku z możliwością wielokrotnego wyboru suma poniższych sytuacji nie jest równa sumie wszystkich sprawców analizowanych czynów, a po wyliczeniu udziału procentowego z uwzględnieniem ich liczby uzyskane odsetki nie wynoszą 100. Po przyjęciu wyżej opisanego sposobu badania stwierdzono, że w ich przypadku, przed wystąpieniem omawianych zdarzeń, dominowała sytuacja braku problemów (57,5% spośród wszystkich wypadków w komunikacji oraz 51,1% kwalifikowanych następstwem), natomiast najczęstszą sytuację problemową stanowił zły stan zdrowia (kolejno 26% i 25,5%), a najrzadszą były uzależnienia od substancji alkoholowych (1%) czy innych substancji psychoaktywnych (0,3%), które w przypadku czynów zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k. nie występowały w ogóle.

Tabela 32. Problemy występujące u sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) przed ich wystąpieniem

Problemy występujące u sprawców przed wypadkiem	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy (w przeliczeniu na liczbę sprawców)	w tym § 2
Trudna sytuacja materialna	12	2	3,9	4,3
Trudna sytuacja rodzinna	22	6	7,1	12,8
Zła sytuacja zdrowotna	80	12	26	25,5
Zła sytuacja psychiczna	9	1	2,9	2,1

cd. tabeli 32

Problemy występujące u sprawców przed wypadkiem	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy (w przeliczeniu na liczbę sprawców)	w tym § 2
Nadużywanie substancji alkoholowych	3	–	1	–
Stosowanie innych substancji psychoaktywnych	1	–	0,3	–
Brak problemów	177	24	57,5	51,1
Brak danych	27	4	8,8	8,5
Ogółem	332	49	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Nieco odmienny obraz problemów zidentyfikowano w następnym z badanych punktów czasowych, a więc w chwili spowodowania omawianego czynu przestępnego. W tym przypadku dominował już brak danych (49,4%), ale tylko w odniesieniu do sprawców wszystkich spowodowań wypadków, ponieważ dla tych kwalifikowanych następstwem był to brak problemów (51,1%), który dla ogółu wynosił jedynie 25,6%. Z kolei wśród sytuacji problemowych najczęściej występującą stanowił ponownie zły stan zdrowia sprawców (kolejno 23,4% oraz 25,5%), co może być związane z dominacją wśród nich osób starszych wiekiem. Zaskakujące jest również to, iż wysoki udział w przypadku przestępstw z art. 177 § 2 k.k. miała wciąż trudna sytuacja rodzinna (12,8%).

Tabela 33. Problemy występujące u sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w chwili ich wystąpienia

Problemy występujące u sprawców w trakcie wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy (w przeliczeniu na liczbę sprawców)	w tym § 2
Trudna sytuacja materialna	2	2	0,7	4,3
Trudna sytuacja rodzinna	6	6	1,9	12,8
Zła sytuacja zdrowotna	72	12	23,4	25,5
Zła sytuacja psychiczna	2	2	0,7	4,3
Nadużywanie substancji alkoholowych	3	–	1	–
Stosowanie innych substancji psychoaktywnych	–	–	–	–
Brak problemów	79	24	25,6	51,1
Brak danych	152	4	49,4	8,5
Ogółem	316	50	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Ostatni okres, w odniesieniu do którego zbierano dane dotyczące problemów, stanowił ten mający miejsce już po uczestnictwie w zdarzeniu. W tym przypadku, mimo wciąż dominującego braku danych (45,5% wśród wszystkich sprawców czynów zakwalifikowanych z art. 177 k.k. i 38,8% spośród kwalifikowanych następstwem), zaobserwować można wzrost odsetka identyfikacji złej sytuacji zdrowotnej (kolejno 31,2% oraz 27,7%), ale także trudnej sytuacji materialnej (8,8% i 14,9%), rodzinnej (8,4% oraz 17%), psychicznej (10,1% i 27,7%), a nawet niewielki wzrost czy w ogóle pojawienie się przypadków nadużywania substancji alkoholowych (1,6% oraz 2,1%). Jednak nie wskazuje to jeszcze na fakt pogarszania się jakości życia wśród sprawców wypadków po ich nastąpieniu.

Tabela 34. Problemy występujące u sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) po ich wystąpieniu

Problemy występujące u sprawców po wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy (w przeliczeniu na liczbę sprawców)	w tym § 2
Trudna sytuacja materialna	27	7	8,8	14,9
Trudna sytuacja rodzinna	26	8	8,4	17
Zła sytuacja zdrowotna	96	13	31,2	27,7
Zła sytuacja psychiczna	31	13	10,1	27,7
Nadużywanie substancji alkoholowych	5	1	1,6	2,1
Stosowanie innych substancji psychoaktywnych	1	–	0,3	–
Brak problemów	6	–	1,9	–
Brak danych	140	18	45,5	38,3
Ogółem	332	60	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

W celu sprawdzenia tej hipotezy w kwestionariuszu zawarto jeszcze dwa dodatkowe pytania pozwalające na identyfikację źródeł zmian w zakresie sytuacji jednostek. Dotyczyły one oceny wpływu lub jego braku na ich wystąpienie przez fakt uczestniczenia w samym wypadku oraz w związanym z nim postępowaniu karnym, co czyniono na podstawie deklaracji sprawców, jak i dokumentacji medycznej oraz innych stosownych dokumentów. Okazało się, że w 29% spośród wszystkich przypadków przynajmniej część z problemów, które występowały po zdarzeniach, była efektem uczestnictwa w nich. Stanowiły je w dużej części zła sytuacja psychiczna i zdrowotna sprawcy, ale pojawiło się w tym kontekście również nadużywanie substancji alkoholowych. Dużo większy wpływ jest widoczny przy analizie jedynie czynów zakwalifikowanych jako przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. – tu związek pomiędzy jego popełnieniem a wystąpieniem problemów udało się zidentyfikować w aż 69% przypadków.

Tabela 35. Spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) jako źródło problemów występujących u jego sprawców

Czy problemy występujące u sprawców po wypadku były konsekwencją udziału w nim?		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		liczba	w tym § 2	udział procentowy (w przeliczeniu na liczbę sprawców)	w tym § 2
Tak	wszystkie	31	14	22	48,3
	wybrane	10	6	7	20,7
Nie		97	9	68,8	31
Brak danych		3	–	2,1	–
Ogółem		141	29	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania

Z kolei uczestnictwo w postępowaniu karnym stanowiącym efekt spowodowanego zdarzenia było identyfikowane jako przyczyna nowych problemów znacznie rzadziej, bo jedynie w 4,2% spośród wszystkich przypadków, a także w 17,2% dla zdarzeń kwalifikowanych następstwem. U kolejno aż 83% i 55,2% sprawców, u których zidentyfikowano sytuację problemową, wynikała ona z innych przyczyn. Gdy jednak stwierdzano między nimi zależność, często dotyczyła ona złej sytuacji materialnej.

Tabela 36. Udział w postępowaniu karnym w związku z zakwalifikowaniem czynu jako wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) jako źródło problemów występujących u jego sprawców

Czy problemy występujące u sprawców po wypadku były konsekwencją udziału w związanym z nim postępowaniu karnym?		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	wszystkie	5	4	3,5	13,8
	wybrane	1	1	0,7	3,4
Nie		117	16	83	55,2
Brak danych		18	8	12,8	27,6
Ogółem		141	29	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

W celu wyklarowania dokładniejszego obrazu sprawców analizowanych czynów, który będzie można zestawić z tym kreowanym przez szeroko pojętą opinię publiczną, a także nawiązując do uprzednio realizowanych oraz omówionych wyżej badań, pochyłono się również nad kwestią występujących u tych osób odczuć i reakcji emocjonalnych. Dane na ten temat gromadzone były w dużej mierze za pośrednictwem protokołów wyjaśnień podejrzanych, a także zeznań świadków oraz uzupełniając protokołów rozpraw karnych czy dokumentów sporządzonych przez sprawców lub ich obrońców, natomiast wnioski wyciągano nie tylko na

podstawie bezpośrednich deklaracji co do towarzyszącego tuż po zdarzeniu stanu emocjonalnego, ale również innych, pozwalających na to sygnałów. Jako odczuwanie poczucia winy rozumiano sytuację, w której sprawca używał stwierdzeń „Czuję się winny(-a)”, „Bardzo to przeżywam”, „Jest mi z tym źle”, „Nie mogę się pogodzić z tym, co się stało” czy „Trudno mi wrócić do normalności”, ale także podejmował działania mające na celu zadośćuczynienie ofierze za swój czyn, bowiem wskazuje się, iż stanowią one pozytywną konsekwencję występowania takiego stanu¹⁸⁰. Znalazły się wśród nich między innymi dobrowolne wsparcie poszkodowanego lub jego bliskich w codziennych czynnościach, takich jak robienie zakupów, pomoc w zorganizowaniu rehabilitacji czy pobytu w specjalistycznych ośrodkach lub pokrywanie ich kosztów, ale także utrzymywanie z nimi kontaktu w celu uzyskiwania informacji na temat stanu zdrowia ofiar czy deklarowanie tego rodzaju wsparcia. Z kolei jako odczuwanie skruchy przyjęto sytuację, w której sprawca przeprosił osobę poszkodowaną bądź wypowiedział stosowne, świadczące o odczuwaniu takiego stanu słowa, na przykład „Jest mi przykro w związku z zaistniałą sytuacją”, jednak nie podjął żadnych innych działań mających na celu zadośćuczynienie wyrządzonej krzywdy. Żal, współczucie, bezsilność czy wstyd pojmowano jako objawiające się za pośrednictwem takich zwrotów, jak chociażby „Żałuję tego, co się stało” (wyrażenie ubolewania), „Wiem, co czuje ta osoba”, „Bardzo jej/jemu współczuję”, „Nie zmienię tego, co się stało”, „Chciał(-a)bym móc cofnąć czas”, „Jest mi wstyd”, natomiast zdenerwowanie oraz przerażenie były identyfikowane także poprzez reakcje fizjologiczne, jak przykładowo deklarowane osobiście lub wspomniane przez inną osobę drżenie rąk, bezruch czy specyficzną mimikę twarzy. Z oczywistych powodów istniała możliwość stwierdzenia występowania u jednego sprawcy więcej niż jednego stanu emocjonalnego związanego ze zdarzeniem. W wyniku przyjęcia omówionego sposobu analizy dokumentów uzyskano informacje, iż do najczęściej pojawiających się odczuć należały skrucha (61% sprawców wszystkich wypadków drogowych i 61,7% kwalifikowanych następstwem), żal (kolejno 50,3% oraz 42,6%), a także poczucie winy (37% i 46,8%), z kolei najrzadziej rozpoznawano występowanie wstydu (0,6% oraz brak przypadków) czy współczucia (1,9% i 8,5%), co oczywiście nie powinno prowadzić do prostej konkluzji, że nie występują one faktycznie. Badanie aktowe nie jest typowym ani najlepszym sposobem gromadzenia danych na temat stanów emocjonalnych, w związku z czym brak identyfikacji ich występowania może wynikać nawet jedynie z braku dostatecznych informacji – nie każda z osób musi wyrażać wszystkie, a nawet jakiegokolwiek emocje podczas kontaktu ze służbami, a część z nich może być również deklarowana pomimo braku ich występowania w celu uzyskania korzystniejszego wyniku sprawy. Ponadto w 1% spośród wszystkich przypadków ustalono, iż nie istniały żadne podstawy do stwierdzenia jakiegokolwiek stanu emocjonalnego, natomiast 11,7% ze sprawców

¹⁸⁰ K. Rychter, *Zarys onto-bio-psycho-społecznego modelu poczucia winy moralnej*, „Edukacja Filozoficzna” 2021, t. 71, s. 200.

wypadków okazywało indyferencję związaną z popełnionym czynem. Dla porównania, gdy analizowano dane dotyczące jedynie osób, których działanie przyniosło poważniejsze skutki, brak odczuć zidentyfikowano w 12,8% przypadków. Z kolei pod kategorią „Inne”, w efekcie realizowanego badania, znalazły się rozczarowanie (1 przypadek), smutek (2), a także zaskoczenie (5). Widoczne jest więc, że wyniki uzyskane w toku przeprowadzanego badania diametralnie różnią się od tych omawianych wyżej, jednak, jak już zaznaczono, w dużej mierze stanowić może to efekt wykorzystanej tu metody badawczej, niepozwalającej na wyciąganie pewnych wniosków na temat stanów emocjonalnych występujących u sprawców zdarzeń drogowych.

Tabela 37. Odczucia sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.), związane z uczestnictwem w nich

Odczucia sprawców wypadków	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy (w przeliczeniu na liczbę sprawców)	w tym § 2
Poczucie winy	114	22	37	46,8
Skrucha	188	29	61	61,7
Żal	155	20	50,3	42,6
Współczucie	6	4	1,9	8,5
Bezsilność	14	6	4,5	12,8
Zdenerwowanie	36	12	11,7	25,5
Przerażenie	30	26	9,7	55,3
Wstyd	2	–	0,6	–
Brak odczuć	36	6	11,7	12,8
Inne	8	2	2,6	4,3
Brak danych	3	–	1	–
Ogółem	592	127	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Ostatnią grupą zagadnień badaną w odniesieniu do osób, które spowodowały wypadek, była uprzednia karalność. Stwierdzono, iż w zdecydowanej większości przypadków (92,5%) był to dla nich pierwszy konflikt z prawem, a jedynie 7,2% widniało w kartotece karnej w chwili zdarzenia, w tym 4,9% w związku z popełnieniem w przeszłości przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w postaci prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (6 przypadków), bez posiadania wymaganych uprawnień (1 przypadek), a także niebezpiecznej ingerencji w ruch uliczny (1 przypadek). Biorąc pod uwagę jedynie dane dotyczące osób, które popełniły przestępstwo z art. 177 § 2 k.k., można

zaobserwować nieco wyższy odsetek karanych, jednak wciąż wynikał on przede wszystkim z czynów innych niż te rozpatrywane w niniejszym badaniu. Zidentyfikowane uprzednie skazania pochodziły z okresu 2002–2022.

Tabela 38. Uprzednia karalność sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) za przestępstwa

Uprzednia karalność sprawców wypadków za przestępstwa		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji	15	2	4,9	4,3
	inne	7	3	2,3	6,4
Nie		285	42	92,5	89,3
Brak danych		1	–	0,3	–
Ogółem		308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Z kolei wykroczenia drogowe były popełniane zdecydowanie częściej – dopuściło się ich w swojej przeszłości aż 45,1% wszystkich sprawców. Co jednak ciekawe, odsetek ten jest zdecydowanie niższy w przypadku analizy jedynie danych dotyczących osób, które spowodowały czyn zakwalifikowany z art. 177 § 2 k.k. (29,8%). Może być to jednak związane z występującą w tym przypadku wyższą liczbą braków danych.

Tabela 39. Uprzednia karalność sprawców zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) za wykroczenia drogowe

Uprzednia karalność sprawców wypadków za wykroczenia drogowe	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	139	14	45,1	29,8
Nie	133	22	43,2	46,8
Brak danych	36	11	11,7	23,4
Ogółem	308	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

7.4. Ofiary

Kolejną grupę uczestników zdarzeń drogowych, poddaną obszerniejszej analizie, stanowiły osoby pokrzywdzone poszczególnymi przestępstwami, identyfikowane jako takie na podstawie prawomocnych wyroków sądowych kończących poszczególne sprawy. W odniesieniu do

wszystkich analizowanych przestępstw z art. 177 k.k. stwierdzono występowanie 341 ofiar, tak więc na jedno zdarzenie przypadała średnio niewiele więcej niż jedna z nich (1,1). Pod względem płci w grupie tej nieznacznie dominowali mężczyźni (52,8% pokrzywdzonych w wyniku wszystkich zdarzeń określonych jako spowodowanie wypadku w komunikacji oraz 61,4% dla kwalifikowanych następstwem), co pokrywa się z wyżej zapisanymi obserwacjami, poczynionymi na podstawie danych statystycznych pochodzących z Komendy Głównej Policji. Ewidentnie widać również, że zdecydowaną część z nich stanowią osoby dorosłe, a zwłaszcza te najstarsze wiekiem, których odsetek wynosi aż 46,9% dla wszystkich przypadków – może być to jednak efektem faktu, iż z wiekiem ciało ludzkie staje się podatniejsze na doznawanie urazów, w związku z czym nawet pozornie mało poważne upadki mogą prowadzić do uszczerbków na zdrowiu definiowanych prawnie jako średnie, a nawet ciężkie. Zaobserwować da się tu również tendencję spadkową w liczbie ofiar wraz z ich wiekiem, przy czym wyjątek stanowią osoby najmłodsze – małoletni. Tę różnicę można jednak wytłumaczyć znacznie szerszym przedziałem, a więc w konsekwencji obejmującym większą liczbę jednostek. Bardzo podobny obraz uwidocznia się na podstawie danych dotyczących jedynie pokrzywdzonych przestępstwem z art. 177 § 2 k.k.

Tabela 40. Wiek ofiar zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Wiek ofiar wypadków	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
>17	33	5	9,7	8,7
18–20	14	2	4,1	3,5
21–24	17	3	5	5,3
25–29	19	3	5,6	5,3
30–49	98	18	28,7	31,6
50<	160	26	46,9	45,6
Ogółem	341	57	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Kwestia wykształcenia wśród ofiar czynów z art. 177 k.k. nie była rzeczą łatwą do sprawdzenia z uwagi na częstość występowania braków danych (94,7% dla wszystkich przypadków i 93% wyłącznie dla zdarzeń kwalifikowanych następstwem), spowodowanych brakiem obowiązku gromadzenia przez organy ścigania tak dokładnych informacji na ich temat, jak miało to miejsce w odniesieniu do sprawców. Tam, gdzie udało się je zidentyfikować, dominowało to podstawowe (kolejno 2,3% oraz 5,3%), jednak z uwagi na łatwość w przypisywaniu go, chociażby na podstawie informacji dotyczących uczęszczania do szkół średnich, nie należy wyciągać tu daleko idących wniosków.

Tabela 41. Wykształcenie ofiar zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Wykształcenie ofiar wypadków	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Brak wykształcenia	1	–	0,3	–
Podstawowe (w tym gimnazjalne)	8	3	2,3	5,3
Średnie	3	–	0,9	–
Zawodowe	2	–	0,6	–
Wyższe	4	1	1,2	1,7
Brak danych	323	53	94,7	93
Ogółem	341	57	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Zdecydowanie więcej danych udało się pozyskać w materii dotyczącej sytuacji zawodowej ofiar – okazało się, że w zdecydowanej części byli to, podobnie jak sprawcy, pracownicy fizyczni zatrudnieni na czas nieokreślony (24,3% w odniesieniu do wszystkich czynów zakwalifikowanych z art. 177 k.k. oraz 29,8% dla kwalifikowanych następstwem), ale również emeryci bądź renciści (kolejno 24,6% i 19,3%), co wynika z dominującego, wskazanego wyżej przedziału wiekowego. W następnej kolejności dużą część próby stanowili uczniowie lub studenci (12% oraz 7%), a także pracownicy umysłowi mający stałe zatrudnienie (11,4% i 7%).

Tabela 42. Sytuacja zawodowa ofiar zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Sytuacja zawodowa ofiar wypadków	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Uczeń lub student	41	4	12	7
Pracownik dorywczy	10	1	2,9	1,8
Pracownik umysłowy na zatrudnieniu stałym	39	4	11,4	7
Pracownik fizyczny na zatrudnieniu stałym	83	17	24,3	29,8
Osoba zatrudniona	11	1	3,2	1,8
Właściciel działalności gospodarczej	21	2	6,2	3,5
Bezrobotny	31	4	9,1	7
Emeryt lub rencista	84	11	24,6	19,3
Brak danych	30	13	8,8	22,8
Ogółem	350	57	Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Dalej podjęto próbę określenia miejsca zamieszkania ofiar wypadków komunikacyjnych. Zgodnie z uzyskanymi danymi większość z nich przebywała na stałe na terenie Polski (98,8%), a w przypadku pokrzywdzonych przestępstwem z art. 177 § 2 k.k. odsetek ten wynosił 100%. Ponadto koncentrowali się oni na wsi (38,7% ofiar dla wszystkich z analizowanych czynów oraz 42,1% w przypadku kwalifikowanych następstwem), w miastach posiadających powyżej 100 000, a do 500 000 mieszkańców (kolejno 25,5% i 28,1%), oraz do 50 000 mieszkańców (20,8% i 7%).

Tabela 43. Miejsce zamieszkania ofiar zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Miejsce zamieszkania ofiar wypadków	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Wieś	132	24	38,7	42,1
Miasto do 50 000 mieszkańców	71	13	20,8	22,8
Miasto powyżej 50 000 do 100 000 mieszkańców	25	4	7,3	7
Miasto powyżej 100 000 do 500 000 mieszkańców	87	16	25,5	28,1
Miasto powyżej 500 000 mieszkańców	22	–	6,5	–
Brak danych	4	–	1,2	–
Ogółem	341	57	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Następnie, trzymając się kolejności gromadzenia oraz analizy danych zastosowanej w przypadku sprawców, podjęto się sprawdzenia, w jaki sposób w chwili zdarzeń poruszały się ich ofiary. Tu obserwujemy nieco inny obraz, bowiem o ile wciąż dominujący, choć już nie tak silnie, środek transportu stanowi samochód osobowy (33,1% w przypadku wszystkich czynów zakwalifikowanych z art. 177 k.k. i 40,4% dla kwalifikowanych następstwem), o tyle niemalże tak samo wysoki odsetek pokrzywdzonych występował w roli pieszego (kolejno 31,4% oraz 31,6%).

Trzecią pod względem liczebności grupę stanowili natomiast rowerzyści (14,7% i 8,8%), a w przypadku ofiar przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. – także poruszający się samochodami ciężarowymi (8,8%). Widać więc zwrot ku występowaniu w grupie pokrzywdzonych niechronionych uczestników ruchu, co stanowi efekt wcześniej opisanego charakteru tej kategorii osób. W tym przypadku pod odpowiedzią „Inne” znalazły się urządzenia transportu osobistego, takie jak motorowery (9), hulajnogi elektryczne, a także skutery (po 2) oraz ciągnik rolniczy (1).

Tabela 44. Środki transportu, jakimi poruszały się ofiary zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w chwili ich wystąpienia

Środek transportu ofiar wypadków w chwili wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Samochód osobowy	113	23	33,1	40,4
Samochód ciężarowy	12	5	3,5	8,8
Autobus	10	1	2,9	1,7
Motocykl	31	4	9,1	7
Rower	50	5	14,7	8,8
UWR	5	–	1,5	–
Pieszo	107	18	31,4	31,6
Inne	13	1	3,8	1,7
Ogółem	341	57	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

W grupie pytań dotyczących pokrzywdzonych za stosowne uznano – poza podjęciem próby dowiedzenia się, czy w przypadku, gdy poruszali się oni pojazdami, robili to w roli kierowcy, czy też pasażera – skonstruowanie pytania pozwalającego na ustalenie, czy znajdowali się w nich razem ze sprawcami. Okazało się, iż w przypadku wszystkich czynów zakwalifikowanych jako przestępstwa z art. 177 k.k. większość ofiar stanowili kierowcy (64,1%), co może być naturalnym następstwem faktu, że nie w każdym środku transportu musi znajdować się pasażer.

W celu lepszej oceny, która z tych grup jest dominującą względem swojej populacji, należałoby analizować wyłącznie przypadki, w których w pojazdach znajdowała się przynajmniej jedna taka osoba, a odrzucać te, gdzie kierowca podróżował w pojedynkę. Jednak już analizując wyłącznie dane dotyczące pokrzywdzonych przestępstwem z art. 177 § 2 k.k., okazało się, iż w tym przypadku to pasażerowie stanowili większą, mimo że nieznacznie, grupę (53,8%). Podobne rozbieżności stwierdzono, sprawdzając dane uzyskane na podstawie kolejnego z pytań zawartego w kwestionariuszu – o ile w chwili zaistnienia większości wypadków pokrzywdzeni poruszali się osobnymi od sprawcy pojazdami (62,9%), o tyle odsetki wyliczone dla tych ze skutkami w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub śmierci wskazują, iż większa część z nich znajdowała się jednak w tym samym środku transportu co oni (69,2%). Takie dane uzyskano po wyłączeniu z analizy przypadków, w których sprawdzanie tego byłoby niecelowe, na przykład wówczas, gdy w zdarzeniu brał udział pieszy.

Tabela 45. Miejsce zajmowane przez ofiary zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w pojazdach, którymi poruszały się w chwili zdarzenia

Miejsce zajmowane przez ofiarę w pojeździe, którym poruszała się w chwili wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Kierowca	150	18	64,1	46,2
Pasażer	84	21	35,9	53,8
Ogółem	234	39	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Tabela 46. Fakt znajdowania się przez ofiary zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w chwili ich wystąpienia w tym samym pojeździe co sprawca

Czy ofiara znajdowała się w chwili wypadku w tym samym pojeździe co sprawca?	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	43	18	37,1	69,2
Nie	73	8	62,9	30,8
Ogółem	116	26	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Następnie, pochylając się nad zagadnieniem stosowania przez pokrzywdzonych środków bezpieczeństwa osobistego, stwierdzono, wykorzystując wyżej wspomniany sposób analizy dokumentów, że miało to miejsce w 38,2% spośród wszystkich przypadków i 43,9% dla czynów kwalifikowanych następstwem, a do najczęściej wykorzystywanych należały ponownie pasy bezpieczeństwa (kolejno 52,5% oraz 64,3% spośród wszystkich środków). Najrzadziej stosowano z kolei elementy odbłaskowe (5,7% i 3,6%). Do kategorii „Inne” w tym przypadku zakwalifikowano środki bezpieczeństwa stosowane podczas przejazdów komunikacją miejską, takie jak zajmowanie miejsca siedzącego (5 przypadków) czy trzymanie się poręczy (3 przypadki), ale także stosowanie oświetlenia roweru (4 przypadki) oraz wykorzystywanie specjalistycznej odzieży motocyklowej (10 przypadków) lub roboczej (1 przypadek).

Tabela 47. Środki bezpieczeństwa osobistego stosowane przez ofiary zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w chwili ich wystąpienia

Stosowane przez ofiary środki bezpieczeństwa osobistego	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Kask	36	5	25,5	17,8
Pasy bezpieczeństwa	74	18	52,5	64,3
Elementy odbłaskowe	8	1	5,7	3,6
Inne	23	4	16,3	14,3
Ogółem	141	28	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

W dalszej kolejności, wykorzystując dostępne dane, postanowiono zbadać kwestię trzeźwości osób uznanych w toku postępowań karnych za pokrzywdzonych oraz częstości przeprowadzania u nich stosownych, sprawdzających ją badań. Wyniki wskazują, iż w przypadku alkoholu nie zostały one wykonane w stosunku do 34% spośród wszystkich ofiar i 36,8% biorących udział w zdarzeniach zakwalifikowanych następnie z art. 177 § 2 k.k. Badania trzeźwości, w zdecydowanej większości, dawały wynik negatywny (61%), choć nieco rzadziej gdy skutki okazywały się poważniejsze (49,1%). Jeszcze rzadziej podejmowano się przeprowadzania badań sprawdzających obecność w organizmie innych środków odurzających (braki danych wynoszą kolejno 95,3% oraz 80,7%), a gdy to czyniono, wynik negujący taki fakt w przypadku ofiar wszystkich wypadków (3,5%) uzyskiwano 3-krotnie częściej niż go potwierdzający (1,2%). Ponownie, po wyłączeniu tych kwalifikowanych następstwem, odsetek był nieco wyższy, jednak zarówno dla wyników pozytywnych (5,3%), jak i negatywnych (14%), co jest spowodowane ich częstszym wykonywaniem. Brak rutynowego, jak w przypadku sprawców, dokonywania sprawdzenia trzeźwości może wynikać z faktu, że w dużej części przypadków to, kto był sprawcą, okazywało się ewidentne już na miejscu zdarzenia, a także z braku możliwości ich przeprowadzenia z uwagi na stan pokrzywdzonych.

Tabela 48. Znajdowanie się przez ofiary zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) pod wpływem alkoholu

Obecność alkoholu w organizmie ofiary w chwili wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	17	8	5	14,1
Nie	208	28	61	49,1
Brak danych	116	21	34	36,8
Ogółem	341	57	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Tabela 49. Znajdowanie się przez ofiary zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) pod wpływem innych substancji psychoaktywnych

Obecność innych substancji psychoaktywnych w organizmie ofiary w chwili wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	4	3	1,2	5,3
Nie	12	8	3,5	14
Brak danych	325	46	95,3	80,7
Ogółem	341	57	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Przechodząc do kolejnej podgrupy pytań, zajęto się kwestią urazów występujących u osób, które zidentyfikowano jako ofiary analizowanych czynów. W przypadku aktualnie omawianego przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji – z oczywistej przyczyny, którą stanowi kodeksowe znamię – występowały one u wszystkich osób, przy czym, co ciekawe, 0,6% spośród pokrzywdzonych doznało jedynie lekkiego uszczerbku na zdrowiu, co wypełnia znamiona wykroczenia z art. 86 k.w., a więc spowodowania kolizji drogowej. W każdym z tych przypadków doszło jednak do eliminacyjnego zbiegu przepisów – zawsze jako kolejna z ofiar występowała w nich osoba, która doznała poważniejszych obrażeń. W przypadku wszystkich pokrzywdzonych przestępstwem z art. 177 k.k. w zdecydowanej większości doznawali oni średniego uszczerbku na zdrowiu (85,3%), co jest równocześnie związane z jego częstszym występowaniem w typie podstawowym. Wśród następstw doprowadzających do utworzenia typu kwalifikowanego dominowała natomiast śmierć (9,1% spośród wszystkich następstw oraz 43,8% spowodowanych wyłącznie wypadkami w typie kwalifikowanym), jednak jedynie w niewielkim stopniu – ciężkiego uszczerbku na zdrowiu doznało bowiem 6,7% wszystkich ofiar (40,4% dla samego art. 177 § 2 k.k.). Zgon następował ponadto ponad dwukrotnie częściej w ciągu 30 dni od chwili wystąpienia zdarzenia (kolejno 5% i 29,8%) niż na miejscu jego wystąpienia (2,4% oraz 14%).

Tabela 50. Skutki fizyczne zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) dla ich ofiar

Skutki wypadków dla ofiar		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Lekki uszczerbek na zdrowiu		2	1	0,6	1,8
Średni uszczerbek na zdrowiu		291	8	85,3	14
Ciężki uszczerbek na zdrowiu		23	23	6,7	40,4
Śmierć	na miejscu zdarzenia	8	8	2,4	14
	w ciągu 30 dni od wystąpienia zdarzenia	17	17	5	29,8
Ogółem		341	57	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Pozostając przy zagadnieniu urazowości i stosując taką samą kolejność gromadzenia oraz analizy danych jak w przypadku sprawców, sprawdzono następnie lokalizację obrażeń doznanych przez osoby pokrzywdzone omawianym przestępstwem. Okazało się, iż w przypadku wszystkich wypadków ofiary najczęściej doznawały ich w obrębie kończyn dolnych (44%) i górnych (40,2%), a także głowy (41,9%) oraz klatki piersiowej (35,8%), widać więc obraz podobny do występującego w poprzedniej grupie uczestników tych zdarzeń. Również ponownie najrzadziej urazy dotyczyły szyi (14,4%), pleców (18,5%) i miednicy (22,3%). W większości przypadków poziom częstotliwości występowania obrażeń jest już jednak dużo

wyższy. Nieco inne informacje uzyskujemy dzięki danym dotyczącym wyłącznie obrażeń doznanych przez pokrzywdzonych przestępstwem z art. 177 § 2 k.k. – tu najczęstsze były te zlokalizowane w obrębie tych samych okolic ciała, ale ich odsetki okazały się zdecydowanie większe, zwłaszcza dla głowy (77,2%) oraz klatki piersiowej (75,4%), co może być związane z wcześniej już wspomnianą, znaczną powagą wszelkich urazów dotyczących tych obszarów ciała. Najniższe odsetki ponownie uzyskano w odniesieniu do szyi (21,1%), pleców (40,4%), a także miednicy (47,4%), choć, znów, dotyczące ich obrażenia występowały częściej.

Tabela 51. Lokalizacja urazów fizycznych ofiar zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Lokalizacja urazów doznanych przez ofiary	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy (w przeliczeniu na liczbę ofiar)	w tym § 2
Głowa	143	44	41,9	77,2
Szyja	48	12	14,1	21,1
Klatka piersiowa	122	43	35,8	75,4
Plecy	63	23	18,5	40,4
Miednica	76	27	22,3	47,4
Kończyny górne	137	26	40,2	45,6
Kończyny dolne	150	31	44	54,4
Ogółem	739	206	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Rozumianej jak wyżej hospitalizacji, w związku z doznanymi obrażeniami, wymagała większość, a dokładnie 60,1% spośród wszystkich pokrzywdzonych, a także 85,7% z tych, którzy doznali ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub śmierci w pewnym odstępie czasowym (różnicę brakującą do 100% stanowią w dużej części sytuacje zgonu na miejscu zdarzenia).

Do zniszczenia pojazdu doszło natomiast w 69,7% wszystkich przypadków i 89,7% czynów poważniejszych w skutkach, tak więc konsekwencja ta również dotykała ofiary częściej niż osoby powodujące wypadki w komunikacji.

Następnie, przechodząc do zagadnienia problemów występujących w omawianej grupie uczestników zdarzeń oraz wykorzystując opisany wyżej dość szeroko sposób gromadzenia danych, uzyskano wiedzę, że w przypadku pokrzywdzonych przed wypadkiem dominowała sytuacja braku problemów (29,3% dla wszystkich ofiar przestępstw z art. 177 k.k. i 28,1% dla typu kwalifikowanego) lub występowania złego stanu zdrowia (kolejno 21,1% oraz 28,1%), przy czym bardzo wysoki był także odsetek sytuacji, w których, ze względu na niedostateczną liczbę informacji, zaistniał brak możliwości wydania jakiegokolwiek oceny (44,6% i 35,1%).

Tabela 52. Problemy występujące u ofiar zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) przed ich wystąpieniem

Problemy występujące u ofiar przed wypadkiem	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy (w przeliczeniu na liczbę ofiar)	w tym § 2
Trudna sytuacja materialna	2	1	0,6	1,8
Trudna sytuacja rodzinna	10	3	2,9	5,3
Zła sytuacja zdrowotna	72	16	21,1	28,1
Zła sytuacja psychiczna	2	2	0,6	3,5
Nadużywanie substancji alkoholowych	3	2	0,9	3,5
Stosowanie innych substancji psychoaktywnych	8	2	2,3	3,5
Brak problemów	100	16	29,3	28,1
Brak danych	152	20	44,6	35,1
Ogółem	349	62	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Przechodząc do problemów występujących u ofiar w chwili wystąpienia zdarzenia, ustalono, iż odsetki w przypadku każdej z odpowiedzi są identyczne jak poprzednio, tak więc nie wymagają dodatkowego omówienia.

Tabela 53. Problemy występujące u ofiar zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) w chwili ich wystąpienia

Problemy występujące u ofiar w trakcie wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy (w przeliczeniu na liczbę ofiar)	w tym § 2
Trudna sytuacja materialna	2	1	0,6	1,8
Trudna sytuacja rodzinna	10	3	2,9	5,3
Zła sytuacja zdrowotna	72	16	21,1	28,1
Zła sytuacja psychiczna	2	2	0,6	3,5
Nadużywanie substancji alkoholowych	3	2	0,9	3,5
Stosowanie innych substancji psychoaktywnych	8	2	2,3	3,5
Brak problemów	100	16	29,3	28,1
Brak danych	152	20	44,6	35,1
Ogółem	318	62	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Duże zmiany zaobserwować można jednak, analizując wyniki dotyczące problemów występujących po wypadku – wzrost odsetków dotyczy większości z wyodrębnionych grup, a najistotniejszy, bo o aż 39,9 punktów procentowych, w odniesieniu do ofiar wszystkich z analizowanych czynów oraz o 49,1 punktów procentowych dla typu kwalifikowanego, złej sytuacji zdrowotnej (kolejno 61% i 77,2%). W przypadku trudnej sytuacji materialnej (5,6% oraz 3,5%), rodzinnej (7,9% i 12,3%) oraz psychicznej (9,4% i 12,3%) zwiększenie ich występowania było mniej znaczne, a nadużywanie substancji alkoholowych (0,9% oraz 3,5%) czy innych substancji psychoaktywnych (1,2% i 3,5%) po zdarzeniach występowało u ofiar bardzo rzadko. Co ważne, jedynie 6,5% spośród wszystkich pokrzywdzonych nie zostało dotkniętych żadnymi problemami.

Tabela 54. Problemy występujące u ofiar zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) po ich wystąpieniu

Problemy występujące u ofiar po wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy (w przeliczeniu na liczbę ofiar)	w tym § 2
Trudna sytuacja materialna	19	2	5,6	3,5
Trudna sytuacja rodzinna	27	7	7,9	12,3
Zła sytuacja zdrowotna	208	44	61	77,2
Zła sytuacja psychiczna	32	7	9,4	12,3
Nadużywanie substancji alkoholowych	3	2	0,9	3,5
Stosowanie innych substancji psychoaktywnych	4	2	1,2	3,5
Brak problemów	22	6	6,5	10,5
Brak danych	83	1	24,3	1,8
Ogółem	398	71	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

W celu potwierdzenia występowania związku pomiędzy nowymi sytuacjami problemowymi a zdarzeniem, ponownie dokonano sprawdzenia istnienia podstaw pozwalających na wyciągnięcie takich wniosków. Okazało się, że w przypadku aż 73,9% ogółu ofiar oraz 76,6% tych, które doznały cięższych obrażeń, wszystkie nowo powstałe problemy stanowiły efekt pokrzywdzenia analizowanym przestępstwem, a dla kolejno 3,9% i 10,6% były to wybrane z nich, najczęściej w postaci złej sytuacji zdrowotnej. Można tu więc zaobserwować występowanie skutków opisanych w części teoretycznej niniejszego raportu, a także znaczną rozbieżność w sytuacji sprawców oraz ofiar – w przypadku tych pierwszych wypadek stanowił źródło nowych problemów zdecydowanie rzadziej, a przynajmniej nie było to łatwe do ustalenia.

Tabela 55. Udział w wypadku komunikacyjnym (art. 177 k.k.) jako źródło problemów występujących u jego ofiar

Czy problemy występujące u ofiar po wypadku były konsekwencją udziału w nim?		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	wszystkie	170	36	73,9	76,6
	wybrane	9	5	3,9	10,6
Nie		39	5	17	10,6
Brak danych		12	1	5,2	2,2
Ogółem		230	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Uczestnictwo w postępowaniu karnym stanowiącym efekt spowodowanego zdarzenia nie było z kolei identyfikowane jako przyczyna pogorszenia się jakości życia ofiar prawie w ogóle, bo jedynie w 0,9% wszystkich przypadków i 2,2% dla pokrzywdzonych czynem w jego typie kwalifikowanym. Kolejno aż 96,9% oraz 87,2% osób, u których zidentyfikowano sytuację problemową, nie zostało nią obarczonych z tej przyczyny.

Tabela 56. Udział w postępowaniu karnym w związku z zakwalifikowaniem zdarzenia jako wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) jako źródło problemów występujących u jego ofiar

Czy problemy występujące u ofiar po wypadku były konsekwencją udziału w związanym z nim postępowaniu karnym?		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Tak	wszystkie	–	–	–	–
	wybrane	2	1	0,9	2,2
Nie		223	41	96,9	87,2
Brak danych		5	5	2,2	10,6
Ogółem		230	47	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

7.5. Postępowanie sądowe

Kolejna z grup pytań, zawartych w kwestionariuszu przygotowanym na potrzebę niniejszego badania, dotyczyła efektów postępowania sądowego w I instancji. W zdecydowanie dominującej części, co może zaskakiwać, dochodziło w nim do warunkowego umorzenia postępowania (66,8%, spośród wszystkich postępowań z art. 177 k.k.), natomiast gdy sprawcę skazywano, preferowano kary wolnościowe, jak grzywna (27,2%) czy kara pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania (26,4%). Może być to efektem braku występowania w większości przypadków uprzedniej karalności. Dla skazań za omawiane

przestępstwo w komunikacji w typie kwalifikowanym obraz jest już nieco inny – najczęściej wybierano karę pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania (87,2%) i karę grzywny (36,2%). Ponadto w I instancji nie doszło do żadnego uniewinnienia ani odstąpienia od wymierzenia kary. Okres próby stosowany przy postępowaniach warunkowo umorzonych najczęściej stanowił ten najkrótszy z możliwych, czyli 1 rok (70,6% wszystkich spraw), natomiast najdłuższy z nich, a więc 3 lata, stosowano niezwykle rzadko (2,6%). W przypadku kary pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania nie obserwujemy już podobnej tendencji, ponieważ dominującym okresem były 2 lata (48,6%), a drugim w kolejności z najczęściej stosowanych – 3 lata (37,1%). Z kolei w przypadku czynów zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k. preferowano okres najdłuższy (42,6%). Ta różnica może być efektem okoliczności związanych z danymi sprawami – jeżeli sędzia uznał, iż za czyn odpowiednią karą będzie ta izolacyjna, mimo że warunkowo zawieszona, a nie widział możliwości warunkowego umorzenia postępowania czy zastosowania grzywny, prowadzi to do wniosku, iż musiał być on z pewnych powodów poważniejszy bądź też nie pozwalała na to postawa lub uprzednia karalność sprawcy, tak więc w konsekwencji trafniejsze mogło się wydawać stosowanie dłuższych okresów próby niż w odniesieniu do pierwszej z grup. Wymiar kar pozbawienia wolności wynosił natomiast od 2 do 84 miesięcy, ze zdecydowaną przewagą liczby 12 miesięcy (50,7%), a następnie 6 miesięcy (18,7%) oraz okresów znajdujących się pomiędzy nimi, a dla czynów, których skutkiem był ciężki uszczerbek na zdrowiu bądź śmierć, od 6 do 84 miesięcy. Z kolei liczba stawek orzekanych grzywien wahała się pomiędzy 50 a 500, natomiast najczęściej wynosiła 100 (36,1%), podczas gdy ich wysokość oscylowała w przedziale od 10 złotych do 100 złotych z dominacją kwot 20 (36,1%) i 10 złotych (25%). Dla typu kwalifikowanego następstwem było to kolejno od 50 do 300 stawek w kwotach 10–60 złotych. Niższe wymiary grzywien, stosowane w drugiej sytuacji, niewątpliwie są związane z korzystaniem z niej jako sankcji dodatkowej obok pozbawienia wolności. W obu przypadkach widać także, że orzekane kary nie były co do zasady surowe w odniesieniu do granic obowiązującego ustawowego zagrożenia.

Tabela 57. Wyniki postępowań sądowych w I instancji, dotyczących czynów zakwalifikowanych jako wypadki komunikacyjne (art. 177 k.k.)

Wynik postępowania sądowego w I instancji			Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
			liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Warunkowe umorzenie postępowania			177	–	66,8	–
Odstąpienie od wymierzenia kary			–	–	–	–
Skazanie na karę pozbawienia wolności	bezwzględna		5	2	1,9	4,3
	z warunkowym zawieszeniem jej wykonania	z dozorem kuratora	53	30	20	63,8
		bez dozoru kuratora	17	11	6,4	23,4

cd. tabeli 57

Wynik postępowania sądowego w I instancji		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Skazanie na karę ograniczenia wolności	w formie nieodpłatnej, kontrolowanej pracy na cele społeczne	2	–	0,8	–
	w formie potrąceń wynagrodzenia za pracę na cele społeczne	1	–	0,4	–
Skazanie na karę grzywny		72	17	27,2	36,2
Uniewinnienie		–	–	–	–
Ogółem		327	60	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Bardzo częstą praktyką w przypadku skazań z art. 177 k.k. jest również stosowanie innych, ustawowo przewidzianych środków, w tym karnych oraz kompensacyjnych. Doszło do tego w 96,1% wszystkich spraw i 87,2% dotyczących czynów w typie kwalifikowanym. Środki kompensacyjne nałożono w sumie na kolejno 52,9% oraz 51,1% sprawców, a należały do nich zarówno obowiązek naprawienia szkody (3% i 2,1% spośród tego typu środków), którego wartość wahała się od 160 do nawet 29 470 złotych, jak i nawiązka (96,9% oraz 48,9%), która wynosiła od 200 do 50 000 złotych, jednak ze zdecydowaną dominacją kwot niższych, jak 2000 (17,7%), 3000 (11,4%) oraz 5000 złotych (15,8%) w przypadku wszystkich z analizowanych czynów, a wyższych, takich jak 5000, 15 000 czy 20 000 złotych (po 6,4%) dla skutkujących ciężkim uszczerbkiem na zdrowiu bądź śmiercią. Należy tu również zaznaczyć, iż w przypadku, gdy w roli pokrzywdzonego danym przestępstwem występowała więcej niż jedna osoba, a sąd orzekał nawiązki wobec wszystkich z nich, jako jej wartość zapisywano ich sumę.

Z kolei wśród środków karnych, które nałożono na kolejno 27,9% i 44,7% skazanych, znajdowały się zakaz prowadzenia pojazdów (45,3% oraz 38,3% spraw, w przypadku których zastosowano ten rodzaj środka), orzekany najczęściej na okres 1 roku (51,3% i 21,3%), świadczenie pieniężne (50% oraz 4,3%) wahające się w granicach od 200 do 8000 złotych z koncentracją przy kwotach 500 (25,6%) i 1000 złotych (23,6%), a także podanie wyroku do publicznej wiadomości (11,6% oraz 4,3%) obejmujące wywieszenie go na okresy 7, 14 lub 30 dni, w zbliżonych proporcjach, w miejscach takich, jak sądy rejonowe czy urzędy miasta. Należy tu wspomnieć, że odsetki dotyczące częstości stosowania poszczególnych środków karnych nie sumują się do 100%, ponieważ występowały sytuacje, w których w odniesieniu do jednego sprawcy zastosowano więcej niż jeden z nich. Mimo iż kwestionariusz przewidywał możliwość zakodowania sytuacji zastosowania środka zabezpieczającego, nie wystąpiło to w żadnym z analizowanych przypadków.

Tabela 58. Stosowanie środków przewidzianych przez ustawę w postępowaniach sądowych w I instancji, dotyczących czynów zakwalifikowanych jako wypadki komunikacyjne (art. 177 k.k.)

Stosowanie innych środków przewidzianych przez ustawę w I instancji	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Środki karne	86	21	34,5	46,7
Środki kompensacyjne	163	24	65,5	53,3
Środki zabezpieczające	–	–	–	–
Ogółem	249	45	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Wśród analizowanych spraw znajdowały się takie, w których wniesiono apelację. Stawiały one 10,1% z wszystkich oraz 34% z tych, w których doszło do skazania na podstawie art. 177 § 2 k.k. W II instancji najczęstszą formą zakończenia było utrzymanie wyroku w mocy (77,4% spośród wszystkich wyników postępowań sądowych i 87,5% dla typu kwalifikowanego). Zdarzały się jednak również, choć marginalnie oraz z oczywistych powodów tylko dla pierwszego przypadku, uchylenia wyroków i warunkowe umorzenia postępowań (6,5%). Pojawiały się także zamiany na kary surowsze, również poprzez zwiększenie ich wymiaru, a w jednym przypadku doszło do uniewinnienia skazanej.

Tabela 59. Wyniki postępowań sądowych w II instancji, dotyczących czynów zakwalifikowanych jako wypadki komunikacyjne (art. 177 k.k.)

Wynik postępowania sądowego w II instancji			Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
			liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Utrzymanie wyroku w mocy			24	14	77,4	87,5
Uchylenie wyroku i warunkowe umorzenie postępowania			2	–	6,5	–
Uchylenie wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia			–	–		–
Odstąpienie od wymierzenia kary			–	–		–
Skazanie na karę pozbawienia wolności	bezwzględną		1	–	3,2	–
	z warunkowym zawieszeniem jej wykonania	z dozorem kuratora	2	2	6,5	12,5
		bez dozoru kuratora	–	–	–	–
Skazanie na karę ograniczenia wolności	w formie nieodpłatnej, kontrolowanej pracy na cele społeczne		–	–	–	–
	w formie potrąceń wynagrodzenia za pracę na cele społeczne		–	–	–	–
Skazanie na karę grzywny			1	–	3,2	–
Uniewinnienie			1	–	3,2	–

cd. tabeli 59

Wynik postępowania sądowego w II instancji	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Ogółem	32	16	<i>Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi</i>	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Środki reakcji prawnokarnej modyfikowano, czy też stosowano, jedynie w 29% wszystkich postępowań w II instancji oraz 35,7% tych dotyczących czynów zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k. Były to w podobnych proporcjach zarówno te karne (kolejno 54,5% i 10,6%), jak i kompensacyjne (45,5% oraz 4,3%) – zabezpieczające ponownie nie wystąpiły ani razu. Pierwszy przypadek dotyczył w zdecydowanej większości zakazów prowadzenia pojazdów (po 100%), które były wydłużane do nawet 6 lat (11,1% wszystkich przypadków) i jednokrotnie świadczenia pieniężnego. Drugi odnosił się z kolei wyłącznie do nawiązek.

Tabela 60. Stosowanie środków przewidzianych przez ustawę w postępowaniach sądowych w II instancji, dotyczących czynów zakwalifikowanych jako wypadki komunikacyjne (art. 177 k.k.)

Stosowanie lub modyfikowanie innych środków przewidzianych przez ustawę w II instancji	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	liczba	w tym § 2	udział procentowy	w tym § 2
Środki karne	6	5	54,5	71,4
Środki kompensacyjne	5	2	45,5	28,6
Środki zabezpieczające	–	–	–	–
Ogółem	11	7	100	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Kasacja została wniesiona jedynie w przypadku jednej z analizowanych spraw, która została zakwalifikowana z art. 177 § 2 k.k.

7.6. Postępowanie wykonawcze

Ostatnią oraz najmniejszą z grup pytań stanowiła ta dotycząca postępowania wykonawczego. Na jej podstawie starano się sprawdzić faktyczną wykonalność orzeczonych kar. Okazało się, że do momentu przeprowadzania niniejszego badania do wydania decyzji o wykonaniu warunkowo zawieszanej kary pozbawienia wolności doszło jedynie w jednym przypadku, dotyczącym osoby skazanej za analizowane przestępstwo w typie podstawowym, podczas

gdy w pozostałych brak było stosownych danych, które wskazywałyby na taki stan rzeczy. Kar grzywny natomiast nie zamieniono na kary zastępcze w żadnym z przypadków pozwalających na identyfikację takiej sytuacji. Ponadto w odniesieniu do 48% wszystkich skazanych i 55,6% tych, którzy spowodowali czyn z art. 177 § 2 k.k., stwierdzono wykonanie orzeczonej kary, którą w dominującej części stanowiła właśnie grzywna.

8. Studia przypadków spraw o przestępstwa spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.) oraz spowodowania jej niebezpieczeństwa

8.1. Przestępstwo spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.)

8.1.1. Charakterystyka czynów

Czyny zakwalifikowane jako spowodowanie katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.), w przypadku których doszło do uprawomocnienia się wyroków w 2023 r., a które zostały popełnione w latach 2018, 2022 i 2023, pod względem miesięcznym rozegrały się w lutym (2 przypadki) oraz w listopadzie (1 przypadek). Z kolei jeśli chodzi o miejsca ich popełnienia, to były nimi jezdnia, a dokładniej droga dwukierunkowa (1 przypadek), i szlak kolejowy (2 przypadki). Widać więc, iż o ile wśród miejsc spowodowania wypadków te drugie nie pojawiły się ani razu, a co za tym idzie – również wśród ich sprawców nie znalazły się osoby poruszające się pociągami lub odpowiedzialne za ich kursowanie, o tyle tu może być to sytuacją dość częstą. Wynika to również z charakteru komunikacji kolejowej – zazwyczaj porusza się nią wiele osób, a wartość stosowanych w niej maszyn jest wysoka, co w sytuacji zaistnienia zdarzenia pozwala na jego zaklasyfikowanie jako katastrofy. Pod względem geometrii drogi w analizowanych sprawach pojawiły się prosty odcinek, wjazd lub wyjazd z posesji, a także zbieg torów.

Następnie, przechodząc do kwestii potencjalnego wpływu infrastruktury drogowej na zaistnienie zdarzeń, uzyskano wyniki pokazujące inną sytuację w każdym przypadku – w jednym z nich zaobserwowano bezpośrednią przyczynę mieszczącą się w tym aspekcie, w drugim nie, natomiast w trzecim przypadku zabrakło danych, by móc to jednoznacznie ocenić.

Co ciekawe, wszystkie z analizowanych zdarzeń rozegrały się w godzinach porannych – między 6:00 a 11:59, w związku z czym również w każdym z przypadków w chwili katastrofy świeciło jasne słońce, znajdujące się wysoko nad horyzontem. Ponadto dwukrotnie informacje na temat panujących warunków pogodowych pozwoliły na zaklasyfikowanie ich jako dobre, a raz stwierdzono występowanie zachmurzenia, deszczu, śniegu oraz silnego wiatru.

Wszyscy spośród sprawców w chwili zdarzenia poruszali się pojazdami mechanicznymi, co ma niejako związek z wymienionymi wyżej miejscami ich wystąpienia, a wśród fizycznych

i materialnych skutków katastrof znalazły się lekki oraz średni uszczerbek na zdrowiu, a także zniszczenie pojazdu (po 1 przypadku). Świadczy to o tym, że w dużej mierze za czyny te skazywano na podstawie stwierdzenia wytworzenia stanu zagrożenia dla dóbr chronionych prawem, a nie ich rzeczywistego naruszenia, bowiem, co wyjaśniono wyżej, w tym przypadku skutki muszą dotyczyć większej liczby osób lub mienia w znacznych rozmiarach. Ponadto we wszystkich z analizowanych spraw występowali świadkowie.

8.1.2. Postępowanie przygotowawcze

W przypadku wszystkich zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie katastrofy w komunikacji postępowanie wszczynano na podstawie o zawiadomienia służb o ich wystąpieniu, które zostało złożone przez świadka. Z uwagi na przepisy prawne jedyną możliwą formą wszczęcia ścigania była ta z urzędu. Ponadto w żadnej ze spraw wobec sprawców nie stosowano środków zapobiegawczych, a w jednym przypadku nie pojawiła się opinia żadnego biegłego, co stanowiło wyjątek w skali całego badania. W pozostałych dwóch biegli występowali w liczbie 1 i 3, a obszary ich wiedzy obejmowały medycynę, zagadnienia związane z motoryzacją oraz ruchem drogowym, a także konkretnie komunikacją kolejową. Liczba świadków występujących w postępowaniach przygotowawczych wahała się od 2 (2 przypadki) do aż 11 (1 przypadek). Ponadto w jednej sprawie wystąpiła dodatkowa kwalifikacja prawna w postaci art. 177 k.k.

8.1.3. Sprawcy

Sprawcami wszystkich z analizowanych zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie katastrofy w komunikacji okazali się być mężczyźni, w tym jeden znajdujący się wiekowo w przedziale 25–29 lat, a dwóch w przedziale 30–49 lat. Ponadto dwóch z nich miało wykształcenie średnie, a jeden wyższe; dwóch pracowało fizycznie w ramach zatrudnienia stałego, co dość istotne, w ramach przedsiębiorstw kolejowych, a jeden był właścicielem działalności gospodarczej. Wszyscy z nich zamieszkiwali na stałe w Polsce, ale tylko jeden z nich na wsi, a dwóch w mieście do 50 000 mieszkańców. W dwóch przypadkach stwierdzono występowanie braku związku z ofiarami, a w ostatnim – brak danych pozwalających na jednoznaczna ocenę tej kwestii.

W chwili zdarzenia każdy ze sprawców poruszał się w inny sposób – jeden z nich przy użyciu samochodu osobowego, kolejny pociągiem, natomiast trzeci został zaklasyfikowany do kategorii „Inne” w związku z tym, iż stanowił on inną osobę znajdującą się na drodze, a dokładniej był to pracownik kolei odpowiedzialny za techniczny stan rozjazdów i torów kolejowych, pracujący przy nich w terenie. Jest to więc potwierdzenie wyżej wysnutego stwier-

dzenia, że sprawcą katastrofy nie musi być zawsze bezpośredni oraz rozumiany w typowy sposób uczestnik odbywającego się ruchu. Ponadto wszyscy ze sprawców poruszających się pojazdami pełnili w nich funkcję kierujących, a jeden z nich stosował środki ochrony osobistej w postaci pasów bezpieczeństwa – w drugim z przypadków nie występowała dostateczna liczba informacji, która pozwoliłaby na ocenę tego aspektu.

Naruszenia zasad bezpieczeństwa w komunikacji spowodowane przez sprawców katastrof dotyczyły w jednym przypadku nieprawidłowego skręcania, a w pozostałych zostały zaklasyfikowane jako „Inne”. Z uwagi na małą liczbę danych należy je tu wymienić – doszło w nich do nieprawidłowego prowadzenia robót związanych z konserwacją i utrzymaniem nawierzchni, pominięcia tarczy manewrowej wskazującej sygnał „Jazda manewrowa zabroniona”, a także niedostatecznej obserwacji sygnałów na semaforach i drogi przebiegu pojazdu. W sumie złamano więc 4 zasady bezpieczeństwa, w tym dwie w sposób nieumyślny, a dwie w umyślny. Ponadto zaobserwowano występowanie atrybucji zewnętrznej w przypadku każdego ze sprawców.

Żadna z osób, która spowodowała katastrofę w komunikacji, nie zbiegła z miejsca zdarzenia ani nie była pod wpływem alkoholu. Testy na obecność innych substancji psychoaktywnych nie były w stosunku do nich wykonywane. Żadna z nich nie doznała również urazu ani nie zginęła w konsekwencji zdarzenia, w związku z czym nie odnotowano konieczności hospitalizacji. Stwierdzono jednak, że w każdym z przypadków doszło do zniszczenia pojazdów, którymi poruszali się sprawcy. Ponadto dwóch z trzech z nich przyznało się w toku sprawy do winy.

Następnie, przechodząc do analizy problemów występujących w trzech okresach, wyniki badania własnego pokazały, iż przed wystąpieniem, a także w trakcie zdarzenia, jeden ze sprawców miał złą sytuację zdrowotną, w przypadku kolejnego nie zidentyfikowano żadnych aspektów obniżających jakość życia, natomiast w odniesieniu do ostatniego nie występowała wystarczająca liczba danych pozwalających na wysnucie jakichkolwiek wniosków. Sytuacja nie uległa znacznej zmianie po zdarzeniach – w tym przypadku stwierdzono utrzymywanie się złej sytuacji zdrowotnej, a także braki wystarczających danych w odniesieniu do pozostałych sprawców, z pewnością jednak wyniki te nie mogą stanowić podstawy wysnuwania jednoznacznych ocen co do niewystępowania negatywnych skutków tego typu zdarzeń dla jednostek, które je powodują – ponownie nie pozwala na to zbyt niska liczba obserwacji. Ponadto stwierdzono, że w wyniku spowodowania katastrofy jednemu ze sprawców towarzyszyło poczucie żalu, natomiast dwóm pozostałym przerażenia.

W kontekście karalności ustalono, iż żaden ze sprawców nie miał uprzednio kontaktu z wymiarem sprawiedliwości, a ponadto dwóch z nich nie popełniło żadnego wykroczenia drogowego. W ostatnim z przypadków odnotowano brak danych uprawniających do udzielenia konkretnej odpowiedzi.

8.1.4. Ofiary

Wśród osób pokrzywdzonych analizowanym przestępstwem znalazły się dwie kobiety oraz jeden mężczyzna, w tym jedna osoba mieszcząca się w przedziale wiekowym 30–49 lat, a dwie mające więcej niż 50 lat, co poniekąd pokrywa się z danymi przytoczonymi wcześniej. Nie udało się uzyskać informacji na temat ich wykształcenia, wiadomo jednak, że jedna z tych osób była pracownikiem fizycznym zatrudnionym na umowę o pracę i właścicielem działalności gospodarczej natomiast dwie pozostałe to również właściciel działalności gospodarczej oraz bezrobotny. Wszyscy z nich zamieszkiwali w Polsce, w tym dwoje na wsi, natomiast ostatnia z ofiar w mieście mającym do 50 000 mieszkańców.

Wszystkie z osób poszkodowanych poruszały się w momencie wystąpienia katastrofy samochodami osobowymi, w tym jedna była jego kierowcą, a dwoje pasażerami. Ponadto żadna z nich nie znajdowała się w tym samym pojeździe co sprawca. Jedna z ofiar stosowała środki ochrony osobistej w postaci pasów bezpieczeństwa, kolejna nie, natomiast w przypadku ostatniej stwierdzono brak danych, które pozwoliłyby na poczynienie jakichkolwiek ustaleń w tej materii.

Badanie mające na celu ustalenie stanu trzeźwości wykonano jedynie w jednym przypadku i dało ono wynik negatywny. Z kolei obecność innych substancji psychoaktywnych nie była sprawdzana w odniesieniu do żadnej z opisywanych osób. Wszystkie z nich doznały natomiast średnich uszczerbków na zdrowiu w postaci obrażeń w obrębie głowy (2 osoby), szyi (3 osoby), klatki piersiowej (2 osoby) oraz kończyn dolnych (1 osoba). Ponadto żadna z ofiar nie wymagała hospitalizacji w rozumieniu przyjętym i opisanym wyżej. Z kolei do zniszczenia pojazdu doszło w każdym z przypadków.

Analiza danych dotyczących jakości życia pokrzywdzonych w trzech odrębnych okresach wykazała, iż przed analizowanym przestępstwem dwie osoby wypełniały przesłanki do uznania ich jako nieposiadające żadnych problemów, natomiast w jednym przypadku stwierdzono brak dostatecznych danych pozwalających na wyciągnięcie jakichkolwiek wniosków. Podobnie sytuacja kształtowała się w czasie zaistnienia zdarzenia, z kolei po nim stwierdzono występowanie problemów w postaci trudnej sytuacji rodzinnej oraz złej sytuacji zdrowotnej, a także ich całkowitego braku i niedostatecznej liczby danych (po 1 przypadku). Stwierdzono również brak możliwości ustalenia, czy wskazane zmiany były efektem uczestnictwa w katastrofie w komunikacji bądź też związanego z nią postępowania karnego.

8.1.5. Postępowanie sądowe

W każdym z analizowanych przypadków postępowanie sądowe związane z popełnionym przestępstwem w I instancji zakończyło się skazaniem na karę pozbawienia wolności w za-

wieszeniu oraz dozorem kuratora. Kary wynosiły po 4, 10 i 12 miesięcy, w tym dwie z nich zostały zawieszone na okres 1 roku, a ostatnia na okres 2 lat. Ponadto, jeden ze sprawców został równocześnie skazany na karę grzywny w wysokości 150 stawek po 30 złotych każda. W większości przypadków doszło także do zastosowania innych środków, w tym jednego karnego, w postaci podania wyroku do publicznej wiadomości poprzez jego umieszczenie na tablicy ogłoszeń urzędu gminy na okres 14 dni, oraz jednego kompensacyjnego – nawiązki w wysokości 7100 złotych.

Do wniesienia apelacji doszło jedynie w przypadku jednej z analizowanych spraw, a rozprawa prowadzona w II instancji zakończyła się decyzją w postaci utrzymania całości wcześniej wydanego wyroku w mocy. Kasacji nie zastosowano.

8.2. Przestępstwo spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji (art. 174 k.k.)

8.2.1. Charakterystyka czynów

Jak już wcześniej zaznaczono, w przypadku przestępstwa spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji (art. 174 k.k.) uzyskano akta dotyczące jedynie jednej sprawy karnej zakończonej prawomocnie w 2023 r., a związane z nią zdarzenie rozegrało się 2 lata wcześniej, w sierpniu. Jego miejscem okazała się być ponownie jezdnia, a dokładniej droga dwukierunkowa.

Określenie geometrii drogi wymagało podania kilku, pozornie sprzecznych ze sobą odpowiedzi – prostego odcinka drogi, zakrętu lub łuku, a także skrzyżowania, było to jednak związane z charakterem czynu – był on dynamiczny, bowiem niebezpieczeństwo katastrofy zostało spowodowane w wyniku ucieczki przed pościgiem policyjnym. Z oczywistej przyczyny nie odnotowano, by infrastruktura drogowa miała jakikolwiek wpływ na zaistnienie omawianego zdarzenia, ani wymagała poprawy w celu zapobieżenia występowaniu podobnych sytuacji w przyszłości.

Pod względem czasu zdarzenie to miało miejsce w ciągu dnia, między godziną 12:00 a 17:59, w związku z czym panowały wówczas również dobre warunki oświetleniowe – słońce znajdowało się wysoko nad horyzontem. Nie udało się jednak uzyskać danych na temat warunków atmosferycznych.

Sprawca przestępstwa poruszał się pojazdem mechanicznym, a zniszczenie innego pojazdu stało się jedynym, poza spowodowanym zagrożeniem, skutkiem analizowanego czynu, na temat którego posiadano informacje. Z oczywistych przyczyn zdarzenie to miało świadków.

8.2.2. Postępowanie przygotowawcze

W analizowanym przypadku źródłem informacji na temat zdarzenia były działania własne służb, a postępowanie wszczęto z urzędu. Podczas postępowania przygotowawczego w stosunku do podejrzanego zastosowano środek zapobiegawczy w postaci tymczasowego aresztowania, pierwotnie mającego trwać maksymalny okres, a więc 3 miesiące, następnie jednak przedłużonego o w sumie 12 kolejnych miesięcy, w związku z czym jego łączny pobyt w areszcie śledczym trwał 15 miesięcy. W postępowaniu wystąpiło również dwóch biegłych z zakresu chemii i toksykologii, a sam czyn został zakwalifikowany nie tylko z art. 174 k.k. § 1, ale również art. 178 § 1 k.k. zaostrzającego karalność oraz art. 178b i 178a § 1 k.k.

8.2.3. Sprawcy

Sprawca zdarzenia był mężczyzną w przedziale wiekowym 30–49 lat. Miał on wykształcenie zawodowe oraz pracował dorywczo. Zamieszkiwał w mieście mającym powyżej 50 000, a do 100 000 mieszkańców, znajdującym się w Polsce.

W chwili wystąpienia zdarzenia zakwalifikowanego następnie jako analizowane przestępstwo poruszał się samochodem osobowym jako jego kierowca, nie było jednak możliwym ustalenie, czy stosował on środki bezpieczeństwa osobistego.

Dokonane naruszenia, następnie zidentyfikowane jako te, które doprowadziły do wystąpienia zdarzenia, stanowiły przekroczenie prędkości, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe omijanie, nieprawidłową zmianę pasa ruchu, niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej, a także innych znaków i sygnałów, kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości oraz bez wymaganych uprawnień. Nie doszło jednak do ustalenia kwestii umyślności lub nieumyślności owych naruszeń. Zdaniem sprawcy istniała przyczyna zewnętrzna jego zachowania.

Stwierdzono ponadto, że nie doszło do ucieczki z miejsca zdarzenia ani znajdowania się pod wpływem alkoholu, w wyniku przeprowadzonych badań w organizmie sprawcy wykryto jednak obecność innych substancji psychoaktywnych. Nie doznał on w wyniku zdarzenia żadnych urazów, w związku z czym nie wymagał hospitalizacji, a jego pojazd nie uległ zniszczeniu, co może być związane z charakterem aktualnie analizowanego przestępstwa. Ponadto nie przyznał się on do zarzucanego mu czynu.

Przechodząc do analizy sytuacji życiowej sprawcy w trzech okresach, stwierdzono, iż w dwóch pierwszych z nich występowało u niego używanie innych substancji psychoaktywnych, natomiast w ostatnim zaistniał brak danych, które pozwoliłyby na wysnucie jakichkolwiek wniosków na temat jakości jego życia. Ponadto jedynym z odczuć, jakie udało się u niego zidentyfikować w związku z zaistniałym zdarzeniem, był żal.

W materii uprzedniej karalności sprawcy stwierdzono, iż nie był to jego pierwszy konflikt z prawem, jednak wcześniej popełniane czyny należały do grupy innej niż przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Nie popełniał on również wcześniej wykroczeń drogowych, co było zapewne efektem braku posiadania uprawnień pozwalających na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

8.2.4. Ofiary

Osobami zidentyfikowanymi jako pokrzywdzone analizowanym przestępstwem byli mężczyźni w przedziałach wiekowych 21–24 lata i 25–29 lat. Ich wykształcenie było nieznane, natomiast obydwaj wpisywali się w kategorię pracowników fizycznych zatrudnionych na podstawie umowy o pracę na czas nieokreślony oraz zamieszkiwali na terenie miasta mającego powyżej 50 000, a do 100 000 mieszkańców, znajdującego się w Polsce.

Co więcej, wszystkie z ofiar poruszały się samochodem osobowym innym niż ten sprawcy, przy czym jedna z nich była kierowcą, natomiast druga – pasażerem. Nie stwierdzono, by istniała możliwość przesądzenia stosowania przez nie środków bezpieczeństwa osobistego w chwili wystąpienia zdarzenia.

Nie stwierdzono również, by którakolwiek z osób znajdujących się w tej grupie uczestników czynu była pod wpływem alkoholu. Badania mające na celu stwierdzenie występowania w organizmie innych substancji psychoaktywnych nie zostały w stosunku do nich wykonane. Ponadto żaden z pokrzywdzonych nie doznał urazów, a w związku z tym nie wymagał także hospitalizacji. Zniszczeniu uległ jednak samochód osobowy, którym się poruszali.

Przechodząc do analizy sytuacji życiowej ofiar pod względem występujących i pojawiających się problemów, badanie wykazało, że zarówno przed, jak i w trakcie zdarzenia, nie miały one żadnego z wymienionych, natomiast stan rzeczy po zdarzeniu nie był możliwy do oceny na podstawie danych, którymi dysponowano.

8.2.5. Postępowanie sądowe

W przypadku omawianego czynu doszło do skazania jego sprawcy w I instancji na bezwzględną karę pozbawienia wolności w wymiarze 60 miesięcy oraz zastosowania innych środków w postaci zakazu prowadzenia pojazdów na okres 7 lat, a także świadczenia pieniężnego w kwocie 5000 złotych. Następnie doszło do wniesienia apelacji, która skróciła karę izolacyjną o 2 miesiące, ale nie wprowadziła żadnych zmian w zakresie pozostałych części wyroku.

Zakończenie

Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stanowią obiekt zainteresowania opinii publicznej i stają się przedmiotem populistycznej polityki – zwłaszcza wówczas, gdy media obiega informacja o nowym, pociągającym za sobą najcięższe skutki zdarzeniu, zazwyczaj drogowym. Niniejszy raport oraz przeprowadzone na rzecz jego sporządzenia badanie miały na celu stworzenie obiektywnego oraz możliwie szczegółowego obrazu tych czynów, a także ich sprawców, ofiar i innych związanych z nimi zagadnień, co, zdaje się, przynajmniej częściowo udało się osiągnąć.

Analiza wyników badania własnego doprowadziła do wyłonienia się obrazu typowego zdarzenia zakwalifikowanego jako spowodowanie wypadku w komunikacji (177 k.k.) oraz jego uczestników. Okazało się, że najczęściej rozgrywały się one w obrębie skrzyżowań jezdni dwukierunkowych, w godzinach popołudniowych i przy słońcu świecącym wysoko nad horyzontem oraz dobrych warunkach atmosferycznych. Ponadto miały świadków i były powodowane przez kierujących pojazdami mechanicznymi, wobec których, co do zasady, nie stosowano środków zapobiegawczych. Sprawcy ci byli w dominującej części mężczyznami znajdującymi się w przedziale wiekowym od 30 lat wzwyż, o wykształceniu średnim, zatrudnionymi jako pracownicy fizyczni oraz zamieszkującymi wsie znajdujące się w Polsce. W chwili zdarzenia poruszali się samochodem osobowym, a do wypadków doprowadzali, naruszając nieumyślnie dość ogólną zasadę zachowania szczególnej ostrożności podczas uczestnictwa w ruchu. Co do zasady byli oni trzeźwi, nie zbiegali z miejsca zdarzenia i przyznawali się do winy w toku postępowania, choć twierdzili, że przyczyna zdarzenia znajdowała się poza nimi, co może stanowić psychologiczny mechanizm obronny. Z reguły był to ich pierwszy konflikt z prawem. Z kolei ofiara to zazwyczaj osoba starsza, w wieku powyżej 50 lat, również zamieszkująca na wsi w obrębie kraju oraz poruszająca się własnym samochodem jako kierowca lub pieszo, a także trzeźwa w chwili zdarzenia. Najczęściej doznawanym typem obrażeń był dla nich średni uszczerbek na zdrowiu, w związku z którym wymagana była hospitalizacja. Po zdarzeniu jakość ich życia się pogarszała, zwłaszcza w sferze zdrowia

fizycznego, ale nie tylko. Wśród rozstrzygnięć postępowań sądowych dotyczących czynów z art. 177 k.k. dominujące było warunkowe umorzenie postępowania przy jednoczesnym zastosowaniu innych środków przewidzianych przez ustawę. Nie we wszystkich aspektach dane te pokrywały się z omówionymi w części teoretycznej raportu, a pochodzącymi z Komendy Głównej Policji, co było zaznaczane podczas analizy wyników projektu badawczego. Należy tu jednak jeszcze raz wspomnieć, że statystyki policyjne dotyczyły wszystkich zdarzeń zgłoszonych jako wypadki, natomiast uzyskane w toku badania własnego dane dotyczą spraw, w przypadku których doszło do uprawomocnienia się wyroku wydanego przez sąd. Tak więc wydaje się, iż trafniejszy obraz analizowanego przestępstwa został przedstawiony w niniejszym raporcie.

Ciekawe może być również spojrzenie na ów obraz i zestawienie go z tym medialnie kreowanym dla tego typu zdarzeń – nie wydaje się on pokrywać w żadnym stopniu. Wyniki niniejszego badania mogą być więc również cenne dla zastanowienia się nad koniecznością wprowadzenia do katalogu przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji nowego – zabójstwa drogowego.

Zbyt mała próba, mimo ogólnie niewielkiej liczby wszystkich tego typu zdarzeń w skali roku, nie uprawnia do poczynienia podobnego podsumowania w przypadku pozostałych przestępstw – spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.) oraz spowodowania niebezpieczeństwa jej wystąpienia (art. 174 k.k.). W tych przypadkach badanie pozwoliło na jedynie niewielkie odkrycie ich obrazu na kilku przykładach. Z pewnością istnieje potrzeba przeprowadzenia dogłębszych analiz dotyczących tych czynów, które pozwoliłyby je lepiej oraz w uogólniony sposób opisać, choć i ten niewielki fragment rzeczywistości ma pewną wartość naukową, mogącą nakierować przyszłe działania badawcze w tym zakresie.

Niewątpliwie mocną stroną omówionego w niniejszym raporcie badania jest wykorzystanie do zbadania przestępstw spowodowania wypadku w komunikacji losowo dobranej, ogólnopolskiej próby, co pozwala na czynienie pewnych uogólnień oraz stwarza podstawę dalszych analiz, dyskusji i eksploracji tematu. Zgodnie z założeniami, udało się również stworzyć obszerny kwestionariusz pozwalający na uzyskanie szerokiej gamy różnorodnych danych (zarówno o charakterze prawnym, jak i psycho-socjologicznym), które można było porównać z już wcześniej uzyskanymi przez innych badaczy. Jako słabą stronę można z kolei wskazać, poza wcześniej już wspomnianą, niską próbą w przypadku pozostałych z wybranych przestępstw, zawarcie w kwestionariuszu pytań nie do końca dostosowanych do wybranej metody badawczej. Uzyskane dzięki nim wyniki, choć z pewnością ciekawe i otwierające pole do dalszych analiz, nie wydają się jednak pozwalać na czynienie na ich podstawie uogólnień czy stawianie pewnych wniosków. Miały one charakter jedynie eksploracyjny.

Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu komunikacji, w związku ze stałym rozwojem transportu oraz dużym znaczeniem mobilności w codziennym funkcjonowaniu współczesne-

go człowieka, są pewnym nieuniknionym elementem naszej rzeczywistości. Możemy jedynie dążyć do zmniejszenia ich liczby lub do realizowania działań mających podwyższyć jakość życia tych, którzy odczuwają negatywne konsekwencje w wyniku stania się ich uczestnikami, jak czynią to chociażby organizacje pozarządowe, takie jak hiszpańska „Stop accidentes”¹⁸¹. I właśnie z tego względu ważne jest ich dokładniejsze poznawanie, by móc dostosować reakcję oraz uczynić ją adekwatną względem tego, z czym próbujemy się zmierzyć.

¹⁸¹ <https://stopaccidentes.org> [dostęp: 7.11.2024].

Bibliografia

- Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Warszawa 2024.
- Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, Warszawa 2023.
- Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2021 roku*, Warszawa 2022.
- Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku*, Warszawa 2021.
- Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*, Warszawa 2020.
- Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2018 roku*, Warszawa 2019.
- Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2017 roku*, Warszawa 2018.
- Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2016 roku*, Warszawa 2017.
- Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2015 roku*, Warszawa 2016.
- Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego, Wydział Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku*, Warszawa 2015.
- Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego, Wydział Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2013 roku*, Warszawa 2014.
- Biuro Ruchu Drogowego, Zespół Profilaktyki i Analiz Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012 roku*, Warszawa 2013.
- Biuro Ruchu Drogowego, Zespół Profilaktyki i Analiz Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2011 roku*, Warszawa 2012.

- Biuro Ruchu Drogowego, *Zespół Profilaktyki i Analiz Komendy Głównej Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2010 roku*, Warszawa 2011.
- Biuro Ruchu Drogowego, *Wydział Profilaktyki i Analiz Komendy Głównej Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2009 roku*, Warszawa 2010.
- Biuro Ruchu Drogowego, *Wydział Profilaktyki i Analiz Komendy Głównej Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2008 roku*, Warszawa 2009.
- Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego, *Wydział Profilaktyki w Ruchu Drogowym Komendy Głównej Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2007 roku*, Warszawa 2008.
- Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego, *Wydział Profilaktyki w Ruchu Drogowym Komendy Głównej Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2006 roku*, Warszawa 2007.
- Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego, *Wydział Profilaktyki w Ruchu Drogowym Komendy Głównej Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2005 roku*, Warszawa 2006.
- Biuro Taktyki Zwalczania Przestępczości, *Wydział Analiz Przestępczości Komendy Głównej Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2004 roku*, Warszawa 2005.
- Biuro Taktyki Zwalczania Przestępczości, *Wydział Analiz Przestępczości Komendy Głównej Policji, Wypadki drogowe w Polsce. Rok 2003*, Warszawa 2004.
- Buchała K., *Wybrane problemy odpowiedzialności za popełnienie przestępstwa komunikacyjnego*, „Palestra” 1979, nr 2.
- Bryant B. et al., *Psychological consequences of road traffic accidents for children and their mothers*, „Psychological Medicine” 2004, t. 34.
- Chesser B.J., *Coping with Accidentally Killing Another Person: A Case Study Approach*, „Family Relations” 1981, t. 30, nr 3.
- Chomczyński P., Frąckowiak P., Woźniakowska D., *Kryminologia. Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2024.
- Cyprian T., *Przestępstwa komunikacyjne w projekcie nowego kodeksu karnego*, „Palestra” 1963, nr 5.
- Dai W. et al., *Prevalence of acute stress disorder among road traffic accident survivors: a meta-analysis*, „BMC Psychiatry” 2018, t. 18, nr 1.
- Dai W. et al., *Prevalence of Posttraumatic Stress Disorder among Children and Adolescents following Road Traffic Accidents: A Meta-Analysis*, „The Canadian Journal of Psychiatry” 2018, t. 63, nr 12.
- Dano A.M., *Road injuries and long-run effects on income and employment*, „Health Economics” 2005, t. 14.
- European Transport Safety Council, *Ranking EU Progress on Road Safety. 17th Road Safety Performance Index Report*, 2023.
- European Transport Safety Council, *Social and economic consequences of road traffic injury in Europe*, Brussels, 2007.
- Giezek J. (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, Warszawa 2021.

- Grad J., Kapustyński W., *Zachowania uczestników ruchu drogowego – kultura jazdy a prawo o ruchu drogowym*, <https://www.brd.org.pl/wp-content/uploads/2020/09/Grad-Kapustyński-Kultura-jazdy-publkcja.pdf> [dostęp: 14.05.2024].
- Gruszczyńska B. et al., *Atlas przestępczości w Polsce 6*, Wydawnictwo Instytutu Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2021.
- Haukeland J.V., *Welfare consequences of injuries due to traffic accidents*, „Accident Analysis & Prevention” 1996, t. 28, nr 1.
- Jackowska B., Wycinka E., *Wpływ generacji na ryzyko wypadków drogowych*, „Wiadomości Statystyczne. The Polish Statistician” 2019, t. 64, nr 2.
- Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2002 roku*, Warszawa 2003.
- Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2001 roku*, Warszawa 2002.
- Konarska-Wrzosek V., *Kodeks karny. Komentarz*, wyd. IV, Warszawa 2023.
- Kowalski R., Bury P., *Pokrzywdzony będący osobą najbliższą dla oskarżonego na tle regulacji art. 177 k.k.*, „Studenckie Prace Prawnicze, Administratywistyczne i Ekonomiczne” 2023, nr 1.
- Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*, Warszawa 2023.
- Lowinger T., Solomon Z., *PTSD, guilt and shame among reckless drivers*, „Journal of Loss and Trauma” 2004, t. 9.
- Majewski J. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2024.
- Matthews L.R., *Work potential of road accident survivors with post-traumatic stress disorder*, „Behaviour Research and Therapy” 2005, t. 43.
- Merecz-Kot D. et al., *Wstyd, poczucie winy, perspektywa czasowa, czas odbywania kary pozbawienia wolności i objawy PTSD o skazanych sprawców wypadków drogowych – doniesienia wstępne*, „Psychiatria Polska” 2020, t. 54, nr 6.
- Merecz-Kot D., Waszkowska M., Wężyk A., *Stan psychiczny kierowców – sprawców wypadków drogowych*, „Medycyna Pracy” 2015, t. 66, nr 4.
- Milewski S., *Kształtowanie się przepisów o ruchu drogowym na przykładzie Warszawy (cz. II)*, „Palestra” 2011, nr. 1-2.
- Mozgawa M. (red.), *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, LEX/el. 2024.
- Niemiec M., *Historia przepisów regulujących ruch drogowy oraz bezpieczeństwo w komunikacji*, „Paragraf na Drodze” 2019, nr 3.
- Niemiec M., *Przestępstwo wypadku drogowego w pytaniach i odpowiedziach*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2019.
- Owczarek A.J., Kowalska M., *Epidemiologia wypadków komunikacyjnych w Polsce*, „Problemy Higieny i Epidemiologii” 2014, t. 95, nr 1.

- Rassool S.A., Nel P.W., *Experiences of causing an accidental death: an interpretative phenomenological analysis*, „Death Studies” 2012, t. 36.
- Richmond T.S., Kauder D., *Predictors of Psychological Distress Following Serious Injury*, „Journal of Traumatic Stress” 2000, t. 13, nr 4.
- Rychter K., *Zarys onto-bio-psycho-społecznego modelu poczucia winy moralnej*, „Edukacja Filozoficzna” 2021, t. 71.
- Thomsen I.V., *Late outcome of very severe blunt head trauma: a 10–15 year second follow-up*, „Journal of Neurology, Neurosurgery & Psychiatry” 1984, t. 47, nr 3.
- Tyszkiewicz L., *O sposobach przeciwdziałania solidarności między biorącym i dającym łapówkę w obronie przed odpowiedzialnością karną*, „Prokuratura i Prawo” 2004, nr. 11–12.
- Ursano R.J. et al., *Peritraumatic Dissociation and Posttraumatic Stress Disorder Following Motor Vehicle Accidents*, „American Journal of Psychiatry” 1999, t. 156.
- Verhaeghe S., Defloor T., Grypdonck M., *Stress and coping among families of patients with traumatic brain injury: a review of the literature*, „Journal of Clinical Nursing” 2004, t. 14.
- Weszcza A., *Ekonomiczne i społeczne determinanty bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, rozprawa doktorska*, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2018, <https://dspace.uni.lodz.pl/bitstream/handle/11089/25186/BRD.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [dostęp: 8.10.2024].
- Wróbel W., Zoll A. (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Część I. Komentarz do art. 117–211a*, Warszawa 2017.

Netografia

- International Brain Injury Association, Brain Injury Facts*, <https://www.internationalbrain.org/resources/brain-injury-facts> [dostęp: 7.11.2024].
- <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/od-17-wrzesnia-wazne-zmiany-w-przepisach-ruchu-drogowego> [dostęp: 10.10.2024].
- <https://www.gov.pl/web/sprawiedliwosc/ministerstwo-sprawiedliwosci-konsekwentnie-zaostrza-kary-dla-pijanych-kierowcow> [dostęp: 10.10.2024].
- <https://www.pap.pl/aktualnosci/czy-polacy-chca-wprowadzenia-pojecia-zabojstwa-drogowego-w-prawie-jest-sondaz> [dostęp: 10.10.2024].
- <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63461,Wypadek-komunikacyjny-art-177.html> [dostęp: 16.10.2024].
- <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63459,Spowodowanie-katastrofy-w-komunikacji-art-173.html> [dostęp: 16.10.2024].
- <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63460,Sprowadzenie-niebezpieczenstwa-katastrofy-w-komunikacji-art-174.html> [dostęp: 16.10.2024].
- <https://stopaccidentes.org> [dostęp: 7.11.2024].

Akty prawne

Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 13, poz. 94 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 17 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 37 z późn. zm.).

Ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 2119 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

Orzecznictwo

Uchwała SN z 19 lutego 2003 r., I KZP 49/02, OSNKW 2003, nr 3–4, poz. 24.

Uchwała SN(CI) z 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

Postanowienie SN z 12 czerwca 2020 r., III KK 42/20, LEX nr 3277083.

Postanowienie SN z 30 lipca 2020 r., III KK 165/20, LEX nr 3150243.

Postanowienie SN z 16 kwietnia 2014 r., II KK 314/13, LEX nr 1491259.

Postanowienie SN z 6 listopada 2013 r., V KK 326/13, LEX nr 1396498.

Postanowienie SN z 12 sierpnia 2009 r., V KK 34/09, OSNKW 2009, nr 9, poz. 81.

Wyrok SN z 8 marca 2023 r., III KK 594/22, LEX nr 3562735.

Wyrok SN z 25 kwietnia 1980 r., IV KR 87/80, OSP 1980, nr 12, poz. 234.

Wyrok SN z 21 maja 1974 r., III KR 407/73, OSNPG 1974, nr 10, poz. 109.

Wyrok SA w Szczecinie z 3 września 2020 r., I ACa 332/20, LEX nr 3116056.

Wyrok SA w Katowicach z 26 stycznia 2018 r., II AKa 194/18, KZS 2018, nr 11, poz. 48.

Wyrok SA w Katowicach z 26 stycznia 2018 r., II AKa 194/17, LEX nr 2490250.

Wyrok SA w Gdańsku z 12 kwietnia 2016 r., II AKa 48/16, LEX nr 2073895.

Wyrok SA w Gdańsku z 10 grudnia 2014 r., II AKa 383/14, LEX nr 1765589.

Wyrok SA we Wrocławiu z 16 października 2013 r., II AKa 305/13, LEX nr 1392144.

Wyrok SA w Lublinie z 12 września 2013 r., II AKa 157/13, LEX nr 1369244.

Wyrok SA w Lublinie z 18 lipca 2013 r., II AKa 117/13, LEX nr 1369352.

Wyrok SA w Katowicach z 10 października 2012 r., II AKa 230/12, LEX nr 1236411.

Wyrok SA w Lublinie z 18 marca 2008 r., II AKa 56/08, LEX nr 399937.

Wyrok SA w Katowicach z 28 czerwca 1991 r., II AKr 45/91, OSA 1991, nr 4, poz. 21.

Wyrok SR w Oleśnie z 29 stycznia 2016 r., II K 352/15, LEX nr 2114111.