

Martyna Gembal

## Prawny oraz faktyczny obraz przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji drogowej<sup>1</sup>

*Legal and factual portrayal of the traffic accident offence*

---

mgr Martyna Gembal, Uniwersytet Warszawski, Polska, ORCID: 0009-0005-2138-0182,  
e-mail: m.gembal@student.uw.edu.pl

---

Data zgłoszenia tekstu przez autora: 7.04.2025 r.; data zaakceptowania do publikacji: 9.01.2026 r.

### Abstract

The offence of causing a traffic accident evokes profound emotional responses within society. This tendency is particularly driven by media coverage of such incidents, sometimes even prompting calls to strengthen criminal liability or to introduce new crimes against traffic safety into the Penal Code. However, media reports tend to focus on the most egregious cases, thereby distorting perceptions of the entire group of acts classified as causing a traffic accident offence. The present study aims to provide legal and factual portrayal of the said crime, by analysing the respective statutory provisions, statistical data provided by the National Police Headquarters and the results from court case file research, conducted on a nationwide random sample of 308 legally finalised criminal cases concerning the offence of causing a traffic accident.

**Keywords:** traffic accident, offences against traffic safety, court case files research

### Streszczenie

Przestępstwo spowodowania wypadku w komunikacji wzbudza duże emocje wśród społeczeństwa. Dzieje się to zwłaszcza za sprawą doniesień medialnych na ich temat, niekiedy

---

<sup>1</sup> Artykuł stanowi skróconą oraz zmodyfikowaną wersję raportu sporządzonego w ramach projektu badawczego zrealizowanego w Instytucie Wymiaru Sprawiedliwości – M. Gembal, *Przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego oraz spowodowania i sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji. Raport z badania aktowego*, Warszawa 2025, [https://iws.gov.pl/wp-content/uploads/2025/09/2025\\_A1.pdf](https://iws.gov.pl/wp-content/uploads/2025/09/2025_A1.pdf) (dostęp: 20.02.2026 r.).

nawet generujących oczekiwania, by zaostrzyć odpowiedzialność karną czy wprowadzić do Kodeksu karnego nowe czyny przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Najczęściej doniesienia te dotyczą jednak zdarzeń wysoce nagannych z uwagi na ich okoliczności oraz najbardziej brzemienne w skutki, co zniekształca obraz całej grupy kwalifikowanych w ten sposób czynów. Z tego względu w niniejszym artykule podjęłam się przedstawienia prawnego i faktycznego obrazu wspomnianego przestępstwa, co uczyniłam poprzez analizę związanych z nim przepisów prawnych, danych statystycznych Komendy Głównej Policji oraz wyników badania aktowego, przeprowadzonego na ogólnopolskiej, dobranej losowo próbie 308 zakończonych prawomocnie spraw karnych dotyczących przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji.

**Słowa kluczowe:** spowodowanie wypadku w komunikacji, przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, badanie akt sądowych

## 1. Wstęp

Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (w tym spowodowanie w niej wypadku, określone w art. 177 Kodeksu karnego<sup>2</sup>) wzbudzają duże zainteresowanie polityczne i społeczne. Są to również czyny stosunkowo nowe, bowiem chociaż zdarzenia zagrażające temu dobru zaczęły pojawiać się i występować coraz częściej wraz z rozwojem transportu oraz zwiększającą się liczbą pojazdów<sup>3</sup>, początkowo nie widziano potrzeby ich penalizacji. Sprawców czynu, który dziś określamy mianem spowodowania wypadku w komunikacji, karano na podstawie obowiązujących przepisów ogólnych<sup>4</sup>. W ten sposób postępowano aż do 1970 r., kiedy w życie wszedł Kodeks karny z 1969 r.<sup>5</sup>, stanowiący historycznie pierwszy akt prawa karnego wprowadzający dobro „bezpieczeństwa w ruchu” oraz przestępstwo spowodowania wypadku. Występowało ono w dwóch typach – lekkim, gdy doszło do lekkiego uszkodzenia ciała bądź poważnego uszkodzenia mienia, i ciężkim, gdy stanowiło je ciężkie uszkodzenie ciała lub śmierć. Dopiero w kolejnej, obecnie obowiązującej, ustawie karnej czyny godzące w bezpieczeństwo w komunikacji umieszczono w odrębnym rozdziale.

Przestępstwo spowodowania wypadku w komunikacji godzi w więcej niż jedno dobro chronione prawem, narusza również zdrowie, a czasem życie człowieka oraz jego mienie<sup>6</sup>. Popęłnić można je jedynie nieumyślnie, co potrafi budzić w opinii publicznej wrażenie niewystarczającego napiętnowania i karania sprawców. Z tego względu co jakiś czas w przestrzeni publicznej podnoszone są głosy wskazujące na konieczność zaostrzenia odpowiedzialności karnej czy wprowadzenia do Kodeksu karnego nowych przestępstw, w tym zabójstwa drogowego. Zgodnie z sondażem Instytutu Badań Rynkowych i Społecznych dodanie takiej kategorii czynu zabronionego popiera ponad 3/4 Polaków, niezależnie od reprezentowanych poglądów politycznych<sup>7</sup>. Tym samym przedstawienie prawnego oraz faktycznego obrazu przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji wydaje się być rzeczą ważną. W niniejszym artykule dokonałam analizy aktualnych przepisów karnych, dostępnych danych statystycznych oraz wyników badania akt sądowych dotyczących tego czynu. Należy tu również zaznaczyć, że artykuł ten koncentruje się na przestępstwie spowodowania wypadku w komunikacji drogowej, mimo iż może on nastąpić także w tej kolejowej (łącznie – komunikacja lądowa), powietrznej lub morskiej<sup>8</sup>, jednak te ostatnie nie znalazły się w pozyskanej do celów badawczych próbie.

<sup>2</sup> Ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks karny (tekst jedn.: Dz.U. z 2025 r. poz. 383 ze zm.) – dalej k.k.

<sup>3</sup> P. Gorzelańczyk, *Przestępczość drogowa*, [w:] *Kryminologia. Teoria i praktyka*, red. P. Chomczyński, P. Frąckowiak, D. Woźniakowska, Warszawa 2024, s. 434.

<sup>4</sup> T. Cyprian, *Przestępstwa komunikacyjne w projekcie nowego kodeksu karnego*, „Palestra” 1963/5, s. 27–28.

<sup>5</sup> Ustawa z 19.04.1969 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94 ze zm.).

<sup>6</sup> J. Lachowski, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzošek, Warszawa 2023, art. 177.

<sup>7</sup> *Czy Polacy chcą wprowadzenia pojęcia „zabójstwa drogowego” w prawie? Jest sondaż*, <https://www.pap.pl/aktualnosci/czy-polacy-chca-wprowadzenia-pojecia-zabojstwa-drogowego-w-prawie-jest-sondaz> (dostęp: 10.10.2024 r.).

<sup>8</sup> P. Zakrzewski, [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Warszawa 2024, art. 177.

## 2. Przestępstwo spowodowania wypadku w komunikacji w Kodeksie karnym

Spowodowanie wypadku w komunikacji stanowi czyn, który popełnić można zarówno poprzez działanie, jak i poprzez zaniechanie<sup>9</sup>. Dopuszczyć się go może, choć nie wynika to bezpośrednio z przepisu, wyłącznie uczestnik ruchu, a więc (zgodnie z definicją zawartą w obowiązującym akcie regulującym ruch drogowy w Polsce, czyli ustawą Prawo o ruchu drogowym<sup>10</sup>) pieszy, osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze (art. 2 pkt 17 tej ustawy), wraz z udziałem co najmniej jeszcze jednego z nich, niezależnie od sposobu przemieszczania się, z jednym wyjątkiem – sytuacja rozgrywająca się pomiędzy pieszymi w żadnym przypadku nie pozwoliłaby na wypełnienie znamion tego przestępstwa. Kolejne z nich stanowi umyślne (czyli obejmujące zamiar lub przewidywanie takiej możliwości) bądź nieumyślne (możliwe do przewidzenia, lecz nieprzewidziane) naruszenie (art. 9 k.k.) przynajmniej jednej z zasad bezpieczeństwa w ruchu, przy czym rozumie się je zarówno jako te skodyfikowane we wspomnianym akcie prawnym, wynikające z niego pośrednio, jak i związane z samą istotą tego bezpieczeństwa<sup>11</sup>. Aby móc trafnie określić zdarzenie mianem „wypadku”, konieczne jest również stanowienie przezeń przyczyny spowodowania uszczerbku na zdrowiu przynajmniej jednego, innego niż sprawca, uczestnika ruchu, co czyni z niego przestępstwo skutkowe, przy czym skutki te nie mogą być obciążone winą umyślną (art. 177 § 1 k.k.).

Postać skutku determinuje typ przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji. Jeśli stanowi go średni uszczerbek na zdrowiu zdefiniowany w art. 157 § 1 k.k., czyli naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający nie dłużej niż 7 dni<sup>12</sup>, do popełnienia czynu dochodzi w typie podstawowym. Z kolei gdy jest to ciężki uszczerbek na zdrowiu, określony w art. 156 § 1 k.k., a więc trwałe oraz istotne naruszenie czynności ciała lub rozstrój zdrowia bądź śmierć, mamy do czynienia z typem kwalifikowanym, nie tylko obciążonym surowszymi karami, ale także publicznoskargowym. Stanowi to różnicę w stosunku do pierwszego, gdyż ten, w związku z art. 177 § 3 k.k., jest występkiem względnie wnioskowym i gdy dojdzie do jego popełnienia na szkodę osoby najbliższej sprawcy, w rozumieniu art. 115 § 11 k.k., ściganie wyłącza brak takiej woli z jej strony. Stanowi to także przejaw ochrony stosunków łączących strony konfliktu prawnego, wartości, jaką jest rodzina, oraz dążenia do zapobieżenia wtórnej wiktyimizacji<sup>13</sup>.

Spowodowanie wypadku w komunikacji jest występkiem, o czym stanowi wysokość grożących zań kar. Z uwagi na ustawowe rozmiary sankcji możliwe jest również

<sup>9</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego (dalej SN) z 12.08.2009 r., V KK 34/09, OSNKW 2009/9, poz. 81.

<sup>10</sup> Ustawa z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn.: Dz.U. z 2024 r. poz. 1251 ze zm.).

<sup>11</sup> Uchwała SN – sala Izba Karna – z 28.02.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975/3–4, poz. 33, pkt 6.

<sup>12</sup> Wyrok SN z 8.03.2023 r., III KK 594/22, LEX nr 3562735.

<sup>13</sup> R. Kowalski, P. Bury, *Pokrzywdzony będący osobą najbliższą dla oskarżonego na tle regulacji art. 177 k.k.*, „Studenckie Prace Prawnicze, Administratywistyczne i Ekonomiczne” 2023/1, s. 58–59.

orzeczenie kary ograniczenia wolności lub grzywny w warunkach art. 37a k.k. oraz warunkowego zawieszenia postępowania zgodnie z art. 66 k.k., jednak tylko w przypadku popełnienia przestępstwa w pierwszym z typów (art. 178 § 1 k.k.). Oprócz tego na sprawców nakłada się także inne środki reakcji prawnokarnej, w tym karne, kompensacyjne i przepadek. Wśród tych pierwszych jest to przede wszystkim zakaz prowadzenia pojazdów (art. 42 k.k.). Poza tym obejmują one świadczenie pieniężne, podanie wyroku do publicznej wiadomości oraz zakaz zajmowania określonego stanowiska, wykonywania określonego zawodu lub prowadzenia określonej działalności gospodarczej<sup>14</sup>. Z kolei w przypadku środków kompensacyjnych sięga się po obowiązek naprawienia szkody w całości lub części bądź nawiązkę. Stosunkowo nowym rozwiązaniem jest przepadek pojazdu mechanicznego lub jego równowartości, gdy został on zbyty, darowany, ukryty lub nie stanowi wyłącznej własności sprawcy, z wyjątkiem sytuacji, gdy należał do pracodawcy i służył realizacji obowiązków służbowych lub zawodowych<sup>15</sup>.

### 3. Statystyczny obraz przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji

Spowodowanie wypadku nie jest czynem dominującym wśród wszystkich przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnianych rokrocznie w Polsce<sup>16</sup>. Nie oznacza to jednak, że nie stanowi on problemu, choć relatywnie mniejszego niż chociażby w krajach dopiero się rozwijających<sup>17</sup>. W dużym stopniu wpływa na to fakt, że może on nieść za sobą bardzo poważne skutki. Zapewne również dlatego dotyczące go doniesienia medialne potrafią wzbudzać tak silne emocje, a Polacy, jak wskazują wyniki badań, najbardziej boją się właśnie brawurowo jeżdżących kierowców<sup>18</sup>.

Policyjne dane statystyczne pokazują jednak, że liczba wszystkich zdarzeń zgłoszonych jako wypadki, postępowań wszczętych z art. 177 k.k. oraz zakwalifikowanych w ten sposób przestępstw stwierdzonych od wielu lat maleje. Dla przykładu w 2023 r. wynosiły one odpowiednio 20 936<sup>19</sup>, 16 012 oraz 8690<sup>20</sup>, podczas gdy rok wcześniej – 21 322<sup>21</sup>, 15 803 i 8858<sup>22</sup>. Liczba zdarzeń zgłoszonych jako wypadki, rozumianych więc

<sup>14</sup> T. Razowski, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, art. 177.

<sup>15</sup> T. Razowski, [w:] *Kodeks...*, art. 44b.

<sup>16</sup> P. Gorzelańczyk, *Przestępczość...*, [w:] *Kryminologia...*, s. 434.

<sup>17</sup> World Health Organization, *Global status report on road safety 2023*, Geneva 2023, s. 3.

<sup>18</sup> P. Ostaszewski, J. Włodarczyk-Madejska, J. Klimczak, *Drugie Ogólnopolskie Badanie Wiktyimizacyjne 2024. Raport z badania*, Warszawa 2024, s. 17.

<sup>19</sup> Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Warszawa 2024, s. 6.

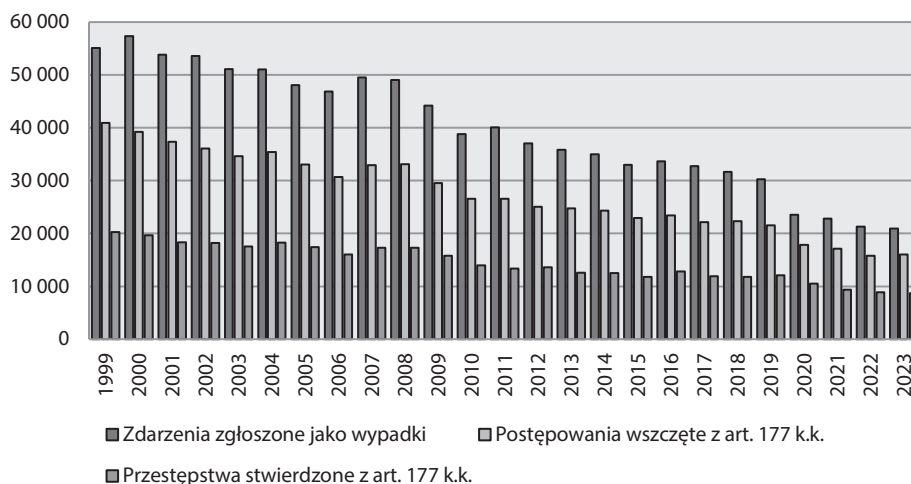
<sup>20</sup> <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63461,Wypadek-komunikacyjny-art-177.html> (dostęp: 16.10.2024 r.).

<sup>21</sup> Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, Warszawa 2023, s. 6.

<sup>22</sup> <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63461,Wypadek-komunikacyjny-art-177.html> (dostęp: 16.10.2024 r.).

również jako te, których ostatecznie oraz z różnych powodów nie zaklasyfikowano jako przestępstwa, w 2022 r. uplasowała Polskę na 10. miejscu wśród wszystkich krajów Unii Europejskiej<sup>23</sup>.

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych Komendy Głównej Policji.

Naturalnie wraz z liczbą zdarzeń spada również liczba ich ofiar. Ta druga tendencja stała się przyczyną przyznania Polsce w 2023 r. przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) wyróżnienia PIN Award, przeznaczonego dla państw, w których nastąpi największa redukcja liczby ofiar śmiertelnych zdarzeń rozgrywających się w ruchu drogowym<sup>24</sup>. Niemniej wciąż do nich dochodzi (zob. wykres 2)<sup>25</sup>. W 2023 r. życie straciły w nich 1893 osoby, a w 2022 r. – 1896 osób. Natomiast obrażeń ciała doznało odpowiednio 24 125 osób (w tym 7595 – ciężkich) i 24 743 osoby (w tym 7541 – ciężkich)<sup>26</sup>. Są to liczby nieporównywalnie większe niż w przypadku przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu, chociaż brak między nimi różnic w zakresie skutków<sup>27</sup>. Już samo to świadczy o skali problemu. Dodatkowo, mimo niedawnego

<sup>23</sup> Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Warszawa 2024, s. 83.

<sup>24</sup> European Transport Safety Council, *Ranking EU progress on road safety. 17th Road Safety Performance Index Report*, Brussels 2023, s. 9.

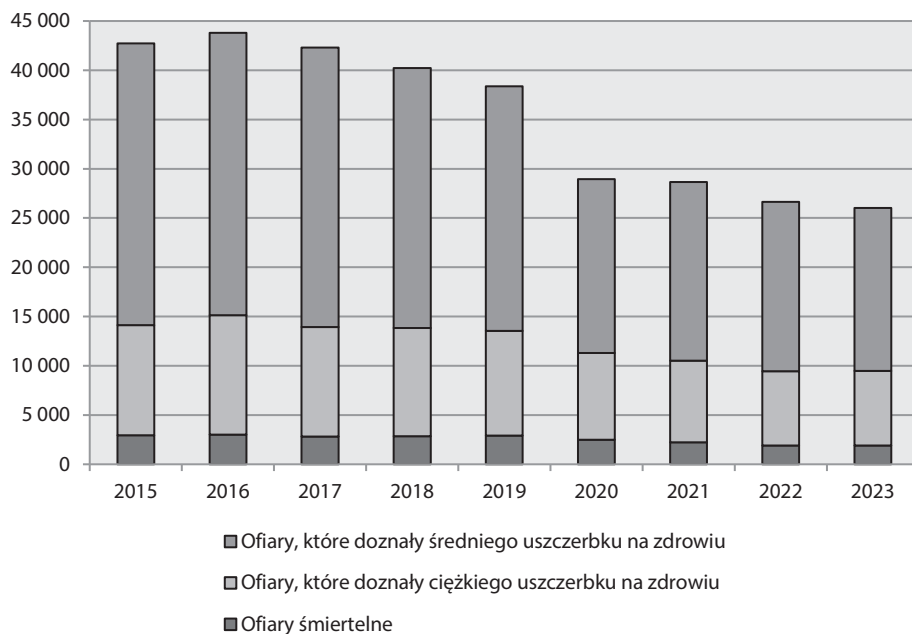
<sup>25</sup> Na wykresie zdecydowałam się umieścić jedynie dane pochodzące z lat 2015–2023 z uwagi na to, że wcześniej nie wyodrębniano liczby ofiar na podstawie wagi doznanego uszczerbku na zdrowiu, a prezentowano tylko łączną liczbę wszystkich z nich, określaną mianem „rannych”.

<sup>26</sup> Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Warszawa 2024, s. 6; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, Warszawa 2023, s. 6.

<sup>27</sup> B. Gruszczyńska, M. Marczewski, A. Siemaszko, P. Ostaszewski, J. Włodarczyk-Madejska, J. Klimczak, *Atlas przestępczości w Polsce 6*, Warszawa 2021, s. 15–16.

nagrodzenia Polski, liczba ofiar śmiertelnych wciąż jest stosunkowo wysoka na tle Unii Europejskiej – w zestawieniu, do którego stworzenia wykorzystano dane pochodzące z 2022 r., znalazła się ona na 4. miejscu. Optymistyczniejsze są porównania dotyczące ofiar doznających uszczerbku na zdrowiu, ponieważ w tym przypadku kraj uplasował się na 10. pozycji, a w przeliczeniu na 100 zdarzeń – na 19.<sup>28</sup>

**Wykres 2.** Liczba ofiar zdarzeń zgłoszonych jako wypadki drogowe w latach 2015–2023 według poniesionych skutków



**Źródło:** opracowanie własne na podstawie danych statystycznych Komendy Głównej Policji.

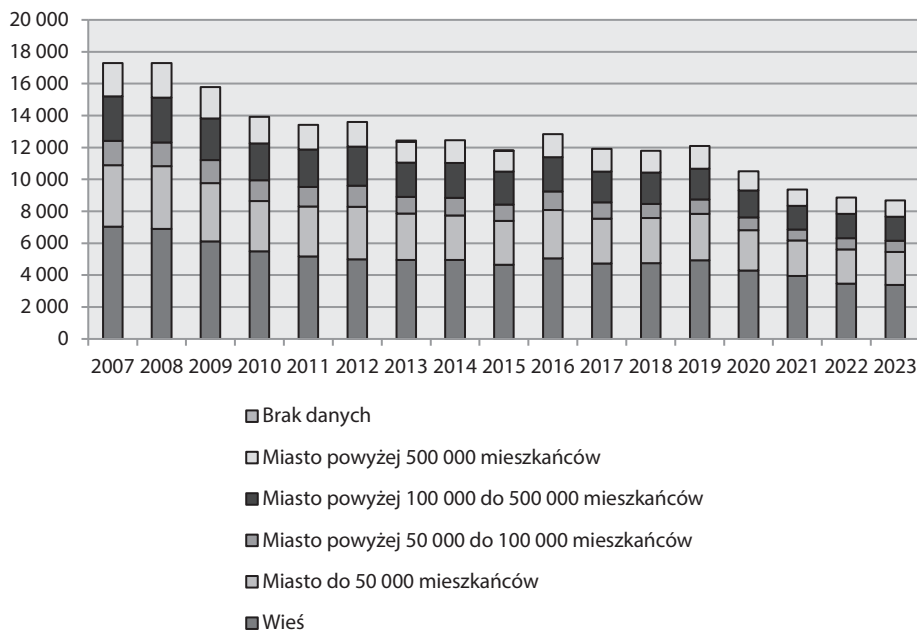
Prawidłowością charakterystyczną dla wszystkich przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, a więc i spowodowania w niej wypadku, stojącą jednak w opozycji do ogólnych statystyk dotyczących przestępczości w Polsce<sup>29</sup>, jest miejsce ich popełnienia. Niezmiennie duża część z nich rozgrywa się na wsi (3395 w 2023 r. oraz 3471 w 2022 r., czyli po ok. 39%). Drugim z kolei miejscem ich występowania są mniejsze miasta, do 50 000 mieszkańców (odpowiednio 2063 i 2150, czyli po ok. 24%)<sup>30</sup>. Może stanowić to efekt różnic w zakresie kultury jazdy, natężenia ruchu, infrastruktury drogowej, a nawet przyzwolenia społecznego, powodujących odmienne zachowania wśród uczestników ruchu na różnych obszarach.

<sup>28</sup> Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Warszawa 2024, s. 84–87.

<sup>29</sup> Zob. B. Gruszczyńska, M. Marczewski, A. Siemaszko, P. Ostaszewski, J. Włodarczyk-Madejska, J. Klimczak, *Atlas...*, s. 15–16.

<sup>30</sup> Dane Komendy Głównej Policji (niepublikowane).

**Wykres 3. Przepięstwa stwierdzone z art. 177 k.k. w latach 2007–2023 według klasy miejscowości popełnienia czynu**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych Komendy Głównej Policji.

Zdarzenia zgłoszone jako wypadki występują najczęściej w okresie wzmożonego ruchu, w godzinach popołudniowych. Ponadto ogromna część z nich ma miejsce podczas dobrych warunków atmosferycznych i na prostych odcinkach dróg dwukierunkowych jednojezdniowych (ok. 80% w latach 2022–2023). W dalszej kolejności do wypadków dochodzi na skrzyżowaniach z drogą z pierwszeństwem (ok. 22–23%), zakrętach lub łukach (ok. 11%) bądź w granicach przejść dla pieszych (ok. 13–14%)<sup>31</sup>. Polegają one w dużej mierze na bocznym zderzeniu pojazdów (ponad 30%) albo najechaniu na pieszego (ponad 20%)<sup>32</sup>. Zdarzenia te najczęściej uznaje się za spowodowane przez kierowcę pojazdu mechanicznego (ok. 90%), w wyniku naruszenia zasady ustąpienia pierwszeństwa przejazdu (ok. 23–24%) lub piesze- mu na przejściu (ok. 12–13%) bądź w wyniku niedostosowania prędkości do warunków ruchu (ok. 22–23%)<sup>33</sup>.

<sup>31</sup> Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Warszawa 2024, s. 16–20; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, Warszawa 2023, s. 16–20.

<sup>32</sup> Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Warszawa, s. 23; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, Warszawa 2023, s. 23.

<sup>33</sup> Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2023 roku*, Warszawa, s. 25–26; Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, Warszawa 2023, s. 25–26.

## 4. Metodologia, organizacja i przebieg badania własnego

Ogromna część policyjnych danych statystycznych, na podstawie których można próbować przedstawić obraz przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji, dotyczy całej grupy zdarzeń zgłoszonych jako wypadki, jednak ostatecznie mogących nie zostać w ten sposób zakwalifikowanych. Dlatego też podjęłam próbę stworzenia takiego obrazu, poprzez zebranie oraz analizę danych dotyczących *stricte* przestępstwa z art. 177 k.k. Badanie przeprowadziłam metodą analizy akt prawomocnie zakończonych spraw karnych. Pochodziły one z dobrej losowo próby 20 polskich sądów rejonowych, które zostały poproszone o nadesłanie wskazanej, ustalonej na podstawie proporcji, liczby akt dotyczących spowodowania wypadku w komunikacji w typie podstawowym i kwalifikowanym, zakończonych jako ostatnie w 2023 r. do liczby spraw osądzonych nieprawomocnie w 2023 r. Próba objęła 265 spraw z art. 177 § 1 k.k. oraz 47 z art. 177 § 2 k.k., przy czym suma poszczególnych kwalifikacji prawnych nie była równa liczbie wszystkich spraw poddanych badaniu ze względu na występujące, choć stosunkowo rzadko, przypadki zbiegu przepisów. Należy również w tym miejscu przypomnieć, że wszystkie z nich dotyczyły czynów popełnionych w komunikacji drogowej. W dominującej części spraw do ich zakończenia doszło w I instancji. Natomiast same czyny, które doprowadziły do wszczęcia postępowań karnych, popełniane były na przestrzeni lat 2007–2023.

Badanie zrealizowałam przy wykorzystaniu kwestionariusza mającego pozwolić na uzyskanie możliwie najszerszego obrazu wybranego przestępstwa na przestrzeni ostatnich lat. Stanowiło to równocześnie cel niniejszego badania. Kwestionariusz wypełniałam dla każdej z nadesłanych spraw, za pośrednictwem systemu LimeSurvey. Ostateczna wersja narzędzia składała się z 368 pytań, w zdecydowanej większości zamkniętych, podzielonych na 18 grup, jednak w niniejszym artykule omówię jedynie wybrane zagadnienia. Zastosowane narzędzie badawcze miało przede wszystkim umożliwić odpowiedź na pytania „Czy większość przypadków przestępstw spowodowania wypadku w komunikacji jest tak dramatycznych w przebiegu i skutkach, jak pokazują to media?” oraz „Czy uzyskany w toku badania obraz omawianego przestępstwa pokrywa się ze statystycznym obrazem wszystkich zdarzeń zgłoszonych jako wypadki?”, a także pozwolić na stworzenie możliwie szczegółowego opisu każdego z obszarów, którym poświęciłam odrębne segmenty pytań. Formułując hipotezy badawcze, założyłam, że większość przypadków popełnienia omawianego przestępstwa nie odpowiada obrazowi kreowanemu przez środki masowego przekazu, a dane uzyskane w toku badania nie będą w całości pokrywać się z informacjami pochodzącymi z policyjnych danych statystycznych. Rozkład czasowy zdarzeń poddanych analizie może jednak w pewnym stopniu wpłynąć na efekty porównywania wyników badania własnego z omówionymi wyżej danymi statystycznymi pochodzącymi z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, dotyczących konkretnych lat rozłącznie. Ostatnim krokiem było wygenerowanie bazy danych, którą następnie uporządkowałam oraz poddałam analizie ilościowej jednozmiennowej i jakościowej, przy wykorzystaniu oprogramowania SPSS.

Aby wyjść naprzeciw potencjalnym zagrożeniom etycznym związanym z przeprowadzaniem tego rodzaju badań, zadbałam o to, by żadna z grup pytań zawartych w kwestionariuszu nie wymagała wprowadzania informacji umożliwiających identyfikację sprawy lub jej uczestników. Wyjątek stanowił segment danych porządkowych, zawierający pytanie o sygnaturę akt – służyło ono jednak jedynie weryfikacji ostatecznie uzyskanej próby oraz kontroli, czy nie nastąpi powielenie obserwacji. Zadbałam także o to, by do pliku zawierającego surowe wyniki badania nie miały wglądu osoby postronne. Ponadto uzyskane dane przedstawiam jedynie w formie zbiorczej, co uniemożliwia wyodrębnienie poszczególnych przypadków.

## 5. Obraz przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji w świetle wyników badania aktowego

### 5.1. Charakterystyka czynów

Zdarzenia zawarte we wszystkich przeanalizowanych sprawach w dużej mierze rozgrywały się na jezdniach (60,7% spośród wszystkich czynów i 70,2% kwalifikowanych następstwem), a w drugiej kolejności w obrębie przejść dla pieszych (odpowiednio 24,5% oraz 27,7%). Niewątpliwie może stanowić to efekt istnienia zdecydowanie większego prawdopodobieństwa spowodowania uszczerbku na zdrowiu lub śmierci w przypadku uczestniczenia w zdarzeniu przynajmniej jednego pojazdu mechanicznego. Warto również zauważyć, że zdecydowana większość zdarzeń rozgrywających się na przejściach dotyczyła tych bez sygnalizacji świetlnej, co świadczy o jej niewątpliwie pozytywnej wartości dla bezpieczeństwa w ruchu – choć jej występowanie nie likwiduje problemu, to silnie go ogranicza, gdyż dla tego miejsca odsetek wszystkich wypadków wynosił jedynie 3,6%. Najrzadziej dochodziło do nich z kolei na przystankach komunikacji miejskiej (0,3%).

**Tabela 1.** Czyny zakwalifikowane jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) według miejsca wystąpienia zdarzenia

Miejsce wypadku		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		n		%	
		ogółem	w tym § 2	ogółem	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

Miejsce wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Przystanek komunikacji publicznej	1	–	0,3	–
Inne	1	–	0,3	–
<b>Ogółem</b>	308	47	100,0	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Przy bliższym przyjrzeniu się miejscom, w których do omawianych czynów dochodzi najczęściej, można zauważyć, że wcale nie dominują wśród nich jezdnie szybkiego ruchu – udział procentowy autostrad wyniósł bowiem zaledwie 1,1% i nie doszło na nich do ani jednego zdarzenia ze skutkiem śmiertelnym lub w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Najczęściej ich miejscem są drogi dwukierunkowe (80,2% wszystkich czynów oraz 84,9% kwalifikowanych następstw), które stanowią równocześnie dominującą część wszystkich dróg w Polsce, co może być jedną z przyczyn takiego wyniku.

Tabela 2. Czyny zakwalifikowane jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) według typu jezdni w miejscu wystąpienia zdarzenia

Typ jezdni w miejscu wystąpienia wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Autostrada	2	–	1,1	–
Droga ekspresowa	7	1	3,7	3,0
Droga jednokierunkowa	28	4	15,0	12,1
Droga dwukierunkowa	150	28	80,2	84,9
<b>Ogółem</b>	187	33	100,0	100,0

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Kolejnym aspektem wartym uwagi w kontekście miejsc występowania wypadków jest geometria drogi. W tym przypadku zdecydowanie dominowały skrzyżowania (45,6% wszystkich czynów i 39,6% kwalifikowanych następstw), a także proste odcinki (odpowiednio 30,8% oraz 43,8%). Należy tu zaznaczyć, że na potrzeby omawianego badania jako zdarzenia rozgrywające się na skrzyżowaniach czy zakrętach lub łukach traktowałam nie tylko te, w których przypadku skutki naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu nastąpiły bezpośrednio na nich, ale także w bliskiej odległości, czyli np. na przejściu dla pieszych znajdującym się bezpośrednio przed jednym z wymienionych. Decyzję tę podjęłam w związku z tym, że opisane wyżej, hipotetyczne umiejscowienie wymusza obserwację większego pola jazdy oraz niekiedy liczby uczestników ruchu, a także przewidywanie ich zachowań oraz dostosowanie swoich – zarówno do nich, jak i do ułożenia dróg.

**Tabela 3.** Czyny zakwalifikowane jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) według geometrii drogi w miejscu wystąpienia zdarzenia

Geometria drogi w miejscu wystąpienia wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Prosty odcinek drogi	95	21	30,8	44,7
Zakręt lub łuk	35	5	11,4	10,6
Wjazd na posesję 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
<b>Ogółem</b>	<b>308</b>	<b>47</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Przechodząc do okoliczności towarzyszących omawianym czynom, zdecydowałam się zweryfikować pory dnia ich występowania. Okazało się, że najczęściej do wypadków dochodzi w okresie wzmożonego ruchu, czyli w ciągu dnia, z niewielką dominacją godzin popołudniowych (odpowiednio 41,1% w stosunku do 37,3% w przypadku wszystkich czynów). Z kolei najrzadziej miały one miejsce w okresie nocy (5,4%), gdy drogi bywają w dużej mierze puste. Analiza jedynie zdarzeń zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k. pokazała, że w ich przypadku jest odwrotnie – to godziny poranne dominowały nad popołudniowymi (odpowiednio 40,4% i 32%). Pozostałe tendencje zostały jednak zachowane.

**Tabela 4.** Czyny zakwalifikowane jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) według czasu wystąpienia zdarzenia

Część doby, w której nastąpił wypadek	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	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	32,0
18:00–23:59	50	8	16,2	17,0
<b>Ogółem</b>	<b>308</b>	<b>47</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Z oczywistej przyczyny, w postaci dominacji godzin dziennych, najczęściej panującym w chwili wystąpienia zdarzeń oświetleniem było to naturalne, tj. słońce położone wysoko nad linią horyzontu (68,8% wszystkich zdarzeń i 65,9% kwalifikowanych następstwem), a najrzadziej – świt (2,3% wszystkich zdarzeń). W przypadku pory

nocnej dochodzi do nich częściej na drogach oświetlonych aniżeli nieoświetlonych, co może wynikać z tego, że to te pierwsze są częściej uczęszczanymi, a w konsekwencji generującymi wyższe ryzyko zaistnienia wypadku. Ostatnie prawidłowości nie utrzymują się jednak przy analizie jedynie danych dotyczących 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 (odpowiednio 12,8% i 8,5%).

**Tabela 5.** 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.				
		n		%		
		ogółem	w tym § 2	ogółem	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	–	1,0	–	
<b>Ogółem</b>		<b>308</b>	<b>47</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

**Źródło:** opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Warunki atmosferyczne panujące w chwili popełnienia analizowanych przestępstw były najczęściej dobre (69,5% spośród wszystkich zdarzeń oraz 72,3% kwalifikowanych następstwem) lub charakteryzowały się występującym zachmurzeniem (odpowiednio 49,0% i 66,0%). Niesprzyjające pod tym względem okoliczności występowały więc rzadko, a – co ciekawe – jeszcze rzadziej (z wyjątkiem silnego wiatru) w przypadku czynów zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k.

**Tabela 6.** 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.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Dobre	214	34	69,5	72,3
Zachmurzenie	151	31	49,0	66,0

cd. tabeli 6

Warunki atmosferyczne panujące w momencie wystąpienia wypadku	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
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	–
<b>Ogółem*</b>	434	75	×	×

\* Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi.

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Następnie analizie poddałam ogólne informacje dotyczące uczestników ruchu, którzy swoim zachowaniem wypełnili znamiona czynu spowodowania wypadku w komunikacji. Okazało się, że w zdecydowanej części powoduje je pojedyncza osoba, najczęściej będąca kierowcą pojazdu mechanicznego (94,1% spośród wszystkich czynów oraz 87,2% kwalifikowanych następstwem), co w oczywisty sposób wiąże się z miejscem, w którym dochodzi do nich najczęściej (jezdni), a także wcześniej już wspomnianym charakterem tego rodzaju środków transportu w zestawieniu z innymi formami poruszania się. W żadnym z analizowanych przypadków winnym nie okazał się pieszy, jednak nie powinno być to upraszczane. Uzyskany wynik może być efektem panujących zasad ruchu, roztaczających nad nimi dodatkową ochronę w obliczu fizycznej podatności na urazy (przykładowo art. 13 i 26 ustawy Prawo o ruchu drogowym), jak również konstrukcji czynu – jednym ze znamion koniecznych do przypisania sprawstwa jest spowodowanie u innej osoby przynajmniej średniego uszczerbku na zdrowiu.

Łatwo natomiast wysnuć wnioski, że nawet gdy do zdarzenia dochodzi w związku z działaniem niechronionego uczestnika ruchu, a bierze w nim udział również kierowca pojazdu mechanicznego, to on stanowi osobę, która z wyższym prawdopodobieństwem dozna obrażeń lub poniesie śmierć. Możliwość wszczęcia postępowania wobec pieszego dawałaby więc jedynie sytuacja, w której swoim zachowaniem doprowadziłby on kierującego pojazdem mechanicznym do podjęcia manewru obronnego, kończącego się jego urazem. Jako przykład można by tu podać udaną próbę omińnięcia pieszego, gdy przebiegał on przez jezdnię w miejscu, w którym jej przekraczanie jest niedozwolone, co zakończyłoby się uderzeniem pojazdu w pobliskie drzewo. Spowodowanie zdarzenia przez więcej niż jednego uczestnika ruchu wystąpiło jedynie w 4,9% analizowanych spraw, przy czym mimo to zawsze dochodziło do skazania kierowcy pojazdu mechanicznego – wśród współprzyczyniających się zidentyfikowałam pieszych (46,6% przypadków), rowerzystów (26,7%) oraz innych kierowców pojazdów mechanicznych (26,7%). Z kolei dla przestępstw z art. 177 § 2 k.k.

takie sytuacje stanowiły 12,8% ogółu, jednak ponownie w każdym przypadku w roli skazanego pojawiał się ten sam uczestnik ruchu, natomiast współprzyczyniającymi się byli piesi (50%), inni kierowcy pojazdów mechanicznych (33,3%) i rowerzysta (16,7%). Stwierdzenie przyczynienia się pokrzywdzonego do nastąpienia zdarzenia nie występuje więc często.

**Tabela 7.** 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.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Kierowca pojazdu mechanicznego	290	41	94,1	87,2
Kierowca roweru	2	–	0,7	–
Osoba poruszająca się przy pomocy urządzenia wspomagającego ruch	1	–	0,3	–
Pieszcy	–	–	–	–
Więcej niż jeden uczestnik ruchu	15	6	4,9	12,8
<b>Ogółem</b>	<b>308</b>	<b>47</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Wspomniani uczestnicy ruchu naruszyli szereg obowiązujących w nim zasad bezpieczeństwa. W 308 analizowanych sprawach doszło do naruszenia aż 705 z nich. Były to przede wszystkim niezachowanie szczególnej ostrożności (62,7%), nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (30,8%) oraz pieszemu (22,7%), a także nienależyta obserwacja przedpola jazdy (20,5%).

Z kolei najrzadziej przyczyny zdarzeń stanowiły nieprawidłowe zatrzymanie się lub postój, kierowanie pojazdem bez oświetlenia bądź niesprawnym technicznie, poruszanie się nieprawidłową stroną drogi lub w stanie zmęczenia (po 0,3% każde). W przypadku czynów zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k., o ile najczęstszym jest to samo naruszenie, czyli niezachowanie szczególnej ostrożności (61,7%), o tyle w dalszej kolejności obserwujemy już pewne różnice – przyczyną tych zdarzeń częściej jest chociażby przekroczenie prędkości (23,4% w stosunku do 6,5% w przypadku wszystkich czynów), nienależyta obserwacja przedpola jazdy (odpowiednio 36,2% w stosunku do 20,5%), niedostosowanie techniki i taktyki jazdy (odpowiednio 12,8% w stosunku do 2,9%), a także prędkości do warunków ruchu (odpowiednio 17% w stosunku do 13%). Natomiast rzadziej są one powodowane w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu (odpowiednio 23,4% w stosunku do 30,8%) czy pieszemu (odpowiednio 21,3% w stosunku do 22,7%), nieprawidłowego skręcania (odpowiednio 8,5% w stosunku do 12,3%) lub cofania (odpowiednio 6,4% w stosunku do 6,8%).

**Tabela 8.** Zasady ruchu drogowego, których naruszenie doprowadziło do wystąpienia zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym stanowiące przyczynę zdarzenia	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Niezachowanie szczególnej ostrożności	193	29	62,7	61,7
Przekroczenie prędkości	20	11	6,5	23,4
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	40	8	13,0	17,0
Niedostosowanie techniki i taktyki jazdy do warunków ruchu	9	6	2,9	12,8
Nienależyta obserwacja przedpoła jazdy	63	17	20,5	36,2
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	95	11	30,8	23,4
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu	70	10	22,7	21,3
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	23	5	7,5	10,6
Nieprawidłowe wyprzedzanie	17	4	5,5	8,5
Nieprawidłowe wymijanie	2	–	0,6	–
Nieprawidłowe omijanie	4	–	1,3	–
Nieprawidłowe skręcanie	38	4	12,3	8,5
Nieprawidłowe cofanie	21	3	6,8	6,4
Nieprawidłowe zatrzymanie się lub postój	1	–	0,3	–
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	29	5	9,4	10,6
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	7	1	2,3	2,1
Niestosowanie się do innych znaków i sygnałów	18	5	5,8	10,6
Kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości	7	2	2,3	4,3
Kierowanie pojazdem bez oświetlenia	1	–	0,3	–
Kierowanie pojazdem bez wymaganych uprawnień	2	–	0,6	–
Poruszanie się pojazdem niesprawnym technicznie	1	–	0,3	–
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	4	2	1,3	4,3
Poruszanie się nieprawidłową stroną drogi	1	–	0,3	–
Poruszanie się w stanie zmęczenia	1	1	0,3	2,1
Utrata panowania nad pojazdem	13	2	4,2	4,3
Inne	24	6	7,8	12,8
<b>Ogółem*</b>	<b>705</b>	<b>132</b>	<b>×</b>	<b>×</b>

\* Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi.

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Ważną kwestią jest również określenie, na ile zasady te są łamane umyślnie, a na ile nieumyślnie. Dominujący okazał się zdecydowanie ten drugi wariant, choć w przypadku zdarzeń zakwalifikowanych jako przestępstwo z art. 177 k.k. w typie podstawowym pojawiał się nieznacznie częściej aniżeli w typie kwalifikowanym (odpowiednio 65,3% i 64,4%). Brak danych wynikał z nierozstrzygnięcia tej kwestii w toku postępowania, co – jak widać – nie było sytuacją występującą rzadko.

**Tabela 9.** 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 w chwili zdarzenia	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Umyślnie	67	39	9,5	29,5
Nieumyślnie	460	85	65,3	64,4
Brak danych	178	8	25,2	6,1
<b>Ogółem</b>	<b>705</b>	<b>132</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Źródło:** opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

W związku z brzmieniem art. 177 k.k. przestępstwo spowodowania wypadku w komunikacji każdorazowo powoduje pewne skutki dla zdrowia lub życia człowieka. W prezentowanym badaniu postanowiłam jednak sprawdzić również występowanie najłatwiej identyfikowalnych szkód materialnych, a więc zniszczeń pojazdów. Wśród fizycznych konsekwencji, w postaci kodeksowo rozumianych uszczerbków na zdrowiu oraz śmierci, umieściłam także lekki uszczerbek na zdrowiu, choć jego wystąpienie nie jest wystarczające do uznania zdarzenia drogowego za wypadek w komunikacji. Uczyniłam to z uwagi na próbę uzyskania obrazu faktycznych skutków dla wszystkich uczestników zdarzeń, a nie jedynie tych, które czynią z nich przestępstwo. Okazało się, że najczęstszą konsekwencją czynów, które znalazły się w próbie, był średni uszczerbek na zdrowiu (89,3%), co jest oczywiście efektem ich dominacji w typie podstawowym. Wiele razy jednak dochodziło także do zniszczenia pojazdu (52,3%), którym poruszał się przynajmniej jeden z uczestników ruchu. Co ciekawe, lekki uszczerbek na zdrowiu (14,9%) występował częściej niż ciężki (7,8%) lub śmierć (8,4%). Obecność innych konsekwencji w przypadku przestępstw z art. 177 § 2 k.k. stanowi efekt kumulatywnej kwalifikacji czynów.

**Tabela 10.** Skutki zdarzeń zakwalifikowanych jako spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.)

Skutki wypadków		Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
		n		%	
		ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Uszczerbek na zdrowiu	lekki	46	12	14,9	25,5
	średni	275	14	89,3	29,8
	ciężki	24	23	7,8	48,9

cd. tabeli 10

Skutki wypadków	Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Śmierć	26	25	8,4	55,3
Zniszczenie pojazdu	161	37	52,3	78,7
Ogółem*	532	111	×	×

\* Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi.

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Ostatnim elementem charakterystyki zdarzeń, jaki poddałam analizie, był ich przebieg. Okazało się, że możliwe jest wyodrębnienie kilku często powtarzających się scenariuszy wypadków w komunikacji. Wszystkie czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k., w których uczestniczył pieszy oraz kierowca pojazdu mechanicznego, polegały – przede wszystkim – na najechaniu na pieszego na przejściu, a także podczas wycofywania z pojazdu mieszczącego się przy posesji, miejsca parkingowego lub innego miejsca postoju. Co ciekawe, w pierwszym przypadku zdecydowanie dominowały sytuacje, gdy kierujący wjeżdżał na przejście bez zatrzymania i potraçał pieszego znajdującego się już na dalszym, względem miejsca jego wkroczenia na jezdnię, pasie ruchu. Ponadto, w zdarzeniach tego typu, ofiarami były częściej osoby młode, a sam przebieg wypadku wiązał się z dużą siłą, z którą dochodziło do uderzenia. W drugim przypadku natomiast pokrzywdzonymi okazywały się być w dużej mierze osoby starsze – nie generowały one bowiem aż tak intensywnego kontaktu pomiędzy pojazdem a niechronionym uczestnikiem ruchu, jednak spowodowany tym kontaktem upadek był wystarczającym do powstania urazów u jednostek o wyższej podatności na nie, związanej z wiekiem. Wśród zdarzeń, w których uczestniczyli wyłącznie kierowcy pojazdów mechanicznych, dominowało z kolei najechanie na poprzedzającego uczestnika ruchu w wyniku zbyt późnego podjęcia manewru hamowania, a także równoczesne wjechanie na skrzyżowanie przez pojazdy poruszające się drogą z pierwszeństwem oraz drogą podporządkowaną, co skutkowało zderzeniem. Wypadki z udziałem kierujących pozostałymi środkami transportu, a także zakwalifikowane z art. 177 § 2 k.k., nie występowały w próbie na tyle często, by doszło do wyklarowania się dominujących wzorów ich przebiegu.

## 5.2. Postępowanie przygotowawcze

Kolejną grupą zagadnień, mogących pomóc ukazać rzeczywisty obraz spowodowania wypadku w komunikacji, są te związane z postępowaniami przygotowawczymi. Pierwszym elementem prowadzącym do ich wszczęcia jest sam moment uzyskania informacji na temat zdarzenia przez służby. Następował on co do zasady poprzez złożenie zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstwa (90% wszystkich czynów oraz 97,9% kwalifikowanych następstwem), najczęściej przez świadków (odpowiednio 68,2% i 80,4%). Co ciekawe, drugą w kolejności grupę stanowili sprawcy (odpowiednio 20,2% oraz 15,2%).

**Tabela 11.** 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.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	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	–
<b>Ogółem</b>	<b>277</b>	<b>46</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

W związku z tym, że spowodowanie wypadku w komunikacji w typie podstawowym stanowi przestępstwo względnie wnioskowe, postanowiłam poddać sprawdzeniu również formę wszczęcia ścigania tych czynów. Okazało się, że na wnioszek osoby najbliższej prowadzono tylko 1 sprawę (0,3%) – we wszystkich pozostałych przypadkach następowało to z urzędu (99,7%). Nie musi to jednak oznaczać, że jedynie tak mała liczba zdarzeń powoduje negatywne konsekwencje dla osób bliskich sprawcom. Podczas badania, na podstawie czynów pierwotnie zakwalifikowanych z art. 177 § 1 k.k. i dopiero następnie z art. 177 § 2 k.k., w związku ze stwierdzeniem wystąpienia skutków poważniejszych, aniżeli pierwotnie sądzono, w których przypadku ofiarami były właśnie takie osoby, zaobserwowałam, że zdecydowana większość z nich, mając możliwość odmówienia złożenia wniosku o ściganie, postępowala właśnie w ten sposób.

**Tabela 12.** 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.	
	n	%
Z urzędu	307	99,7
Na wnioszek osoby najbliższej	1	0,3
<b>Ogółem</b>	<b>308</b>	<b>100,0</b>

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Wśród badanych kwestii znalazło się również stosowanie środków zapobiegawczych. Zgodnie z przewidywaniami nie okazało się to być praktyką powszechną. W analizowanych sprawach zostały one nałożone na jedynie 5,8% podejrzanych. Wśród tych środków pojawiło się tymczasowe aresztowanie (0,6% wszystkich spraw i 2,1% dla typu kwalifikowanego następstwem), poręczenie majątkowe (odpowiednio 1,6% oraz 6,4%), dozór Policji (odpowiednio 2,3% oraz 8,5%), a także zakaz opuszczenia kraju (odpowiednio 1,3% oraz 4,3%).

**Tabela 13.** 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.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Tymczasowe aresztowanie	2	1	0,6	2,1
Poręczenie majątkowe	5	3	1,6	6,4
Dozór Policji	7	4	2,3	8,5
Zakaz opuszczania kraju	4	2	1,3	4,3

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Warto również wspomnieć, że w 6 analizowanych sprawach, poza kwalifikacją czynu z art. 177 § 1 lub 2 k.k., współwystępowały także inne, takie jak art. 178 § 1 k.k., zaostrzający karalność w obliczu dodatkowych okoliczności sprawy (1,3% wszystkich czynów oraz 2,1% kwalifikowanych następstwem), i art. 178a k.k., dotyczący przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (odpowiednio 1,6% oraz 2,1%). Świadczy to pośrednio o niskim odsetku ucieczek z miejsca zdarzenia, a także o powodowaniu wypadków w komunikacji głównie przez osoby trzeźwe.

### 5.3. Postępowanie sądowe w I instancji

Równie istotnym z perspektywy stworzenia obrazu przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji jest wynik postępowania sądowego w I instancji. Mówi on bowiem pośrednio o społecznej szkodliwości, winie oraz okolicznościach czynu czy osobie sprawcy (art. 53 k.k.). W zdecydowanie dominującej części analizowanych spraw dochodziło do warunkowego umorzenia postępowania (66,8%). Z kolei gdy sprawcę skazywano, preferowano kary wolnościowe, jak grzywna (27,2%) lub kara pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania (26,4%). Taka tendencja może być przynajmniej częściowo efektem tego, że w większości przypadków nie odnotowano uprzedniej karalności sprawców omawianych czynów. Jednak dla skazań z art. 177 § 2 k.k. obraz był już nieco inny – tu 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.

**Tabela 14.** 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.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Warunkowe umorzenie postępowania	177	–	66,8	–
Odstąpienie od wymierzenia kary	–	–	–	–

Wynik postępowania sądowego w I instancji			Czyny zakwalifikowane z art. 177 k.k.			
			n		%	
			ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Skazanie na karę pozbawienia wolności	bezwzględna		5	2	1,9	4,3
	z warunkowym zawieszeniem jej wykonania	z dozorem kuratora	53	30	20,0	63,8
		bez dozoru kuratora	17	11	6,4	23,4
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			–	–	–	–
<b>Ogółem*</b>			327	60	×	×

\* Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi.

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Bardzo częstą praktyką w przypadku osądzania za czyny z art. 177 k.k. było również stosowanie innych ustawowo przewidzianych środków, w tym karnych i kompensacyjnych. Uczyniono to w 96,1% wszystkich analizowanych spraw oraz 87,2% kwalifikowanych następstwem. Środki kompensacyjne nałożono w sumie na odpowiednio 52,9% oraz 51,1% sprawców, a należały do nich zarówno obowiązek naprawienia szkody w całości lub części (odpowiednio 3% oraz 2,1%), jak i nawiązka (odpowiednio 96,9% oraz 48,9%). Z kolei wśród środków karnych, które nałożono na odpowiednio 27,9% oraz 44,7% sprawców, znajdowały się zakaz prowadzenia pojazdów (odpowiednio 45,3% oraz 38,3%), świadczenie pieniężne (odpowiednio 50% oraz 4,3%), a także podanie wyroku do publicznej wiadomości (odpowiednio 11,6% oraz 4,3%).

**Tabela 15.** 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.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Środki karne	86	21	27,9	44,7
Środki kompensacyjne	163	24	52,9	51,1
Środki zabezpieczające	–	–	–	–

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

## 5.4. Postępowanie sądowe w II instancji

Jak już zaznaczyłam, wśród analizowanych spraw znajdowały się takie, w których wniesiono apelację. Stanowiły one 10,1% wszystkich zbadanych spraw i 34% tych, w których doszło do skazania na podstawie art. 177 § 2 k.k. W II instancji najczęstszą formę zakończenia postępowania stanowiło utrzymanie wyroku w mocy (78,1% ogółu wyników postępowania oraz 87,5% dla typu kwalifikowanego). Zdarzały się jednak również, choć marginalnie i z oczywistych powodów jedynie dla pierwszego przypadku, uchylene wyroków oraz warunkowe umorzenia postępowań (6,5%). Niekiedy zamieniano kary na surowsze, także poprzez podwyższenie ich wymiaru, a w 1 przypadku doszło do uniewinnienia.

**Tabela 16.** 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.				
		n		%		
		ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2	
Utrzymanie wyroku w mocy		25	14	78,1	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	–	
<b>Ogółem*</b>		<b>32</b>	<b>16</b>	<b>×</b>	<b>100,0</b>	

\* Odsetki nie sumują się do 100% ze względu na możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi.

**Źródło:** opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Środki reakcji prawnokarnej modyfikowano albo zastosowano w 29% wszystkich postępowań w II instancji oraz 35,7% dotyczących czynów zakwalifikowanych z art. 177 § 2 k.k. Były to w podobnych proporcjach środki karne (odpowiednio 54,5%

i 10,6%) oraz kompensacyjne (odpowiednio 45,5% i 4,3%). Środki zabezpieczające ponownie nie wystąpiły ani razu. Pierwszy przypadek dotyczył głównie wydłużania zakazów prowadzenia pojazdów (11,1% wszystkich spraw), a jednokrotnie modyfikacji świadczenia pieniężnego. Drugi odnosił się z kolei wyłącznie do nawiązek.

**Tabela 17.** 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.			
	n		%	
	ogółem	w tym § 2	ogółem	w tym § 2
Środki karne	6	5	54,5	71,4
Środki kompensacyjne	5	2	45,5	28,6
Środki zabezpieczające	–	–	–	–
<b>Ogółem</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badania własnego.

Kasacja została wniesiona w przypadku tylko 1 analizowanej sprawy, zakwalifikowanej z art. 177 § 2 k.k.

## 6. Zakończenie

Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, tak jak wszystkie inne, zyskują za sprawą działań mediów nieco inny niż rzeczywisty obraz w oczach społeczeństwa. Wpływa on na powstawanie pewnych oczekiwań co do wprowadzania zmian w obowiązującym ustawodawstwie karnym, a w konsekwencji sprzyja ich późniejszemu wykorzystywaniu jako narzędzi populistycznej polityki. Niniejszy artykuł miał w swoim założeniu utorować drogę do wyjścia naprzeciw temu zagrożeniu, poprzez przedstawienie prawnego oraz faktycznego obrazu przestępstwa spowodowania wypadku w komunikacji.

Analiza ogólnopolskiej, losowo dobranej próby akt sądowych pozwoliła na zebranie wystarczającej liczby danych koniecznych do stworzenia tego obrazu. Okazało się, że zdarzenia zaklasyfikowane jako spowodowanie wypadku w komunikacji najczęściej rozgrywały się w obrębie skrzyżowań jezdni dwukierunkowych, w godzinach popołudniowych i przy słońcu świecącym wysoko nad horyzontem oraz w dobrych warunkach atmosferycznych. Ponadto były powodowane przez kierujących pojazdami mechanicznymi, wobec których – co do zasady – nie stosowano środków zapobiegawczych. Najczęściej naruszali oni nieumyślnie dość ogólną zasadę zachowania szczególnej ostrożności podczas uczestnictwa w ruchu, co doprowadzało do spowodowania średniego uszczerbku na zdrowiu. Z reguły byli trzeźwi oraz nie zbiegali z miejsca zdarzenia. Wśród rozstrzygnięć postępowań sądowych dotyczących czynów z art. 177 k.k. dominującym było warunkowe umorzenie postępowania, przy jednoczesnym zastosowaniu innych środków przewidzianych przez ustawę karną.

Zestawienie tego obrazu z medialnie kreowanym pozwala na stwierdzenie, że obrazy te nie pokrywają się w żadnym stopniu. Najczęściej są to bowiem zdarzenia rozgrywające się w codziennym ruchu drogowym, pozbawione silnie wzburzających okoliczności, a w konsekwencji niezbyt ciekawe z perspektywy środków masowego przekazu i ich odbiorców. Ponadto uzyskane wyniki nie pokrywały się także we wszystkich aspektach z omówionymi danymi statystycznymi pochodzącymi z Komendy Głównej Policji. Rozbieżności te związane były chociażby z częścią danych dotyczących miejsca zdarzenia, jego przebiegu, a także najczęściej naruszanych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z kolei zbieżności zaobserwowano w odniesieniu do konsekwencji fizycznych, pozostałych danych dotyczących miejsca zdarzenia, czasu jego wystąpienia oraz uczestników ruchu, którym najczęściej przypisuje się winę za ich spowodowanie. Jednak, jak już wcześniej zaznaczyłam, wszelkie różnice wynikające z tego porównania mogą przynajmniej częściowo wpływać również z faktu, że sprawy karne poddane analizie w toku badania własnego dotyczyły zdarzeń zaistniałych w różnych latach.

Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w związku z wciąż postępującym rozwojem transportu oraz ogromną rolą mobilności w codziennym funkcjonowaniu współczesnego człowieka, są nieuniknionym elementem naszej rzeczywistości. Możemy jedynie dążyć do zmniejszenia liczby zdarzeń lub ich ofiar poprzez odpowiednie kształtowanie przepisów prawnych, edukację społeczeństwa w celu zmiany jego mentalności i osłabienia powszechnej akceptacji naruszeń zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Te naruszenia są postrzegane jako pozornie nieszkodliwe, ale niejednokrotnie prowadzą do wystąpienia zdarzeń znacznie wpływających na życie drugiego człowieka, nie tylko w sferze fizycznej, lecz – jak donoszą badania – także psychicznej czy społeczno-ekonomicznej<sup>34</sup>. Ponadto możemy realizować działania mające za zadanie podwyższyć jakość życia tych, którzy odczuwają negatywne konsekwencje uczestnictwa w wypadkach, lub tych, którzy są osobami im bliskimi, bowiem stają się one też i ich udziałem<sup>35</sup>. To również z tego względu ważne jest dokładniejsze poznawanie tej kategorii przestępstw – by móc dostosować reakcję mającą na celu zarówno prewencję, jak i pomoc ich ofiarom bezpośrednim oraz pośrednim, czyniąc ją adekwatną względem tego, z czym faktycznie próbujemy się zmierzyć.

## Bibliografia

1. Cyprian T., *Przestępstwa komunikacyjne w projekcie nowego kodeksu karnego*, Palestra 1963, nr 5.

<sup>34</sup> European Commission, *Road Safety Thematic Report. Consequences of crashes. European Road Safety Observatory*, Brussels 2023; European Transport Safety Council, *Social and economic consequences of road traffic injury in Europe*, Brussels 2007.

<sup>35</sup> 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 and economic consequences of road traffic injury in Europe*, Brussels 2007, s. 24–25.

2. Czy Polacy chcą wprowadzenia pojęcia „zabójstwa drogowego” w prawie? Jest sondaż, <https://www.pap.pl/aktualnosci/czy-polacy-chca-wprowadzenia-pojecia-zabojstwa-drogowego-w-prawie-jest-sondaz>.
3. Gembal M., *Przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego oraz spowodowania i sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji. Raport z badania aktowego*, Warszawa 2025, [https://iws.gov.pl/wp-content/uploads/2025/09/2025\\_A1.pdf](https://iws.gov.pl/wp-content/uploads/2025/09/2025_A1.pdf).
4. Gorzelańczyk P., *Przestępczość drogowa*, [w:] *Kryminologia. Teoria i praktyka*, red. P. Chomczyński, P. Frąckowiak, D. Woźniakowska, Warszawa 2024.
5. Gruszczyńska B., Marczewski M., Siemaszko A., Ostaszewski P., Włodarczyk-Madejska J., Klimczak J., *Atlas przestępczości w Polsce 6*, Warszawa 2021.
6. 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.
7. Lachowski J., [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzošek, Warszawa 2023.
8. Ostaszewski P., Włodarczyk-Madejska J., Klimczak J., *Drugie Ogólnopolskie Badanie Wiktyimizacyjne 2024. Raport z badania*, Warszawa 2024.
9. Razowski T., [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021.
10. Zakrzewski P., [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Warszawa 2024.