

**Kazimierz J. Pawelec**

Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach

ORCID: 0000-0001-8669-0249

pawelec.kancelaria@op.pl

## **Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 13 października 2022 r., sygn. akt I KK 96/21, Lex nr 3455749**

Nie jest możliwe przypisanie sprawstwa wypadku drogowego bez konkretnego i opartego na adekwatnym kontekście normatywnym ustalenia, jak powinien zachować się modelowy kierowca w danych warunkach, by uniknąć stworzenia nieakceptowalnego, istotnego ryzyka, a następnie krytycznie zestawić to, co faktycznie miało miejsce, w tym modelowym przebiegu zdarzenia. Nie jest wówczas wykluczone, że sąd dojdzie do wniosku, że sposób zachowania kierującego był akceptowalny z punktu widzenia ogółu zasad ruchu drogowego, gdyż konkretny przebieg wypadku był nie tylko nietypowy i mało prawdopodobny, że zobowiązanie kierującego do tak ostrożnej jazdy, by uniknąć tego konkretnego przebiegu zdarzenia stałoby w sprzeczności z istotą samego ruchu drogowego.

Przytoczona teza, która zasługuje na pełną akceptację, jest szczególnie ważna dla praktyki. Wskazuje, że koncepcja obiektywnego przypisania skutku w sprawach o wypadki drogowe nie może być traktowana instrumentalnie bez rozważenia możliwości oraz powinności przewidzenia zachowania pokrzywdzonego, mimo naruszenia przez sprawcę konkretnego przepisu Prawa o ruchu drogowym, z reguły powiązanego z ogólną zasadą konieczności zachowania szczególnej ostrożności. Nie można przy tym zapominać, że z reguły to kierujący będzie musiał sobie poradzić z sytuacją, jaką sam stworzył, o ile będzie miał dość czasu oraz możliwości technicznych, jak też dostrzeżenia niebezpieczeństwa i jego prawidłowej identyfikacji.

Przejdźmy w tym miejscu do analizy stanu faktycznego glosowanego orzeczenia. Otóż „wyrokiem Sądu Rejonowego (...) J. C. został uznany za winnego, tego że w dniu (...) na ulicy (...) prowadził w ruchu lądowym pojazd mechaniczny marki (...) o nr rej. (...), znajdując się w stanie nietrzeźwości, stwierdzonym alkotestem z wynikiem 0,59 mg/dm<sup>3</sup> alkoholu w wydychanym powietrzu, tj. o czyn z art. 178a § 1 k.k. w zw. z art. 4 § 1 k.k., oraz w dniu (...) na

ulicy (...) umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że znajdując się w stanie nietrzeźwości (...), kierując samochodem marki (...) nr rej. (...), jechał z prędkością przekraczającą dozwoloną (...), która to prędkość nie zapewniała panowanie nad pojazdem przy panujących warunkach drogowych oraz nie zachował szczególnej ostrożności podczas przecinania się kierunków ruchu i nie umożliwił pieszemu M. A. prowadzącemu rower przejście przez jezdnię (...), na skutek czego potrafił M. A., a następnie wbrew obowiązкови udzielenia pomocy ww. pokrzywdzonemu znajdującemu się w bezpośrednim niebezpieczeństwie utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu w ten sposób, że po potrąceniu kierowanym przez siebie samochodem pozostawił M. A. leżącego na ulicy (...) i zbiegł z miejsca zdarzenia, przy czym na skutek przedmiotowego zdarzenia M. A. doznał obrażeń ciała, które to obrażenia skutkowały (...) zgonem M. A., tj. o czyn z art. 177 § 2 k.k. w zw. z art. 178 § 1 k.k. w zb. z art. 162 § 1 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k.”

Sąd rejonowy uznał oskarżonego za winnego i w oparciu o treść art. 85 § 1 i 2, art. 86 § 1 oraz art. 90 § 2 k.k. wymierzył mu karę łączną 4 lat pozbawienia wolności oraz łączny środek karny dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Wyrok ten został zmieniony przez sąd okręgowy w ten sposób, że z treści czynu przypisanego oskarżonemu wyeliminowano słowa „przekraczając dozwoloną administracyjnie prędkość”, jak również dokonanie redukcyjnych zmian w orzeczeniu w zakresie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. W pozostałym zakresie orzeczenie zostało utrzymane w mocy.

Od wyroku sądu odwoławczego wniesiona została kasacja sporządzona przez obrońcę skazanego, która m.in. zarzucała orzeczeniu rażącą obrazę przepisów prawa materialnego oraz prawa procesowego. W konkluzji obrońca wniósł o uchylenie wyroku sądu okręgowego i przekazanie sprawy temu sądowi do ponownego rozpoznania. Odrębny pogląd zaprezentował prokurator, który wnioskował o uznanie kasacji za oczywiście bezzasadną, toteż o jej oddalenie.

Sąd Najwyższy uznał zasadność kasacji w tym zakresie, w jakim kwestionowała prawidłowość kontroli apelacyjnej w odniesieniu do zarzutów, które były skoncentrowane na wykazaniu braku dostatecznego uzasadnienia naruszenia reguł ruchu drogowego przez skazanego, a które miały być przyczyną wypadku. Sąd odwoławczy w uzasadnieniu wyroku jedynie przywołał tezy biegłych dotyczące nieprawidłowości w prowadzeniu pojazdu przez oskarżonego. Nie poczynił natomiast jakichkolwiek ustaleń, jak też nie wyciągnął wniosków, które odnosiłyby się do zarzutów zawartych w apelacji. Nie rozważył, że „po pokonaniu skrzyżowania ulic nie było znaku ograniczającego prędkość. Należało zatem przyjąć, że ograniczająca prędkość dla pojazdów wynosiła 50 km/h”. W opiniach biegłych znalazły się rozważania wariantowe przebiegu zdarzenia, jak też przyjmowano warianty związane z prawdopodobieństwem, w których prędkość prowadzonego przez oskarżonego samochodu była mniej-

sza niż 50 km/h, co miało podstawowe znaczenie dla ostatecznego sprawstwa oskarżonego, zwłaszcza w zakresie uznania jego winy.

Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że wszystkie ustalenia sądów niższych instancji zostały oparte na opiniach biegłych. Nie były one wystarczające. Przypisane skazanemu niezachowanie prędkości bezpiecznej (czy też niedostosowanej) było bardziej złożone, niż to wynikało z wyroku sądu odwoławczego. Zasadnie zatem wskazano w doktrynie, że kierujący (późniejszy oskarżony) musiał mieć dość czasu na wykonanie wszystkich czynności psychicznych i fizycznych wymagających w danej sytuacji, by nie zakłócało to normalnego ruchu pojazdu. Stąd zostało wprowadzone ograniczenia prędkości zarówno formalne, jak też materialne<sup>1</sup>.

Z kolei dyrektywa art. 19 prawa o ruchu drogowym wymienia w sposób absolutnie nieenumeratywny okoliczności, które kierujący powinien brać pod uwagę, dokonując świadomego wyboru, z jaką prędkością będzie prowadził pojazd. Powołany przepis wymienia m.in. warunki drogowe, natężenie ruchu, widzialność i jej ograniczenia, stan i wyposażenie dróg, doświadczenie kierującego i inne. Mało tego, orzecznictwo sądowe, jak też doktryna konsekwentnie stwierdzają, że do określenia nadmiernej prędkości nie sposób ustalić konkretnych norm, gdyż wielokrotnie szybkością nie jest prędkość duża, lecz nadmierna w określonych warunkach, która powoduje konkretny skutek leżący na przedpolu wypadku lub innego zdarzenia drogowego, która to okoliczność wymaga udowodnienia<sup>2</sup>. Prędkością niebezpieczną może również okazać prędkość zbyt mała, odbiegająca od modelowego zachowania ogółu kierujących na danej drodze. Sąd Najwyższy w wyroku z 11 marca 2003 r., sygn. akt III KRN 202/01<sup>3</sup> podkreślił, że „prędkość bezpieczna to prędkość pozwalająca kierującemu na prawidłowe wykonywanie manewrów, których potrzebę w konkretnej sytuacji kierujący ma możliwość i obowiązek przewidzieć. Oznacza to prędkość pozwalającą na zwolnienie lub unieruchomienie pojazdu w odległości limitowanej zasięgiem widoczności i ewentualnością dających się w danej sytuacji przewidzieć przeszkody (...)”<sup>4</sup>. Można stwierdzić, że w tej materii, a wskazuje na to praktyka, ma miejsce odesłanie do konieczności przestrzegania zasady szczególnej ostrożności oraz ograniczonego zaufania. Wskazana regulacja absolutnie nie odnosi się do zachowań atypowych, kompletnie odbiegających od modelowych, które nie mogły być dostrzeżone, jak też prawidłowo zinterpretowane przez kierującego, nawet naruszającego formalne nakazy lub zakazy określone w prawie o ruchu drogowym.

<sup>1</sup> Szerzej: K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2021, s. 137–145 oraz podane tam orzecznictwo i literatura.

<sup>2</sup> Por. wyrok SN z 16 czerwca 1982 r., sygn. akt V KRN 171/82, OSNPG 1982, Nr 11, poz. 146.

<sup>3</sup> OSNwSK 2003, poz. 555.

<sup>4</sup> Por. uzasadnienie wyroku SN z 17 stycznia 2002 r., sygn. akt II KKN 368/99, OSNKW 2002, Nr 3–4, poz. 25.

Na powyższe zwrócił uwagę Sąd Najwyższy wyroku z 20 października 2022 r., sygn. akt IV KK 341/21<sup>5</sup>, w którym sformułowana została następująca, trafna teza: „Udział w ruchu drogowym, co do zasady dopuszczalny i stanowiący normalny element życia społecznego, nie może być obciążony nadmiernym ryzykiem pociągnięcia do odpowiedzialności karnej dla osób w nim uczestniczących. Stąd to na organach państwa sięgających po *ius puniendi* (prawo karania) ciąży obowiązek jasnego wykazania, w jaki sposób realistycznie należało zachować się w danych warunkach ruchu drogowego, mając na względzie dostępne dla uczestnika tego ruchu informacje w chwili czynu oraz dynamiczny przebieg zdarzeń. *Post factum* łatwo jest bowiem tworzyć alternatywne wzorce prawidłowego postępowania, mając do dyspozycji wszelkie informacje uzyskane już po wystąpieniu niepożądanego skutku”.

Przytoczona teza, pozostająca w pełnej zgodzie z glosowanym wyrokiem, wprost wskazuje, że przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym zajmują wyjątkowe miejsce w zespole zasad bezpieczeństwa. Są to normy szczególnego rodzaju, które można zaliczyć do techniczno-zawodowych. Mają one w swoim założeniu charakter fachowy i muszą odpowiadać wymaganiom, które narzuciła im technologia wykonywanej działalności. Jednak nie zawsze nieprzestrzeganie normy techniczno-zawodowej może stanowić punkt wyjścia do przyjęcia odpowiedzialności karnej. Obarczone poważnym błędem jest rozumowanie, niestety nierzadko spotykane w praktyce, że jej naruszenie powinno być utożsamiane z naruszeniem zasad bezpieczeństwa. Owe przepisy, co powinni dostrzec w końcu funkcjonariusze organów ścigania, sądy, ale także i biegli, zakładają typowy model ruchu, podczas gdy zasady bezpieczeństwa nie dotyczą tylko sytuacji typowych, ale również odbiegających od założonego modelu, choć przewidywalny, mogący być dostrzeżonym i zidentyfikowanym przez uczestnika ruchu, leżące niejako na przedpolu wypadku wywołujących konieczność odejścia od wskazanych zasad przez innego, o ile miał taką możliwość zarówno psychiczną, psychologiczną, jak też techniczną. Nie jest to jednak bezpośrednio naruszenie zasad bezpieczeństwa, ale reakcja obronna, oparta na doświadczeniu lub odruchu zmierzającym do przywrócenia naruszonego bezpieczeństwa. Zachowanie przez kierującego ostrożności lub stwierdzenie nieostrożności nie zawsze jest zbieżne z przestrzeganiem bądź nieprzestrzeganiem określonego przepisu administracyjno-drogowego lub ogólnej zasady ostrożności. Niemniej jednak nieprzestrzeganie określonych zasad czy też szczegółowych przepisów przez innego uczestnika ruchu musi być przewidywalne. Obranie zatem błędnego manewru obronnego wcale nie musi oznaczać konieczności przypisania winy. Manewr ten może być bowiem zdeterminowany nie tylko odruchem, ale też doświadczeniem oraz wyszkoleniem. Nie do końca zatem jest możliwe określenie kryteriów oceny podjętego manewru. Przy

<sup>5</sup> Lex nr 3448198.

rekonstrukcji tego rodzaju sytuacji niejako na plan drugi schodzi opinia inżynierska, a zachodzi konieczność uzyskania opinii psychologicznej z zakresu psychologii komunikacji. Niestety, powoływanie biegłych tej specjalności należy do wyjątków<sup>6</sup>.

Przechodząc na grunt glosowanego wyroku, należy podnieść, że Sąd Najwyższy trafnie stwierdził w konkretnej sprawie, iż miał miejsce wypadek, może stanowić wyłącznie wstępną hipotezę, że doszło do naruszenia reguł ostrożności w ruchu drogowym w stopniu istotnym i stwarzającym nieakceptowalne ryzyko. Jednak powyższa hipoteza musi zostać udowodniona. We wcześniejszym orzecznictwie Sądu Najwyższego wielokrotnie wskazywano, że przekroczenie prędkości administracyjnie dozwolonej nie zawsze powodowało powstanie stanu zagrożenia<sup>7</sup>.

Zauważono, że nałożenie na kierowcę obowiązku jazdy z taką prędkością, która umożliwiałyby zatrzymanie pojazdu przed nieoświetloną przeszkodą znajdującą się na drodze, prowadziłoby w konsekwencji do sparaliżowania ruchu drogowego w warunkach nocnych. Nie jest więc wystarczające dla przypisania popełnienia przestępstwa spowodowania wypadku drogowego stwierdzenie, że jadąc z prędkością mniejszą, sprawca mógłby uniknąć wypadku. Nie można bowiem zasady ograniczonego zaufania przekształcać w zasadę jego braku.

Uchylając zaskarżony kasacją wyrok sądu okręgowego i przekazując temu sądowi sprawę do ponownego rozpoznania, Sąd Najwyższy zauważył, że w tej sprawie odstąpiono od ustalenia, jak powinien zachować się oskarżony, poruszając się na danym odcinku dróg, aby uniknąć stworzenia stanu zagrożenia, móc wykonać wszelkie wymagane od niego manewry, które stanowiłyby racjonalny sposób poruszania się w normalnych warunkach ruchu. Samo gołosłowne stwierdzenie, że właściwe było zredukowanie prędkości lub wcześniejsze zareagowanie na niebezpieczeństwo nie mogły prowadzić do czytelnej konkluzji o wymaganym przez prawo sposobie postępowania. I dalej, Sąd Najwyższy sarkastycznie, choć trafnie, stwierdził: „Równie dobrze można byłoby wskazać, że kierowca w ogóle nie powinien się poruszać pojazdem lub profilaktycznie hamować do zera co jakiś czas, by dać szansę bezpiecznego przejścia m.in. nietrzeźwym pieszym w miejscu niedozwolonym. Pomędzy tymi, oczywiście absurdalnymi, hipotetycznymi zaleceniami, w tym podniesionymi przez Sąd nie było szczególnie jaskrawej różnicy. Wszystkie one były arbitralne i nie pozostawały w powiązaniu z przyjętym w doktrynie czy orzecznictwie rozumieniem art. 19 p.r.d.”.

<sup>6</sup> Szerzej: A. Reza, *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, Kraków 2010, s. 526–534; K.J. Pawelec, *Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym*, Warszawa 2020, s. 148–150 i podana tam literatura.

<sup>7</sup> Por. wyroki SN: z 23 lipca 2014 r., sygn. akt V KK 32/14 oraz z 5 stycznia 2000 r., sygn. akt II KKN 419/97.

Przytoczony pogląd dotyczył również i innych szczegółowych regulacji prawa drogowego, a związanych z wykonywaniem powszechnych i typowych manewrów, jak włączanie się do ruchu, zmiany pasa ruchu, nieustąpienia pierwszeństwa czy zachowania szczególnej ostrożności podczas dojeżdżania do skrzyżowań, wyznaczonych przejść dla pieszych itd. Nie jest więc możliwe przypisanie sprawstwa wypadku drogowego bez konkretnego i opartego na adekwatnym kontekście normatywnym ustalenia, jak powinien zachować się modelowy kierowca w danych warunkach, by uniknąć stworzenia nieakceptowalnego, istotnego ryzyka, a następnie krytycznie zestawień to, co faktycznie miało miejsce, w modelowym przebiegu zdarzenia. Nie można w tego rodzaju sytuacji wykluczyć, że sposób zachowania kierującego był akceptowalny z punktu widzenia obowiązujących przepisów czy ogólnych zasad ruchu drogowego, gdyż konkretny przebieg wypadku był na tyle nietypowy i mało prawdopodobny, że zobowiązanie kierującego do tak ostrożnej jazdy, aby uniknąć zdarzenia, stałoby w sprzeczności z istotą samego ruchu drogowego, a po prostu byłoby nałożeniem na niego obowiązku czynienia rzeczy niemożliwych.

Przedłożone rozważania nie będą jednak możliwe bez precyzyjnego zrekonstruowania, w oparciu o obowiązujące zasady bezpieczeństwa, zachowania wszystkich uczestników wypadku (w tym także uczestników katastrofy czy spowodowania jej bezpośredniego niebezpieczeństwa) pod kątem możliwości oraz powinności przewidzenia absolutnie niemodelowego zachowania się ofiary, co może i powinno mieć istotne znaczenie dla przypisania winy, z pominięciem automatyzacji pociągania do odpowiedzialności kierującego opartej na koncepcji obiektywnego przypisania skutku. Koncepcja ta, niezwykle wygodna, zwłaszcza dla organów ścigania, nie może być traktowana jako uniwersalna, będąca panaceum w tego rodzaju sprawach. Niestety, pokaźna część orzecznictwa Sądu Najwyższego stawia kierującym niemożliwe do wykonania wymogi przewidywania dosłownie wszystkiego bez oglądania się na realia rozpatrywanych zdarzeń, chociaż spotykane były orzeczenia realnie i ze znanstwem podchodzące do problemu. Przykładem może być wyrok Sądu Najwyższego z 17 listopada 2016 r.<sup>8</sup>: „Kwestia obiektywnej możliwości zatrzymania samochodu przed pieszym stanowi ogólny warunek przypisania skutku. Gdyby bowiem okazało się, że zachowując reguły ostrożności, oskarżony nie mógł uniknąć wypadku, jego odpowiedzialność za skutek byłaby wyłączona – także wówczas, gdyby poruszał się z prędkością nadmierną, nie obserwował dostatecznie jezdni czy też wykonywał nieprawidłowy manewr. Należy przy tym wskazać, że ocena możliwości uniknięcia wypadku przy zachowaniu przez oskarżonego reguł ostrożności obowiązujących w danej sytuacji, w tym reguł

<sup>8</sup> Wyrok SN z 17 listopada 2016 r., sygn. akt II KK 216/16, Lex nr 2163307; K.J. Pawelec, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2016 r., sygn. II KK 216/16 w sprawie oceny możliwości przypisania oskarżonemu o wypadek skutku, w kontekście zachowania się pokrzywdzonego*, „Paragraf na Drodze” 2018, nr 1, s. 35–40.

dotyczących bezpiecznej prędkości, może być uzależniona od sposobu i prędkości poruszania się po jezdni pokrzywdzonego”.

Przedłożone rozważania należy jednak uzupełnić o jeszcze dwie kwestie: po pierwsze, o rozważenie skuteczności działania kierującego w sytuacji konieczności gwałtownego hamowania, jako manewru obronnego, które jednak zakończyło się wypadkiem. Z reguły tego rodzaju postępowanie spotyka się z negatywną oceną, zwłaszcza w oparciu o opinie biegłych, zwłaszcza gdy skuteczniejszy byłoby np. omijanie. To powtarzający się błąd. Podjęcie gwałtownego hamowania dla zdecydowanej większości kierujących jest odruchem, zasadniczo bezwarunkowym. Trudno zatem wymagać, aby tego rodzaju odruch hamowania został przekształcony w omijanie (lub w inne odruchy obronne, np. przyśpieszanie). Przy ocenie podjętego przez kierującego manewru należy uwzględniać warunki, w jakich wystąpił stan zagrożenia, jak również późniejszy wypadek. Ma to podstawowe znaczenie, zwłaszcza przy ocenie: hamować czy omijać? Do omijania potrzebna jest wolna przestrzeń wzdłuż drogi. W warunkach nocnych dodatkowo istotna jest możliwość rozpoznania tej części drogi, na której będzie wykonywany manewr. Wykonanie skrętu w obszar nierozpoznany będzie więc obarczone nadmiernym ryzykiem przerzucanym na wykonującego, co może i powinno spotykać się z uzasadnioną krytyką, chociaż nie zawsze trafną, i będzie zależało od ustaleń faktycznych w sprawie.

I kwestia druga, równie ważna, chociaż zasadniczo pomijana w zakresie oceny winy kierujących, a związana z przyjmowaniem pokreślonego czasu reakcji (z reguły 1 sek.). Otóż na czas reakcji kierującego wpływają różne czynniki, w tym absolutnie od niego niezależne, jak również zależne. Do niezależnych należy zaliczyć: stałe cechy osobowe kierującego, zmiany jego stanu psychicznego, rodzaj sytuacji drogowej i inne. Okoliczności te absolutnie nie są uwzględniane, zwłaszcza w opiniach biegłych. Trudno wszak wymagać, aby siedemdziesięcioletek reagował tak szybko jak np. dwudziesto- czy trzydziestolatek. W sferę odpowiedzialności karnej wprowadzona została kolejna fikcja, działająca na niekorzyść starszych kierujących, którzy po prostu nie mogli, bez swej winy, zareagować szybciej. Powyższe nie jest również uwzględniane przy ocenie winy<sup>9</sup>.

Konieczna jest zatem zmiana filozofii oceny przyczyn wypadków, jak też innych zdarzeń drogowych, zwłaszcza o złożonym oraz skomplikowanym charakterze, co dostrzegł Sąd Najwyższy w glosowanym wyroku. Bo przecież wypadek jest niecelowym, choć przewidywalnym zdarzeniem pod względem nieprzewidywalnych czynów oraz skutków. Kierujący, póki co, jest najważniejszym elementem decydującym o tym, jak należy zachować się w układzie: pojazd – droga – człowiek. Podejmując decyzję wykonania określonego manewru, korzysta z informacji dostarczonych mu przez czynniki zewnętrzne, ale również

<sup>9</sup> Szerzej: K.J. Pawelec, *Bezpieczeństwo i ryzyko...*, s. 148–150 i podana tam literatura oraz wyniki badań Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie.

przez sprzężenie zwrotne układu, w którym się znalazł. Informacje te podlegają procesowi przetwarzania, które umożliwia podjęcie decyzji, a następnie fizyczne jej wykonanie. Jest to układ sterowania nieautomatycznego, w którym czynniki związane z odbiorem informacji, ich przetworzeniem, następnie wyciągnięciem wniosków i realizacją wybranego manewru wykonuje kierujący, będący niejako operatorem. Dysponuje on pewnym zasobem wiedzy umożliwiającym prawidłowe przetwarzanie informacji i podejmowanie decyzji. Wiedza ta połączona jest z doświadczeniem, które niewątpliwie sprzyja decydowaniu, ale nie koniecznie w sytuacji zachowań niemodelowych. Zachowania te z reguły trudne są do przewidzenia, dostrzeżenia oraz identyfikacji, co zostało wyeksponowane w glosowanym orzeczeniu, które w sposób niezwykle pogłębiony traktuje odpowiedzialność za wypadki drogowe. Dostrzega i eksponuje, że ich przyczyny nie mogą być oceniane z punktu widzenia formalnego naruszenia określonej zasady bezpieczeństwa lub szczegółowego przepisu prawa o ruchu drogowym przez kierującego, wytypowanego sprawcę, ale również ocenie powinna podlegać zachowanie pokrzywdzonego, którego zachowanie było kompletnie nieprzewidywalne.

## Wykaz literatury

- Pawelec K. J., *Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym*, Difin, Warszawa 2020.
- Pawelec K.J., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2016 r., sygn. II KK 216/16 w sprawie oceny możliwości przypisania oskarżonemu o wypadek skutku, w kontekście zachowania się pokrzywdzonego, „Paragraf na Drodze” 2018, nr 1,*
- Pawelec K.J., *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Wolters Kluwer, Warszawa 2021.
- Reza A., *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, Instytut Ekspertyz Sądowych, Kraków 2010.

## Summary

### Gloss to the judgment of the supreme court of October 13, 2022, I KK 96/21, Lex No. 3455749

**Keywords:** traffic law, traffic accident crime, safety rules, safe speed, extreme caution, predicability concept of objective attribution atypical behaviour, concept of objective attribution.

The commented judgment sets a direction for the assessment of guilty in terms of the causes of road accidents it discusses the situation and the complex in terms of the behaviour of the accused as well as the victim. He emphasizes



---

that a formal violation of the road traffic law or its general principles, even in the event their violation, does not necessarily mean is at fault, because the behaviour of the injured party was absolutely not exemplary, impossible to lead by the accused, who was accused of formally violating the provisions of law about traffic rules. Violation of these rules due to the behaviour of the aggrieved party could not be assessed as culpable and foreseeable by the defendant. From the above, the concept of objective attribution of the effect, activate in terms of what would happen if the defendant was driving at an administratively acceptable speed, cannot be treated as universal without an assessment, both empirical and dogmatic, of the victim, especially in terms of the possibility of predicting her abnormal behaviour. The aim of the study was, therefore, a broader look at the causes of road accidents, not only through the prism up of detailed provision or principle, but also of view of the possibility of predicting atypical predicting atypical behaviour of the later in juried party.

