

JUSTYNA JUREWICZ

***Konstrukcja znamion typu rodzajowego przestępstwa
wypadku komunikacyjnego – uwagi krytyczne***

The article contains the overview of problems connected with interpretations of elements of offence described in art. 177 Polish Penal Code. The essence of the text shows the difficulties that are shaped on the practical side of circumstances in traffic. The theses which can be found in the text are shown through the opinions of Polish courts and doctrine. This article gives a cause to think over once again the sense of the elements of the offence in relation to the sense of features of other road transport offences.

Wzrost liczby użytkowników pojazdów w ruchu drogowym przy jednoczesnym braku zapewnienia stosownych warunków dla wzrastającego popytu na usługi sektora komunikacyjnego powoduje zwiększenie niebezpieczeństwa związanego ze sferą ruchu. W ujęciu karnoprawnym oznacza to zwiększenie liczby zamachów na przedmiot ochrony, jakim jest bezpieczeństwo w ruchu lądowym. W związku z powyższym, większej doniosłości nabiera problematyka kwalifikacji prawnej zdarzeń stanowiących jego naruszenia. Celem niniejszego artykułu jest zbadanie, w jaki sposób kwalifikowane są czyny sprawców i czy aktualny stan prawny odpowiada racjonalnym potrzebom praktyki. W opracowaniu pominięto kwestie stanu nietrzeźwości, upojenia bądź odurzenia sprawców.

Prima facie należy stwierdzić, że naruszenia bezpieczeństwa w ruchu dotyczą przede wszystkim ruchu lądowego oraz że większość zdarzeń kwalifikowana jest albo jako czyn wyczerpujący znamiona przestępstwa wypadku komunikacyjnego z art. 177 § 1 lub § 2 k.k.¹, albo jako czyn wyczerpujący znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w.² Odpowiednie dokonanie subsumpcji stanu faktycznego pod normę prawa karnego czy prawa wykroczeń wpływa na rodzaj

¹ Art. 177 § 1 k.k. stanowi, że karze pozbawienia wolności do lat 3 podlega ten, kto naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1 k.k. Zgodnie z art. 177 § 2 k.k., karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 podlega sprawca wypadku, którego następstwem jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu.

² Na mocy art. 86 k.w. karze grzywny podlega ten, kto nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu.

odpowiedzialności sprawcy, a tym samym może wywołać konsekwencje w zakresie wymiaru kar, ich długości, dolegliwości, a także co do stosowania takich instytucji, jak choćby recydywa. Wstępna analiza znamion wskazanego przestępstwa i wykroczenia pozwala na wnioskowanie, iż to, co nie stanowi przestępstwa, a jest naruszeniem bezpieczeństwa w ruchu, podpadać będzie pod wykroczenie. Powstaje jednak pytanie, a zarazem wątpliwość, dlaczego tak się dzieje.

O uznaniu czynu stanowiącego zdarzenie drogowe za przestępstwo decydują: w typie podstawowym – zaistnienie tzw. średniego uszczerbku na zdrowiu, zaś w typie kwalifikowanym – tzw. ciężkiego uszczerbku na zdrowiu albo śmierci człowieka innego niż sprawca zdarzenia. Zgodnie z art. 157 § 1 k.k. średni uszczerbek na zdrowiu zachodzi wtedy, gdy u pokrzywdzonego niebędącego zarazem sprawcą stwierdzone zostanie naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia przekraczający 7 dni. Ciężki uszczerbek na zdrowiu to taki, który nie jest ani średnim ani lekkim, czyli przekracza 7 dni, ale jednocześnie – jak stanowi art. 156 § 1 k.k. – w jego wyniku człowiek pozbawiony jest wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia lub dotknięty jest innym ciężkim kalectwem, ciężką chorobą nieuleczalną lub długotrwałą, realnie zagrażającą życiu, trwałą chorobą psychiczną, całkowitą lub znaczną, trwałą niezdolnością do pracy w zawodzie lub trwałym, istotnym zeszpeceniem albo zniekształceniem ciała. Oprócz scharakteryzowanych powyżej uszczerbków wyodrębnić można również tzw. lekki uszczerbek na zdrowiu, który według art. 157 § 2 k.k. ma miejsce wówczas, gdy sprawca spowodował u pokrzywdzonego naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający nie dłużej niż 7 dni.

Wszystkie opisane formy uszczerbków na zdrowiu mogą stanowić konsekwencje zdarzenia drogowego, jak jednak można już zauważyć, nie wszystkie będą stanowić skutki w rozumieniu znamion strony przedmiotowej analizowanych czynów karalnych w postaci przestępstwa albo wykroczenia. W przypadku typów czynów zabronionych z art. 177 § 1 i 2 k.k. skutek w postaci wyrządzenia stosownego uszczerbku na zdrowiu należy do znamion strony przedmiotowej, a więc jest warunkiem *sine qua non* odpowiedzialności karnej. Biorąc pod uwagę znamiona wykroczenia z art. 86 k.w., nasuwa się konkluzja, iż zaistnienie lekkiego uszczerbku na zdrowiu nie stanowi koniecznej przesłanki odpowiedzialności sprawcy, a jedynie jeden z jego wariantów. Wykroczenie z art. 86 k.w. ma charakter formalny, do jego znamion nie zalicza się skutku. Polega ono na działaniu lub zaniechaniu wyrażającym się w niezachowaniu należytej ostrożności i spowodowaniu przez to zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu. Stopień konkretyzacji owego zagrożenia nie został w ustawie wskazany. Może to być więc np. spowodowanie, poprzez wytworzenie sytuacji niebezpiecznej, lekkiego uszczerbku na zdrowiu, ale także poważnej szkody w mieniu, jak również skutków rzeczywistych o błahym, nieznacznym charakterze. Przepis statuujący omawiane wykroczenie odnosić się będzie do bardzo zróżnicowanej

jakościowo liczby przypadków. Zaznaczyć jednak trzeba, że wchodzące w skład znamion czynu zabronionego z art. 86 k.w. zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu ma mieć charakter konkretny, a nie abstrakcyjny³. Nie wypełnia znamion analizowanego wykroczenia takie zachowanie, które w konkretnej sytuacji nie spowodowało realnego zagrożenia, jednocześnie jednak zagrożenie nie musi mieć cechy bezpośredniego niebezpieczeństwa wyrażającego się w wysokim prawdopodobieństwie szkodliwych następstw, jak ma to miejsce między innymi w przypadku spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy⁴.

Przy stwierdzeniu naruszenia reguł ostrożności w ruchu oraz związku przyczynowego pomiędzy naruszeniem konkretnej reguły a zaistniałym czynem zabronionym, można rozważać odpowiedzialność na gruncie prawa karnego albo prawa wykroczeń. Jak już wspomniano – jeżeli skutkiem czynu jest naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia przekraczające 7 dni, zachodzi przestępstwo z art. 177 k.k. Jednakże przecież spowodowanie wypadku komunikacyjnego w rozumieniu prawa karnego powoduje jednocześnie naruszenie normy z art. 86 k.w. Jak zatem kwalifikować zachowanie sprawcy? W postanowieniu z dnia 12 stycznia 2001 r. (III KKN 504/98) Sąd Najwyższy sformułował tezę, iż nic nie stoi na przeszkodzie ukaraniu (skazaniu) sprawcy wypadku drogowego za wykroczenie spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym (art. 86 § 1 k.w.), mimo iż to samo zachowanie (ten sam czyn) nosi znamiona przestępstwa określonego w art. 177 k.k.⁵ Pogląd taki wydaje się nietrafny. Jak słusznie zauważą R. A. Stefański w głosie krytycznej do powołanego orzeczenia, Sąd Najwyższy niesłusznie w danym przypadku posłużył się konstrukcją idealnego zbiegu przestępstwa i wykroczenia. Idealny zbieg czynów karalnych polega na tym, że sprawca jednym czynem popełnia tyle przestępstw i wykroczeń, ile przepisów zostało przez sprawcę naruszonych, a kwalifikacji prawnej nie można zredukować za pomocą reguł wyłączenia wielości ocen. Na tle zbiegu przepisów prawa karnego i wykroczeń może znaleźć zastosowanie zasada konsumpcji powodująca, że zbieg znamion przestępstwa i wykroczenia będzie miał charakter pozorny. Znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. w całości wchodzą w zakres znamion przestępstwa z art. 177 § 1 lub 2 k.k., brak więc racjonalnych przesłanek dla podwójnej odpowiedzialności sprawcy⁶.

Podkreślić jednak należy, że nie tylko skutek zdarzenia drogowego będzie decydował o stosownej kwalifikacji prawnej czynu jako przestępstwa bądź

³ T. Bojarski, *Komentarz do art. 86 k.w.*, [w:] T. Bojarski, A. Michalska-Warias, J. Piórkowska-Flieger, M. Szwarczyk, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2007, s. 230.

⁴ A. Marek, *Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)*, Warszawa 2004, s. 128.

⁵ OSP 2001/9, s. 423.

⁶ R. A. Stefański, *Glosa do postanowienia SN z dnia 12.01.2001 (III KKN 504/98)*, OSP 2001/9, s. 425-426.

wykroczenia. Bardzo ważną rolę dla subsumcji odgrywa naruszenie reguł ostrożności w ruchu i ustalenie związku przyczynowego między konkretnym naruszeniem a czynem stanowiącym podstawę odpowiedzialności. Do znamion przestępstwa wypadku komunikacyjnego zalicza się choćby nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu, natomiast do konstytutywnych elementów wykroczenia – niezachowanie należytej ostrożności. Wydaje się, iż każdorazowo naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu będzie jednocześnie niezachowaniem należytej ostrożności. W związku z powyższym, złamanie nakazów bądź zakazów przy przestępstwie i wykroczeniu będzie miało te same źródła, choć przy ostatniej kategorii czynu zabronionego można je ująć nieco szerzej (zagrożenie w ruchu nie musi być spowodowane przez jego uczestnika).

Do najważniejszych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym wynikających wprost lub pośrednio z ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*⁷ oraz z praktyki życia codziennego należą:

1. Odnośnie do osoby kierującej pojazdem – reguły dotyczące: włączania się do ruchu; zmiany toru jazdy; wymijania; omijania; cofania; wyprzedzania; zbliżania się do przecięcia torów ruchu; zachowania prędkości bezpiecznej; sprawności psychofizycznej kierującego i nienagannego stanu pojazdu;
2. Odnośnie do pieszego – wskazania co do: korzystania z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku – z pobocza, a z jezdni dopiero wówczas, gdy nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, ale pod warunkiem zajmowania jak najbliżej jej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi; korzystania z lewej strony jezdni lub pobocza; poruszania się tylko przed lub za innym pieszym; korzystania z drogi dla rowerów tylko w razie braku chodnika albo pobocza, albo niemożności korzystania z nich, z zastrzeżeniem ustąpienia miejsca rowerowi, z wyjątkiem osób niepełnosprawnych⁸.

Jak już zauważono, naruszenie tych samych zasad obowiązujących w ruchu może doprowadzić do zaistnienia przestępstwa albo wykroczenia – w zależności od finalnego skutku. Co więcej, stopień naruszenia i waga danej reguły ostrożności w ruchu nie przesądzają o przypisaniu sprawcy przestępstwa albo wykroczenia. W obecnym stanie prawnym jako przestępstwo zostanie zakwalifikowany następujący przypadek. Kierowca dojeżdżający do przejścia dla pieszych zatrzymuje się przed nim, aby przepuścić stojącą przy krawężniku, zamierzającą przejść na drugą stronę jezdni, starszą osobę. Piesza, mimo wskazania kierowcy, aby przeszła przez pasy, nie reaguje. W związku z taką jej postawą kierowca

⁷ T. j.: Dz. U. z 2005 r., nr 108, poz. 908.

⁸ W. Kotowski, *Przestępstwa drogowe. Komentarz*, Warszawa 2006, s. 41.

rusza, niestety jednocześnie z pieszą, która zostaje potrącona na przejściu dla pieszych, w wyniku czego dochodzi u niej do pęknięcia miednicy, które nie podlega zrośnięciu. Naruszenie reguł ostrożności w ruchu dokonane przez kierowcę nie było rażące; ruszając, mógł on rozwinąć prędkość około 15–20 km na godzinę. Jednakże u osób starszych układ kostny jest na tyle słaby, że nawet lekkie uderzenie czy upadek może doprowadzić do ciężkich urazów. Tego rodzaju uszkodzenie ciała najprawdopodobniej zakwalifikowane zostanie jako ciężkie. Jeżeli tak, to kierowca poniesie odpowiedzialność za przestępstwo typu kwalifikowanego z art. 177 § 2 k.k., mimo iż stopień naruszenia reguł ostrożności w ruchu był niewielki. Najprawdopodobniej za wykroczenie zostanie uznane zachowanie się kierowcy, który, uciekając z prędkością 130 km na godzinę przed policyjnym radiowozem, uderza całym impetem w tył autobusu pełnego pasażerów, przy zastrzeżeniu, iż nikt – ani kierowca autobusu, ani podróżujący – nie odniósł naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia powyżej 7 dni. Brak skutku w postaci co najmniej średniego uszczerbku na zdrowiu, mimo wysokiego stopnia naruszenia reguł ostrożności, implikuje kwalifikację czynu jako wykroczenia.

Powyższe uwagi prowadzą do konstatacji, że stopień naruszenia reguł ostrożności jest irrelevantny dla kwalifikacji prawnej czynu jako przestępstwa albo wykroczenia. Jak słusznie twierdzi A. Górski, dla przypisania odpowiedzialności za przestępstwo wypadku komunikacyjnego naruszenie zasad bezpieczeństwa jest warunkiem koincydentalnym, nie zaś jedynym – istotnym⁹. Zawinienie i społeczną szkodliwość czynu uwzględnia się już tylko na płaszczyźnie konkretnej – stosowania prawa, co znajdzie wyraz w surowości środków prawnej reakcji na przestępstwo albo wykroczenie, czyli odpowiednio kar, środków karnych, środków związanych z poddaniem sprawcy próbie. Skutkowy charakter przestępstwa z art. 177 k.k. powoduje zatem, że wyższy stopień zawinienia czynu bez skutku w postaci minimum średniego uszczerbku na zdrowiu zostanie uwzględniony w ramach reakcji na wykroczenie, zaś niższy stopień zawinienia przy wystąpieniu tego rodzaju skutku będzie badany w postępowaniu karnym. Takie rozwiązanie ustawodawcze wydaje się być pozbawione wewnętrznej konsekwencji.

Należy zgodzić się z J. Wojciechowskim, który, krytykując zmianę zakresu znamion przestępstwa wypadku komunikacyjnego w kodeksie karnym z 1997 r. w stosunku do kodeksu karnego z 1969 r., twierdzi, że w obecnym stanie prawnym w pewnych sytuacjach, gdy zdarzenie będzie się wiązało ze zniszczeniem lub zagrożeniem mienia w wielkich rozmiarach, rozważać powinno się odpowiedzialność karną za spowodowanie katastrofy komunikacyjnej lub jej bezpośredniego niebezpieczeństwa. Jednakże, jeżeli rozmiary zdarzenia lub

⁹ A. Górski, *Glosa do wyroku SN z dnia 8.03.2000 (III KKN 231/98)*, OSP 2001/6, s. 321.

zaistniałego w związku z nim zagrożenia nie osiągną natężenia wymaganego przepisami art. 173 bądź art. 174 k.k., to przy braku ofiar w ludziach powstanie jedynie odpowiedzialność za wykroczenie. Poza tym czasem praktyczne skutki ograniczenia odpowiedzialności mogą budzić zastrzeżenia w tym sensie, że do odpowiedzialności karnej nie będą mogli zostać pociągnięci sprawcy kolizji bardzo groźnych, w ramach których niebezpieczeństwo ofiar w ludziach było realne, a nie ziściło się w postaci naruszenia tylko dzięki „szczęśliwemu zbiegowi okoliczności”¹⁰.

Jak już sygnalizowano, takie zróżnicowanie odpowiedzialności nie da się pogodzić z zawinieniem i społeczną szkodliwością konkretnych czynów mających miejsce w ruchu lądowym. Warto więc rozważyć powrót do znamion typu podstawowego wypadku komunikacyjnego z art. 145 k.k. z 1969 r., który stanowił, iż karze pozbawienia wolności do lat 3 podlegał ten, kto naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, spowodował nieumyślnie uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby albo poważną szkodę w mieniu. Niemniej jednak nie wszystkie rozwiązania przewidziane w powołanym przepisie dawnego kodeksu karnego zasługują na aprobatę.

Wydaje się, że w obecnym stanie prawnym słusznie użyto znamienia „wypadek”, gdyż pozwala ono na ograniczenie podpadających pod przepis art. 177 k.k. czynów do zdarzeń zaistniałych w ruchu. Pod pojęciem wypadku drogowego rozumie się zdarzenie mające miejsce w ruchu drogowym, wynikłe z naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem są nieumyślnie spowodowane obrażenia ciała, w efekcie czego zostały naruszone czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia w zakresie wskazanym w art. 177 k.k.¹¹ Z kręgu znamion wyeliminowano tzw. lekkie uszkodzenie ciała, co uznać należy za zabieg trafny.

Pod rządami kodeksu karnego z 1969 r. nie precyzowano, o jaki rodzaj uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia chodzi. Stwierdzenie: „spowodował nieumyślnie uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby” uprawniało do rozbieżnych interpretacji. Wyrażano bowiem pogląd, zgodnie z którym uszkodzenie ciała na czas najwyżej 7 dni mogło stanowić skutek czynu zabronionego z art. 145 § 1 k.k. z 1969 r., z drugiej zaś strony formułowano tezy przeciwne. Do zwolenników pierwszego stanowiska można zaliczyć R. A. Stefańskiego, który twierdzi, że w porównaniu z kodeksem karnym z 1969 r. zmiany w zakresie konstrukcji przestępstwa wypadku w komunikacji polegają między innymi na kontrawencjonalizacji wypadku, którego skutkiem jest lekkie uszko-

¹⁰ J. Wojciechowski, *Odpowiedzialność za wypadki komunikacyjne*, Rzeczpospolita 1998/48, s. 15.

¹¹ Por. R. A. Stefański, *Przestępstwa drogowe w nowym kodeksie karnym*, Kraków 1999, s. 82–83.

dzenie ciała¹². Pogląd przeciwny wskazał K. Buchała, przytaczając część uchwały SN z 1975 r., według której przez określone w § 1 art. 145 skutki należało rozumieć uszkodzenia ciała lub rozstrój zdrowia, o których była mowa w art. 156 § 1 i 2 k.k. Chodziło o takie skutki, które nie polegały wyłącznie na spowodowaniu nieznacznych śladów na ciele, ale naruszały czynności narządu ciała lub wywoływały rozstrój zdrowia niemający charakteru ciężkiego w rozumieniu art. 155 § 1 k.k.¹³

Znamieniem, które znajdowało się w regulacji art. 145 § 1 d.k.k., a o które powinien zostać uzupełniony art. 177 § 1 obowiązującego kodeksu, jest spowodowanie zniszczenia lub uszkodzenia mienia, które świadczyłoby o potencjalnym zagrożeniu, jakie wytworzył sprawca zdarzenia drogowego w sytuacji, gdy czyn nie osiągnął rozmiarów spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu. W kodeksie karnym z 1969 r. znamię to występowało jako „poważna szkoda w mieniu”. Chodziło tutaj o szkodę w mieniu innej osoby niż sprawca. Określenie, na ile szkoda była poważna, odnoszono do wyceny kwotowej, w znaczeniu orientacyjnym, zróżnicowanym w miarę utraty przez pieniądź wartości, albo też uznawano, że zasadniczym kryterium, od którego zależy przyjęcie, iż szkoda jest poważna, powinno być takie wyrządzenie jej przez uczestnika ruchu drogowego w mieniu innej osoby (fizycznej lub prawnej), które polega albo na całkowitym zniszczeniu, albo istotnym uszkodzeniu tego mienia¹⁴.

Aktualnie obowiązujący kodeks karny nie posługuje się pojęciem poważnej szkody. Znamię to występuje jednak w regulacjach pozaustawowego prawa karnego¹⁵. Koincydentalne istnienie pojęć „znaczna” i „poważna” szkoda uznać trzeba za niekonsekwencję ze strony legislatora. Leksykalnie są one zbliżone, więc w spójnym systemie prawa karnego należy zdecydować się na jedno z nich. W art. 115 § 7 k.k. wprowadzono definicje legalne „znacznej szkody majątko-

¹² *Loc. cit.*

¹³ **K. Buchała**, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 128–129.

¹⁴ *Ibidem*, s. 130.

¹⁵ Między innymi w przepisach karnych ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r., nr 153, poz. 1503, z późn. zm.). Art. 23 ust. 1 powołanej ustawy stanowi, że grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2 podlega ten, kto wbrew ciążącemu na nim obowiązkowi w stosunku do przedsiębiorcy, ujawnia innej osobie lub wykorzystuje we własnej działalności gospodarczej informację stanowiącą tajemnicę przedsiębiorstwa, jeżeli wyrządza to poważną szkodę przedsiębiorcy. Z kolei zgodnie z art. 24 tejże ustawy, grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2 polega sprawca, który za pomocą technicznych środków reprodukcji, kopiuje zewnętrzną postać produktu lub tak skopiowany wprowadza do obrotu, stwarzając tym możliwość wprowadzenia klientów w błąd co do tożsamości producenta lub produktu, czym wyrządza poważną szkodę przedsiębiorcy.

wej” oraz „szkody majątkowej w wielkich rozmiarach”. Oba wskazane określenia powiązane są wartościowo z wyznaczeniem znacznej lub wielkiej wartości mienia; sumując – zgodnie z art. 115 § 7 k.k. w zw. z art. 115 § 5 i 6 k.k.

Za znaczną szkodę należy uznać taką, której wartość w chwili popełnienia czynu zabronionego przekracza dwustukrotność najniższego miesięcznego wynagrodzenia, a za szkodę w wielkich rozmiarach – taką, której wartość w chwili popełnienia czynu zabronionego przekracza tysiąckrotną wysokość najniższego miesięcznego wynagrodzenia. Wydaje się, iż kodeksowa interpretacja niniejszych wartości szkód jest zbyt dosłowna i sztampowa. Nie wartość obiektywna bowiem, ale użyteczność i możliwość substytucji danego dobra dla poszkodowanego powinna być brana pod uwagę przy szacowaniu, czy szkoda jest znaczna. Zdarza się przecież, że w wyniku kolizji samochód poszkodowanego zostaje całkowicie zniszczony. Jego wartość jest niższa niż dwustukrotność najniższego miesięcznego wynagrodzenia w chwili czynu, ale pojazd ten stanowił źródło utrzymania kilkuosobowej rodziny (np. taksówka). Przy założeniu, iż auto to było przed zdarzeniem sprawne, nie będzie można przyjąć znaczności szkody, mimo że w następstwie kolizji taksówkarz traci samochód. Mając na uwadze powyższe, rozmiarów szkody nie powinno się szacować jedynie w oparciu o kryteria *stricte* majątkowe. W związku z tym, że ustawodawca tak bardzo powiązał znaczną szkodę z mieniem znacznej wartości, winno się powrócić do pojęcia szkody poważnej.

Podsumowując dotychczasowe wywody, trzeba stwierdzić, że o zakwalifikowaniu danego zdarzenia drogowego jako przestępstwa albo wykroczenia często decyduje przypadek. Ze stosunkowo niewielkiego przekroczenia reguł ostrożności i niewielkiego stopnia zawinienia może powstać odpowiedzialność karna, a ze zdarzenia niosącego potencjalnie wysoki ładunek niebezpieczeństwa – jedynie odpowiedzialność wykroczeniowa. Dzieje się tak, ponieważ znamiona przestępstwa wypadku komunikacyjnego sformułowane zostały zbyt wąsko. Można pokusić się o propozycję, by zostały one zmienione w ramach strony przedmiotowej poprzez rozszerzenie znamion skutku o wyrządzenie poważnej szkody w mieniu. Zaistnienie takiej szkody w związku z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu jest najczęściej oznaką wysokiego stopnia zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi, powinno więc być z założenia traktowane poważniej niż przeciętna stłuczka. Redakcja przepisu art. 177 § 1 k.k. powinna zostać uzupełniona o znamię spowodowania poważnej szkody w mieniu, a ocena, na ile szkoda jest poważna – poprzez pryzmat *damnum emergens* i *lucrum cessans* dla poszkodowanego oraz obraz potencjalnego, acz bliskiego ziszczenia się niebezpieczeństwa, jakie zniszczeniem lub uszkodzeniem mienia spowodował sprawca zdarzenia drogowego.