

TADEUSZ CYPRIAN

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KARNA ZA WYPADKI DROGOWE

WSTĘP

Problem odpowiedzialności karnej za wypadki drogowe staje się dziś coraz bardziej jednym z centralnych problemów prawa karnego.

Wystarczy przypomnieć, że wedle statystyki Organizacji Narodów Zjednoczonych w wypadkach drogowych w Europie rocznie ginie 60 000 osób, a 1 300 000 osób odnosi rany.

Jak wynika z badań statystycznych prowadzonych w poszczególnych krajach, ilość wypadków zawinionych przez uczestników ruchu drogowego (a więc nie tylko kierowców) wynosi około 70%, a więc stanowi teren działania prawa karnego. Żadna dziedzina przestępczości nie pociąga za sobą tylu ofiar i żadna nie stanowi tak powszechnego niebezpieczeństwa społecznego, jak dziedzina wypadków drogowych.

Stosunkowo bardzo niedawno rozpoczęto wszechstronne badania przyczyn tych wypadków, by na ich podstawie szukać środków zaradczych. Zmusza do tego bardzo szybko postępujące zmotoryzowanie krajów Europy, a co za tym idzie również szybko rosnąca liczba wypadków, które w ogromnym procencie wynikają z winy ludzi biorących udział w ruchu drogowym.

Badania przyczyn wypadków drogowych muszą być wielotorowe; należy badać równolegle problemy techniczne i prawne, psychologiczne i lekarskie, by po połączeniu wniosków wpływających z każdej dziedziny badań dojść do konkluzji pozwalającej na należyte stosowanie zarówno środków karnych, jak i sposobów zapobiegania wypadkom w przyszłości.

Z tego złożonego kompleksu zagadnień będziemy się starali wydźlić i rozważyć jeden problem, interesujący przede wszystkim prawnika, a mianowicie problem odpowiedzialności karnej za wypadki drogowe.

Ale i ten problem jest jeszcze zbyt szeroki, by zmieścić się w ramach naszego referatu, gdybyśmy objęli nim zarówno odpowiedzialność za przestępstwa przewidziane w kodeksie karnym, jak i odpowiedzialność za wykroczenia drogowe, przewidziane w kodeksie drogowym.

Należy ograniczyć się więc do odpowiedzialności czysto karnej, tym

bardziej że przepisy kodeksów karnych, jak to się okaże z dalszej treści referatu, są w wysokim stopniu blankietowe i muszą być każdorazowo wypełniane treścią zaczerpniętą z przepisów drogowych. Dlatego sprawę kodeksów drogowych poruszymy jedynie ubocznie, zwłaszcza zaś w związku z postulatami dotyczącymi międzynarodowego ujednoczenia zawartych w tych kodeksach przepisów o charakterze porządkowo-technicznym.

W zakres naszego artykułu wejdą następujące rozważania:

1. krótki przegląd obecnego stanu prawnego w zakresie odpowiedzialności karnej za wypadki drogowe w kilku najbardziej zmotoryzowanych krajach Europy;

2. zobrazowanie obecnego stanu prawnego w tej dziedzinie w ustawodawstwie i orzecznictwie sądowym polskim;

3. wnioski dotyczące postulatów *de lege ferenda* w zakresie przepisów karnych przy uwzględnieniu zamierzeń kodyfikacyjnych w tej dziedzinie, zawartych w projekcie nowego polskiego kodeksu karnego.

Tak określone ramy pozwolą zobrazować stan prawny w tej dziedzinie, z uwagi zaś na to, że projekt nowego polskiego kodeksu karnego poświęca szczególną uwagę wypadkom drogowym, pozwolą na krytyczną ocenę zamierzeń i osiągnięć w tej dziedzinie w świetle najnowszej (bo będącej dopiero na ukończeniu) kodyfikacji.

POJĘCIE WYPADKU DROGOWEGO

Wydarzenie zwane potocznie wypadkiem drogowym ma bardzo złożoną naturę. Składają się na nie elementy techniczne, psychologiczne, lekarskie i prawne, tak nierozłącznie ze sobą splecione, że nawet dla celów analizy naukowej trudno je od siebie oddzielić. Stąd usiłowania, by rozważyć wypadek drogowy na płaszczyźnie jedynie dogmatyczno-prawnej nie prowadzą do celu, dając jednostronny i zdeformowany obraz przedmiotu badań.

Ten złożony charakter wypadku drogowego powoduje również brak ścisłej jego definicji.

Co należy bowiem nazwać wypadkiem drogowym? Oczywiście, wydarzenie na jezdni, w którym na skutek ruchu pojazdów dochodzi do śmierci lub poważnych obrażeń człowieka bądź do poważnych szkód materialnych, może być bez zastrzeżeń uznane za wypadek drogowy.

Ale czy będzie nim uszkodzenie pojazdu lub pojazdów, lekkie obrażenie ciała człowieka, wpadnięcie pojazdu do rowu? Wreszcie, czy będzie wypadkiem drogowym najpoważniejsze nawet zagrożenie życia, zdrowia lub rzeczy, jeśli wydarzenie zakończyło się bez żadnej konkretnej szkody?

Niektóre ustawodawstwa odróżniają katastrofę od wypadku, ale nie wydaje się, by to odróżnienie było z punktu widzenia teorii potrzebne, gdyż granica może tu być bądź tylko ilościowa, a przy tym płynna, bądź umowna i mało przekonywająca (np. rozbiecie się autobusu będzie katastrofą, rozbiecie samochodu osobowego wypadkiem, albo też katastrofą będzie wydarzenie zakończone śmiercią lub ciężkim uszkodzeniem ciała, wypadkiem lekkie uszkodzenie ciała lub szkoda rzeczowa).

Również uważanie za wypadek drogowy zderzenia się pojazdów nie jest przekonywające, bo jest nim również rozbiecie pojazdu o drzewo lub przejechanie przechodnia.

Tak więc nie mamy ogólnie przyjętej definicji wypadku drogowego i stąd niemożność operowania jednolitymi danymi statystycznymi, jak i niemożność wyraźnego obrysowania granie tego stanu faktycznego w ustawodawstwie. Wydaje się, że rzeczą najwłaściwszą jest nie dążyć do definicji w ustawodawstwie, ograniczając się do pojęcia „wypadek drogowy” w szerokim ujęciu, pozostawiając resztę praktyce orzecznictwa.

Natomiast dla celów teorii, jak i statystyki można by spróbować dać następującą definicję: „Wypadkiem drogowym jest takie wydarzenie związane z ruchem pojazdów na drodze publicznej, w którym nastąpiło uszkodzenie ciała lub śmierć człowieka albo uszkodzenie rzeczy w znacznych rozmiarach”.

Definicja ta, czysto skutkowa, nie obejmuje wypadków zagrożenia, nie nadaje się więc do celów sądowo-karnych, gdzie konieczna jest również penalizacja spowodowania stanów zagrożenia, ale mogłaby może pomóc w ujednostajnieniu statystyki wypadków.

W każdym razie w toku rozważań stanu prawnego w dziedzinie wypadków drogowych musimy obejść się bez ich definicji.

PRAWO KARNE A POSTĘP TECHNIKI

Przy rozważaniu stanu prawnego w tej dziedzinie należy wyjść od stwierdzenia, że obowiązujące obecnie kodeksy karne większości najbardziej zmotoryzowanych krajów Europy nie są przystosowane do wymagań, jakie pod ich adresem stawia gwałtowny wzrost motoryzacji i związany z nim równie gwałtowny wzrost ilości wypadków drogowych, spowodowanych z winy człowieka. Prawo karne nie nądża w ogóle za postęmem techniki, a nie ulega wątpliwości, że dziedzina ruchu drogowego nastrocza najwięcej sposobności do stosowania sankcji karnych, skoro wypadki spowodowane winą człowieka

pociągają za sobą więcej ofiar niż jakakolwiek inna dziedzina przestępczości.

Mimo to jednak kodeksy karne krajów europejskich, datujące się z czasów, w których bądź motoryzacja w ogóle nie istniała, bądź nie stanowiła tak palącego społecznie problemu, najczęściej nie znają stanów faktycznych, odpowiadających treści wypadku drogowego lub zagrożenia takim wypadkiem, nie mają należycie rozbudowanej konstrukcji winy nieumyślnej w odniesieniu do spowodowania wypadków i roztapiają te stany faktyczne w różnych, mniej lub więcej nieodpowiednich ogólnych przepisach dotyczących powszechnego niebezpieczeństwa, katastrof komunikacyjnych, pozbawienia życia człowieka oraz uszkodzeń ciała i rzeczy.

Krótki przegląd kilku ustawodawstw europejskich w krajach o bardzo dużym nasileniu motoryzacji daje obraz stanu prawnego w tej dziedzinie.

WYPADEK DROGOWY W NIEKTÓRYCH KODEKSACH EUROPEJSKICH

Chronologicznie najdawniejszy francuski kodeks karny z roku 1810 nie zawiera odrębnych przepisów dotyczących wypadków drogowych. Wypadki takie, powodujące uszkodzenie ciała lub śmierć człowieka podciągane są pod przepisy art. 319 (w brzmieniu dekretu z dnia 30 X 1935 r.), art. 32 i art. 483 pkt 2 (w brzmieniu z dnia 4 X 1945 r.)¹. Na podstawie specjalnej ustawy² karana jest ucieczka kierowcy po spowodowaniu wypadku. Reszta spraw, łącznie ze stanem nietrzeźwości kierowcy, regulowana jest przez kodeks drogowy, mający bardzo szerokie zastosowanie do wszelkich wykroczeń przeciwko zasadom bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych³.

Chronologicznie następnym po francuskim jest niemiecki kodeks karny z roku 1871, nie nowelizowany w dziedzinie ruchu drogowego w Niemieckiej Republice Demokratycznej, znowelizowany natomiast w tym zakresie w Niemieckiej Republice Federalnej. Tak więc w NRD obok bardzo nowoczesnego kodeksu drogowego z 4 X 1950 r. w brzmieniu z 18 VI 1959 r.⁴ obowiązują przepisy starego kodeksu karnego z 1871 r., zmuszające do podciągania wypadków drogowych pod różne przepisy o pozbawieniu życia, uszkodzeniu ciała itd. W NRF natomiast

¹ Dalloz, *Code Pénal*, Libraire Dalloz, Paryż 1958, uwaga 6 i 10 do art. 319, s. 210 i 211.

² Ustawa z dnia 17 VII 1908 r., Dalloz, op. cit., s. 377.

³ Code de la Route, ordonnance 58—1216 Nr 1 à 12 en date du 15 Décembre 1958 (J. O. du dec 1958 p. 11280).

⁴ G Bl. I S. 609.

obowiązujący tam również kodeks karny z roku 1871 otrzymał w drodze nowelizacji⁵ nowy paragraf 315a, dotyczący specjalnie ruchu drogowego („Narażenie na niebezpieczeństwo ruchu drogowego”), który przewiduje w kilku punktach karalność za ściśle określone działania, a mianowicie:

1. w punkcie 2 za prowadzenie pojazdu przez kierowcę będącego w stanie nietrzeźwości,

2. w punkcie 3 za prowadzenie pojazdu przez kierowcę wykazującego zaburzenia duchowe lub fizyczne, nie pozwalające mu na bezpieczne branie udziału w ruchu drogowym,

3. w punkcie 4 za prowadzenie pojazdu w sposób bezwzględny lub niezgodny z zasadami ruchu, za nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe wyprzedzanie oraz zbyt szybką jazdę w miejscach bez należytej widoczności, na skrzyżowaniach dróg i drogach wlotowych.

Jeżeli sprawca (we wszystkich punktach) sprowadza przez to niebezpieczeństwo powszechne, karalne są również działania opisane wyżej, popełnione z winy nieumyślnej.

Karą za działania z winy umyślnej jest więzienie, a w szczególnie ciężkich przypadkach ciężkie więzienie do dziewięciu lat, za działania z winy nieumyślnej więzienie do dwóch lat lub grzywna.

W ten sposób problem penalizacji wypadków drogowych w NRF został uregulowany w sposób pozwalający na należyte stosowanie przepisu specjalnego. Ale rozwiązanie to nie jest uważane za idealne, o czym świadczą nowe sformułowania artykułów dotyczących wypadków drogowych w opracowywanym obecnie projekcie nowego kodeksu karnego⁶.

Włoski kodeks karny z roku 1930, nowelizowany w roku 1955, poświęca bezpieczeństwu ruchu drogowego tylko jeden artykuł (art. 432, zamachy na bezpieczeństwo w transporcie), ale przepis ten dotyczy „transportu publicznego”, a więc środków „komunikacji, a nie lokomocji”, jak to niegdyś odróżniał twórca polskiego kodeksu karnego prof. Makarewicz. Są tym przepisem objęte samoloty i koleje, zarówno jak autobusy etc., ale nie samochody służące do komunikacji indywidualnej⁷.

Sprawy ruchu drogowego reguluje kodeks drogowy z roku 1959 (tekst jednolity).

⁵ Tekst jednolity z dnia 25 VIII 1953 r., BGBl, I S. 1083.

⁶ Entwurf des Strafgesetzbuches E 1959. II. nach den Beschlüssen der Großen Strafrechtskommission, Bonn 1959, § 344—347.

⁷ I codici penali annotati, g. Lattanzi, Dott., A. Giuffrè Editore, Milano 1956, s. 290; Codice della Strada, Testo unico di 15 giugno 1959, n. 393, L. di G. Pirola, Milano 1959.

Wielka Brytania, mimo że nie posiada kodeksu karnego w kontynentalnym znaczeniu, poświęca dużo uwagi wypadkom drogowym.

Wszelkie uszkodzenia ciała człowieka przez nieostrożne prowadzenie pojazdu, nadmierna szybkość lub inne naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu podpadają pod przepis ustawy o przestępstwach przeciw osobom jako występki (*misdemeanour*) i podlegają karze do 2 lat więzienia, jeśli inne ustawy nie przewidują w danym przypadku kary surowszej⁸.

Spraw drogowych dotyczy specjalnie *Road Traffic Act 1930*, uzupełniony w roku 1934 i 1956, przewidujący karalność naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu motorowego⁹.

Tak więc karalne jest niebezpieczne dla otoczenia prowadzenie pojazdu mechanicznego (*reckless driving*); wystarczy tu potencjalne niebezpieczeństwo dla innych użytkowników drogi z uwagi na nadmierną szybkość, ruch na drodze, jej kształtowanie (zakręty, skrzyżowania, nawierzchnia itd.). Karą jest więzienie do 2 lat, bądź w postępowaniu uproszczonym (*summary jurisdiction*) do 4 miesięcy i grzywna do £ 100 (*Section 11*).

Prowadzenie lub usiłowanie prowadzenia pojazdu mechanicznego przez kierowcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości przewidziane jest przez przepis *section 15* ustawy i zagrożone karą więzienia do 6 miesięcy i grzywną, bądź w postępowaniu uproszczonym do 4 miesięcy i grzywną do £ 50.

Spowodowanie śmierci człowieka w wypadku drogowym przewidziane jest w nowym *Road Traffic Act 1956*; przepis *section 8* stanowi, że bezwzględne (*reckless*) lub nieostrożne prowadzenie pojazdu, powodujące śmierć człowieka, pociąga za sobą karę więzienia do pięciu lat. Poza tym przepisy *Road Traffic Act* obejmują szereg stanów faktycznych dotyczących różnych wypadków drogowych, które sążone są w drodze postępowania uproszczonego (*summary jurisdiction*).

Przepisy te przewidują przy każdym poważniejszym wypadku pozbawienie kierowcy prawa jazdy.

Szwajcarski kodeks karny z roku 1937 poświęca w rozdz. IX („Zbrodnie i występki przeciw komunikacji publicznej”) jeden artykuł (art. 237) częściowo ruchowi drogowemu¹⁰. Artykuł ten stanowi, że: „kto umyślnie przeszkadza, zakłóca lub naraża na niebezpieczeństwo ruch publiczny (*circulation publique*), a w szczególności ruch na drogach publicznych, na wodzie lub w powietrzu i w ten sposób świa-

⁸ *Section 35, Offences against the Person Act 1861, Harris's Criminal Law, wyd. 19, Sweet and Maxwell, Londyn 1954, s. 294.*

⁹ *S. G. Wilkinson, Road Traffic Offences, The Solicitor's Law Stationery Society Ltd 1958.*

¹⁰ *Code Pénal Suisse du 21 décembre 1937.*

domie sprowadza niebezpieczeństwo życia lub zdrowia człowieka, podlega karze pozbawienia wolności".

W przypadku narażenia na niebezpieczeństwo większej ilości osób kara może sięgnąć dziesięciu lat więzienia; w razie winy nieumyślnej może być orzeczona bądź kara pozbawienia wolności, bądź grzywna (ust. 2 i 3 art. 237). Reszta spraw regulowana jest przez bardzo nowoczesny kodeks drogowy, obejmujący całość przepisów dotyczących różnych dziedzin ruchu drogowego¹¹.

Nowo ogłoszony, obowiązujący od dnia 1 I 1961 r. kodeks karny RFSRR ogranicza się w rozdz. X (dotyczącym przestępstw przeciwko powszechnemu bezpieczeństwu, powszechnemu porządkowi i zdrowiu ludności) do dwóch artykułów (art. 212 i 213), związanych z ruchem drogowym.

Art. 212 obejmuje naruszenie przepisów bezpieczeństwa ruchu motorowego przez osoby nie będące pracownikami autotransportu (osoby te podlegają odpowiedzialności służbowej) i stanowi, że karalne jest „naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu motorowego, pociągające za sobą mniej ciężkie lub lekkie uszkodzenie ciała pokrzywdzonego — kara 2 lata pozbawienia wolności lub 1 rok pracy poprawczej i odebranie prawa jazdy na okres do 2 lat, lub bez odebrania tego prawa. Jeżeli nastąpiła śmierć lub ciężkie uszkodzenie ciała — kara do 10 lat i 3 lata pozbawienia prawa jazdy lub bez pozbawienia tego prawa."

Art. 213 obejmuje naruszenie przepisów obowiązujących w transporcie i stanowi, że karalne jest „naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa, jeśli sprowadziło śmierć ludzi lub inne poważne skutki, kara do 5 lat pozbawienia wolności".

Tak więc kodeks ten przewiduje już osobne stany faktyczne dla wypadków drogowych, ujęte jednak zupełnie odmiennie niż to ma miejsce w państwach kapitalistycznych. Penalizacja wypadków drogowych uzależniona jest tu od skutku, którym są lekkie bądź ciężkie uszkodzenie ciała albo śmierć człowieka. Syntetyczność ujęcia kryterium odpowiedzialności, jakim jest naruszenie zasad i przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu motorowego, daje szeroką swobodę oceny sądom.

Natomiast podmiotem przestępstwa może być jedynie osoba nie będąca pracownikiem autotransportu. Wobec tego pracownicy państwowi, stanowiący największą grupę kierowców w Związku Radzieckim, odpowiadają nie z tych przepisów, lecz z przepisów o przestępstwach służbowych.

Polski kodeks karny z roku 1932 nie zawiera osobnych przepisów

¹¹ *Strassenverkehrsrecht*, Helbing und Lichtenhahn, Basel 1960.

dotyczących odpowiedzialności karnej za wypadki drogowe, które podciąga bądź pod art. 215 k.k. (sprowadzenie powszechnego niebezpieczeństwa w komunikacji, tak z winy umyślnej, jak i nieumyślnej), art. 230 (nieumyślne pozbawienie życia), art. 242 (narażenie na niebezpieczeństwo życia poszczególnych osób), art. 235 i 236 (bardzo ciężkie i ciężkie uszkodzenie ciała), art. 243 (porzucenie w niebezpieczeństwie, czyli ucieczka kierowcy) i art. 263 (uszkodzenie rzeczy). Ale gros wypadków drogowych sądy rozpoznają na zasadzie art. 215 k.k. (sprowadzenie powszechnego niebezpieczeństwa w komunikacji), gdzie do znamion ustawowych należy samo spowodowanie zagrożenia, nawet jeżeli do wypadku nie doszło.

Kodeks drogowy stanowi rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z dnia 27 X 1937 r.¹², obejmujące całokształt spraw związanych z ruchem drogowym, obecnie jednak mocno już przestarzałe ze względu na bardzo szybki rozwój motoryzacji w Polsce po ostatniej wojnie.

Tak wygląda krótki, informacyjny przegląd kodeksowego stanu prawnego dotyczącego wypadków drogowych w różnych krajach Europy.

Na tle tego przeglądu przystąpimy obecnie do analizy poglądów orzecznictwa sądów polskich na sprawy wypadków drogowych.

WYPADEK DROGOWY W ORZECZNICTWIE POLSKIM

Jak już o tym była mowa, polski kodeks karny z roku 1932 w sprawach o wypadki drogowe zasadniczo operuje przepisem art. 215 z rozdz. XXXIII, który w części dotyczącej komunikacji drogowej stanowi „§ 1. Kto sprowadza niebezpieczeństwo ... katastrofy w komunikacji lądowej ... podlega karze więzienia. § 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze aresztu lub grzywny”.

Cechą charakterystyczną przestępstw przewidzianych w rozdz. XXXIII jest sprowadzenie niebezpieczeństwa dla większej ilości bliżej nie oznaczonych jednostek ludzkich, jak również dla większej ilości bliżej nie określonych przedmiotów majątkowych. Karze ulega już samo stworzenie takiej groźnej sytuacji, bez względu na to, czy skutek grożący nastąpił¹³.

Sąd Najwyższy w bardzo bogatym orzecznictwie na temat art. 215 k.k. sprecyzował istotną treść użytych w tym przepisie określeń.

Tak więc: „Katastrofą w komunikacji jest każdy wypadek, który

¹² Dz. U. nr 85, poz. 616 z późniejszymi uzupełnieniami i zmianami

¹³ Motywy ustawodawcze do rozdz. XXXIII k. k.

powoduje niebezpieczeństwo dla życia, zdrowia albo w znacznych rozmiarach dla mienia osób korzystających ze środków komunikacji" ¹⁴.

Sąd Najwyższy, wiążąc przepis art. 215 k.k. z ruchem drogowym, przystosował zawarte w tym przepisie pojęcia do nowoczesnego stanu techniki: „Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy samochodowej na szosie lub innych drogach publicznych mieści w sobie znamiona przestępstwa z art. 215 k.k., ponieważ w warunkach współczesnego rozwoju techniki komunikacja kołowa jest tak dalece rozpowszechniona, iż niezależnie od tego, czy katastrofie uległy pojazdy przeznaczone do zawodowego przewożenia pasażerów, czy inne — samo niebezpieczeństwo katastrofy na drodze, po której pojazdy takie stale i systematycznie się poruszają, wypełnia wszystkie przedmiotowe znamiona przestępstw z art. 215 k.k.” ¹⁵.

Ale to niebezpieczeństwo musi być realne, musi zagrażać nie abstrakcyjnie, lecz w danym konkretnym przypadku: „Niebezpieczeństwo katastrofy, o którym mówi art. 215 k.k., nie jest pojęciem abstrakcyjnym; dotyczy ono takiej sytuacji, w której groźba katastrofy jest jak najbardziej realna i bezpośrednia. Dlatego też nie każde nieprawidłowe zachowanie się kierowcy pojazdu mechanicznego, aczkolwiek teoretycznie stwarza stan zagrożenia, jest równoznaczne ze sprowadzeniem niebezpieczeństwa katastrofy. Decydują o tym konkretne, obiektywne warunki, wśród których sprawca działał” ¹⁶.

Ustalenie przedmiotowej strony wypadku drogowego w świetle przepisu art. 215 k.k. nastąpiło więc w sposób bardzo wyraźny, choć przesunęło akcent ze skutku w postaci wypadku na spowodowanie stanu zagrożenia, poprzedzającego sam wypadek.

Nie ulega wątpliwości, że jest to równoznaczne ze skrzywieniem rzeczywistego obrazu sytuacji, będącej przedmiotem oceny sądu. Nie idzie przecież o to, że sprawca wywołał zagrożenie; skoro już raz wypadek nastąpił, powinien on być przedmiotem głównego zainteresowania sądu, nie zaś to, co go poprzedziło.

Ale jeszcze większe komplikacje wywołała w orzecznictwie sprawa strony podmiotowej wypadku, a więc winy sprawcy. Przepis art. 215 k.k. przewiduje za przestępstwa popełnione z winy umyślnej karę więzienia do piętnastu lat, za przestępstwa popełnione z winy nieumyślnej natomiast jedynie karę aresztu do roku. W dobie postępu technicz-

¹⁴ Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 9 V 1950 (K. 1904/49), „Państwo i Prawo” 1950, nr 1, s. 169.

¹⁵ Orzeczenie Sądu Najwyższego z roku 1952 (SN 50/52), komentarz do kodeksu karnego Mieczysława Siewierskiego, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1958, s. 287.

¹⁶ Orzeczenie Sądu Najwyższego z roku 1957 (I. K. 320/57), cyt. za komentarzem Siewierskiego, s. 287.

nego, narastającej motoryzacji i mechanizacji codziennego życia problem winy nieumyślnej wysuwa się na pierwszy plan.

Już nie wina umyślna, aczkolwiek wskazująca na duży potencjał złej woli jednostki, jest szczególnie niebezpieczna społecznie, lecz właśnie wina nieumyślna, rodząca katastrofalne w swych rozmiarach skutki wywołane lekkomyślnością lub niedbalstwem sprawcy, działającego przy pomocy maszyny. Maszyna ta dzięki swojej potędze uwielokrotnia każde wadliwe działanie człowieka i już samodzielnie sieje śmierć i zniszczenie. Przy zastosowaniu przepisu art. 215 k.k. dlatego też powstały trudności w tym zakresie, związane z wymiarem kary. Między górną granicą wymiaru kary za przestępstwo z winy umyślnej, wynoszącą 15 lat więzienia, a górną granicą za przestępstwo z winy nieumyślnej, wynoszącą jeden rok aresztu, istnieje tak rażąca dysproporcja, że w praktyce trudno jest do wypadków drogowych stosować przepis o winie nieumyślnej, choć na ogół nigdy nie można tu mówić o tym, że kierowca umyślnie chciał spowodować stan zagrożenia lub katastrofy.

Orzecznictwo polskie uciekło się więc do znanego polskiemu kodeksowi karnemu pojęcia zamiaru ewentualnego (*dolus eventualis*) jako podstawy do zbudowania sztucznej konstrukcji „przewidywania i godzenia się” na skutek. Wychodzi tu orzecznictwo z założenia, że sprawca może nie chcieć wywołania katastrofy, ale zachowaniem swym wskazuje, że godzi się na sprowadzenie samego jej niebezpieczeństwa, a więc działa z zamiarem ewentualnym.

U podstaw tego rozumowania leżą następujące założenia: 1. kierowca jako fachowiec ma możliwość przewidywania pewnych sytuacji typowych, 2. skoro ma tę możliwość, to przewiduje skutki swego zachowania się, 3. jeżeli mimo to podejmuje działanie, które może skutki te sprowadzić, to godzi się na ich nastąpienie.

Oczywiście, rozumowanie to życiowo wykazuje poważne błędy, gdyż kierowca „godzący się” na spowodowanie katastrofy, której możliwość przewiduje, ryzykuje również i swoje własne życie, w praktyce sytuacja ta więc nie zachodzi (chyba na wyścigach samochodowych), mimo to jednak konstrukcja zamiaru ewentualnego stosowana jest w ostatnich zwłaszcza latach szeroko, w połączeniu z art. 215 k.k.: „Skoro doświadczony szofer w stanie silnego wyczerpania i przemęczenia w niekorzystnych warunkach jazdy przy słabej widoczności i na oślizgłej jezdni prowadzi na ulicach dużego miasta samochód z szybkością 70–80 km na godzinę, to godzi się na to, że w ten sposób sprowadza niebezpieczeństwo w komunikacji drogowej. Kwalifikacja tedy z art. 215 § 1 k.k. jest prawidłowa”¹⁷.

¹⁷ Orzeczenie SN z 14 X 1958 (III K. 285/58), „Państwo i Prawo” 1959, nr 6, s. 753.

Zamiar ewentualny wynika tu więc z przesłanek, o których była mowa, uzasadniających wniosek, że kierowca możliwość wypadku przewiduje i na nią się godzi.

Tak więc właśnie z powodu niedostateczności sankcji karnej za przestępstwa z art. 215 k.k. popełnione z winy nieumyślnej, zamiar ewentualny stał się nieodłączną częścią kwalifikacji wypadków drogowych z art. 215 k.k.

Tylko wyjątkowo orzecznictwo przechodzi na winę nieumyślną w związku z wypadkami drogowymi; konstrukcja ta stosowana była zwłaszcza dawniej, przed ustaleniem praktyki podciągania wszystkich poważniejszych wypadków pod art. 215 k.k. cum doło eventuali: „Wina nieumyślna zachodzić może nie tylko wówczas, gdy sprawca narusza przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych, lecz także -wówczas, gdy narusza pewne zasady ruchu podyktowane zdrowym rozsądkiem, a wynikające z istoty obowiązku zachowania ostrożności przy takim ruchu”¹⁸.

Tam, gdzie katastrofa spowodowała jeszcze dalsze skutki, orzecznictwo stosuje konstrukcję zbiegu ustaw: „Jeśli następstwem działania sprawcy przestępstwa z art. 215 § 1 k.k. jest katastrofa i jako jej wynik śmierć człowieka, zachodzi zbieg przepisów art. 215 § 1 k.k. i art. 230 § 1 k.k. W takim przypadku zgodnie z przepisem art. 36 k.k. czyn zakwalifikowany zostaje z art. 215 § 1 k.k.”¹⁹.

Przepis art. 230 § 1 k.k. dotyczy nieumyślnego spowodowania śmierci człowieka i jest powszechnie stosowany przez orzecznictwo polskie w sprawach o wypadki drogowe, pociągające za sobą śmiertelne ofiary w ludziach.

W przypadkach, w których nie zachodzi „powszechne niebezpieczeństwo”, orzecznictwo polskie stosuje, przy wywołaniu stanu zagrożenia, przepis art. 242 k.k., dotyczący narażenia życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo: „Nieprzestrzeganie przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych mających na celu między innymi zachowanie bezpieczeństwa dla życia ludzkiego może zależnie od okoliczności danego przypadku spowodować zagrożenie życia człowieka. Ta zaś okoliczność, że konkretne skutki niezachowania przepisów były w danym przypadku nieznaczne, nie ma istotnego znaczenia dla bytu przestępstwa z art. 242 k.k., którego istota zostaje wypełniona już przez sam fakt wytworzenia sytuacji, zagraża-

¹⁸ Orzeczenie Sądu Najwyższego z roku 1949, cytowane za M. Siewierskim, *Kodeks karny z komentarzem*, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1958, s. 289.

¹⁹ Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 30 VIII 1952 (I. K. 361/52), „Orzecznictwo Sądu Najwyższego”, Zbiór Instytutu Nauk Prawnych PAN, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1958, s. 705, wyrok.

jącej bezpośrednio życiu człowieka, niezależnie od tego, czy jakakolwiek szkoda rzeczywiście nastąpiła"²⁰.

Orzeczenie to, zakreślające granice zastosowania art. 242 k.k. w sprawach o wypadki drogowe, nie straciło swej wagi i obecnie, gdyż Sąd Najwyższy od tego poglądu nie odstąpił.

Wypadek samochodowy nie zawsze spowodowany jest przez zawinienie jednej osoby; często zbiega się wina kilku osób, których działania składają się razem na podstawę wypadku. Takiej sytuacji dotyczy orzeczenie: „Przy wypadkach samochodowych zdarza się często, że wina sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy lub wypadku jest podzielona, tzn. że przestępstwo zostało zawinione przez dwie lub więcej osób. W takich przypadkach zbiegająca się z winą sprawcy wina osoby trzeciej lub pokrzywdzonego nie zwalnia sprawcy od odpowiedzialności, chyba że okoliczność ta pozbawiła go możliwości przewidywania skutku przestępnego lub przestępczości działania”²¹.

Orzeczenie to, pochodzące z okresu przedwojennego nie straciło na aktualności i dzisiaj.

I drugie orzeczenie, dotyczące tego samego problemu, ale już znacznie świeższej daty: „Wina osób, które ucierpiały wskutek katastrofy, posiada w procesie karnym znaczenie nie tylko dla określenia stopnia winy innych współsprawców zderzenia, lecz pociąga za sobą bezpośrednią odpowiedzialność karną winnych, niezależnie od tego, jakie skutki dla nich katastrofa spowodowała . . .”²².

Orzecznictwo polskie często nawiązuje do przepisów drogowych, zawartych w rozporządzeniu z 1937 r., stanowiącym dotychczas polski kodeks drogowy (nowy jest już opracowany i stanie się ustawą być może jeszcze w tym roku). Zwłaszcza przepisy tego rozporządzenia, dotyczące obowiązku zachowania należytej ostrożności, są często powoływane i komentowane przez Sąd Najwyższy: „Każdy pojazd mechaniczny winien być na drogach publicznych prowadzony z zachowaniem wszelkich środków ostrożności. Ta ogólna zasada obowiązuje wszystkie bez wyjątku pojazdy mechaniczne . . . Dlatego też sprawy o wypadki drogowe należy rozpatrywać przede wszystkim pod tym

²⁰ Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 18 I 1949 (III. K. 639/48), „Państwo i Prawo”, 1950, nr 1, s. 130.

²¹ Orzeczenie Sądu Najwyższego 268/35 i 295/35, cyt. za Aleksandrem Kafarskim, *Sprawy karne o wypadki samochodowe, czyli o trudnościach przy ich rozpoznawaniu*, „Państwo i Prawo” 1959, nr 5, s. 535.

²² Orzeczenie Sądu Najwyższego (O. S. N. 50/52), por. K. Siewierski, op. cit., s. 289.

kątem widzenia, a więc, czy kierowca samochodu zachował wszelkie środki ostrożności przy prowadzeniu wozu w konkretnej sytuacji"²³.

To stanowisko orzecznictwa jest bardzo konsekwentne, jak o tym świadczy inne orzeczenie: „Kierowca w czasie jazdy winien prowadzić pojazd mechaniczny w ten sposób, by stale nad nim panować w tym sensie, aby prowadzony przez niego pojazd nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu. Dlatego też do elementarnych obowiązków kierowcy należy stałe obserwowanie drogi, po której prowadzi pojazd. Niemożność należytego obserwowania drogi, np. z powodu uszkodzenia wycieraczki szyby w czasie ulewnego deszczu, i zmniejszona wskutek tego widoczność nakłada na kierowcę obowiązek zmniejszenia szybkości pojazdu mechanicznego do takich granic, by panował całkowicie nad prowadzonym pojazdem, nie stwarzając niebezpieczeństwa dla odbywającego się na drodze ruchu, a nawet jeżeli widoczność jest zbyt mała — do zaprzestania jazdy ...”²⁴.

Postulat zachowania należytej ostrożności wymaga również dostosowania szybkości samochodu do danej sytuacji na jezdni, co podkreśla orzeczenie: „Ustalenie, czy szybkość rozwijana przez pojazd mechaniczny była nadmierna i czy spowodowała niebezpieczeństwo katastrofy w komunikacji lądowej, nie może być dokonane wyłącznie przez porównanie szybkości rozwijanej przez pojazd mechaniczny z szybkością, na jaką pozwalają w danym miejscu przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, albowiem kierowca ma obowiązek prowadzić pojazd mechaniczny z taką szybkością, by w panujących na trasie przejazdu warunkach panować w każdej chwili nad prowadzonym przez siebie pojazdem i nie stworzyć niebezpieczeństwa katastrofy ...”²⁵.

Natomiast orzecznictwo rzadko zajmuje się problemami czysto technicznymi, opierając się w tym względzie na ekspertyzie biegłych, z której wykorzystuje na ogół jedynie końcowy wniosek. Orzeczenia omawiające bezpośrednio stronę techniczną są raczej wyjątkiem, a jeśli się zdarzają, to ujmują problem jedynie od strony jego znaczenia prawnego. Oto typowe orzeczenie tego rodzaju: „Świadomość braku wyposażenia technicznego motocykla nie jest obojętna dla oceny czynu oskarżonego z punktu widzenia odpowiedzialności karnej przy

²³ Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 12 II 1957 (I. K. 1042/56), „Państwo i Prawo” 1957, nr 6.

²⁴ Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 14 XII 1956 (III. K. 714/56), Orzecznictwo Sądu Najwyższego, Instytut Nauk Prawnych PAN, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1958, s. 708.

²⁵ Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 11 IX 1957 (IV K. 120/57), „Państwo i Prawo” 1959, nr 5, s. 634.

spowodowaniu katastrofy. Oskarżony wiedząc o brakach mógł i powinien był przewidzieć skutek przestępny swego działania"²⁶.

Na ogół kontrowersje między biegłymi a oskarżycielem lub obrońcą na tematy czysto techniczne znajdują swoje odzwierciedlenie raczej w przebiegu rozprawy niż w tezach samego wyroku.

Jeśli idzie o problem nadużywania alkoholu przez kierowców, to orzecznictwo polskie operuje głównie ustawą antyalkoholową²⁷ z roku 1959, a zwłaszcza art. 28, przewidującym karalność prowadzenia pojazdu przez kierowcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości oraz art. 30, przewidującym sprowadzenie z winy nieumyślnej niebezpieczeństwa katastrofy drogowej przez kierowcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości. Poza tym rozporządzenie z roku 1937 (kodeks drogowy) zna pojęcie „stanu wskazującego na użycie alkoholu”.

Idąc za głosami lekarzy, którzy na zjazdach i konferencjach poświęconych tym problemom wysunęli postulaty przyjęcia sztywnych granic dla oznaczenia stanów stężenia alkoholu we krwi, orzecznictwo polskie przyjęło powszechnie jako granicę wskazującą na użycie alkoholu stężenie powyżej 0,2‰, uzasadniające odpowiedzialność karno-administracyjną z art. 53 pkt 2a rozporządzenia z roku 1937. Jest to zgodne z wynikami obrad I Zjazdu Naukowego Medyków Sądowych w Warszawie w dniach 15 i 16 XII 1955 r., który w uchwale swej stwierdził, że „wykrycie we krwi alkoholu powyżej 0,20‰ świadczy o tym, że dany osobnik w chwili pobrania próby krwi znajdował się w stanie wskazującym na użycie alkoholu”²⁸.

Natomiast sprawa „progu nietrzeźwości” pociągającego za sobą odpowiedzialność karną była przedmiotem obrad konferencji naukowej w Instytucie Nauk Prawnych PAN, która odbyła się w Warszawie dnia 5 IV 1960 r. Na konferencji tej ustalono, że stężenie alkoholu we krwi, wynoszące ponad 0,5‰ uzasadnia odpowiedzialność karną z art. 28 i 30 ustawy przeciwalkoholowej²⁹.

Te ustalenia lekarskie zostały w całej pełni przyjęte przez orzecznictwo sądowe. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 23 VI 1960 r. w składzie siedmiu sędziów stwierdził, że „stężenie alkoholu we krwi powyżej 0,5‰ w pełni uzasadnia przyjęcie stanu nietrzeźwości”³⁰.

²⁶ Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 20 II 1951 (K. 1285/50), „Państwo i Prawo” 1951, nr 2.

²⁷ Ustawa z dnia 10 XII 1959 o zwalczaniu alkoholizmu (Dz. U. nr 69/434).

²⁸ B. Puchowski, *Stan wskazujący na użycie alkoholu*, „Nowe Prawo” 1956, nr 5, s. 37 i n.

²⁹ „Państwo i Prawo” 1960, nr 6, s. 1025—1029.

³⁰ Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 23 VI 1960 (V. K. 484/60), Biuletyn Ministerstwa Sprawiedliwości 1961, nr 1.

Stanowisko to Sąd Najwyższy uzasadnił szczegółowo w wyroku z dnia 5 XI 1960 r.: „... nie ulega wątpliwości, że nie każde użycie alkoholu może być uznane za stan nietrzeźwości, a za stan ten może być uznane tylko takie użycie alkoholu, w wyniku którego następuje stan wywołujący już potencjalne niebezpieczeństwo w postaci możliwości naruszenia w tym stanie przepisów mających na celu ochronę społeczeństwa przed skutkami nadużycia alkoholu. Zgodnie z obecnym stanem wiedzy w zakresie wpływu alkoholu na organizm człowieka, stan wywołujący potencjalne zagrożenie rozpoczyna się z chwilą przekroczenia w krwi człowieka zawartości alkoholu 0,5‰. W związku z powyższym należy ustalić dla praktyki sądowej za stan nietrzeźwości w rozumieniu przepisów ustawy z 10 XII 1959, a w szczególności art. 28 tejże ustawy — jest to stan, przy którym zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5‰”³¹.

W ten sposób orzecznictwo polskie przyjęło sztywną granicę stężenia alkoholu we krwi na 0,5‰; nie doszło jednak i nie dojdzie w nowym kodeksie karnym do jej ustawowego ustalenia.

Inne przepisy kodeksu karnego, wchodzące w rachubę przy wypadkach drogowych, jak art. 235 i 236 (uszkodzenie ciała), art. 225 (umyślne zabójstwo, możliwe np. przy rozmyślnym najechaniu na zatrzymanego pojazdu milicjanta), art. 263 (uszkodzenie rzeczy) oraz art. 243 (ucieczka kierowcy z pozostawieniem na drodze ofiary wypadku) nie wymagają osobnych komentarzy.

Uszkodzenia ciała zdarzają się bardzo często w związku ze spowodowaniem stanu zagrożenia z art. 215 k.k. i wypadki te są kwalifikowane w zbiegu ustawowym (obu tych przepisów), karane zaś z surowszego przepisu — art. 215 k.k., umyślne zabójstwo przez najechanie wydarzyło się zaledwie kilka razy, a wreszcie ucieczka kierowcy karana jest jako „porzucenie w położeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeństwem osoby, względem której (kierowca) ma obowiązek troszczenia się” (art. 243 k.k.).

Tak przedstawia się obecny stan prawny w Polsce w dziedzinie odpowiedzialności karnej za wypadki drogowe.

Nie jest on zadowalający, głównie z powodu stosowania „uniwersalnego” przepisu o sprowadzeniu powszechnego niebezpieczeństwa (art. 215 k.k.) oraz nieżyciowej konstrukcji zamiaru ewentualnego jako formy winy umyślnej wszędzie tam, gdzie życiowo biorąc mamy do czynienia z winą nieumyślną.

Dlatego projekt nowego kodeksu karnego daje nowe rozwiązania i nowe sformułowania stanów faktycznych dotyczących wypadków drogowych.

³¹ Orzeczenie Sądu Najwyższego (V K. 316/60), ibidem, s. 16.

TECHNIKA WYTYCZA KIERUNKI PRAWU

Pierwszą sprawą do rozważenia w trakcie formułowania postulatów *de lege ferenda* jest konieczność dostosowania treści nowoczesnego prawa do stopnia postępu nauki i techniki. Teza ta, aktualna w każdej dziedzinie prawa (nawet w prawie małżeńskim, jak o tym świadczy problem sztucznej inseminacji), występuje szczególnie ostro w dziedzinie komunikacji.

Nasza epoka jest przede wszystkim epoką szybkiej, masowej komunikacji. Odległości transkontynentalne kurczą się z miesiący i tygodni podróży do godzin lotu odrzutowcem, a samochód coraz bardziej wypiera wszelkie inne środki komunikacji lądowej, nieledwie zastępuje nogi człowieka, który z wolna zaczyna zapominać chodzić pieszo.

Narastająca gęstość i szybkość komunikacji wyprzedza bardzo znacznie nie tylko przygotowanie psychiczne i biologiczne człowieka do jej opanowania, ale przede wszystkim ukształtowanie warunków, w jakich się rozwija. Nasze miasta są nadal ciasne, budowane z myślą o trakcji konnej, nasze ulice nie stają się szersze, nasze drogi nie odpowiadają postulatом dużych szybkości, a tymczasem na tych ulicach i drogach dziś porusza się dziesięć i pięćdziesiąt razy więcej pojazdów niż to miało miejsce w czasie ich budowania i to porusza się z coraz bardziej rosnącą szybkością.

Sytuacja ta, spędzając sen z powiek urbanistom, budowniczym dróg i organizatorom ruchu drogowego, stawia również bardzo poważne problemy przed prawnikami.

Prawnik musi dziś przestawić swój sposób myślenia na operowanie tak nieprawniczymi pojęciami, jak przestrzeń, ruch i czas, stanowiącymi jedną całość w warunkach komunikacyjnych. Musi on współpracować z technikiem, musi nawiązać z lekarzem i psychologiem znacznie ściślejszy kontakt niż to miało miejsce dotychczas.

Jeżeli nie chce zadowolić się rolą czynnika wymierzającego karę z pozostawieniem całości oceny sytuacji biegłym, musi sam znać się na problemach ruchu drogowego od strony praktycznej i musi swobodnie obracać się w sferze zagadnień czysto technicznych związanych z tym ruchem.

Znajomość problemów psychologicznych musi sięgać znacznie głębiej, by móc ustalić przydatność danego człowieka do prowadzenia maszyny i należyście ocenić sposób jego reakcji w obliczu nagłego niebezpieczeństwa połączonego z szybkim ruchem wielu pojazdów po ustawicznie przecinających się trasach.

Prawnik musi mieć sporo wiadomości lekarskich, by ocenić należyście takie czynniki składające się na wypadek, jak granice biologiczne,

wady organiczne kierowcy, wpływ alkoholu na jego zdolność panowania nad maszyną. I wreszcie prawnik musi zrozumieć, że w sytuacji, w której człowiek kieruje maszyną o ogromnej mocy, działanie jego zostaje przez maszynę uzupełnione i uwielokrotnione; człowiek tworzy wówczas niejako jedną całość z maszyną tak długo, dopóki przez jakieś uchybienie, jakieś zaniedbanie, nie utraci nad nią panowania. Wówczas bowiem maszyna wyzwała się spod jego władzy i działa samodzielnie na podstawie praw fizycznych.

W tych warunkach odpowiedzialność człowieka posługującego się maszyną staje się nieporównanie większa i drobne nawet odchylenia od właściwego działania prowadzą do nieobliczalnych w swych skutkach katastrof. Dopiero gdy prawnik uświadomi sobie te czynniki składające się w całości na problem, który określamy jako postęp techniczny w dziedzinie komunikacji, będzie mógł objąć zakres nowych zadań, jakie przed nim stawia obecne życie, w którym czas i przestrzeń tak gwałtownie się kurczą, a możliwość kolizji tak gwałtownie rośnie.

Wypadek drogowy jest wydarzeniem o bardzo złożonej naturze i dlatego zwłaszcza dla prawnika trudny do właściwego rozszyfrowania.

Wydarzenie to odbywa się w jednoczesnym szybkim ruchu wszystkich wchodzących w grę elementów i w równie krótkim czasie; ułamki sekundy i ułamki metra decydują o jego powstaniu, składają się nań czynniki techniczne, biologiczne, psychologiczne i wreszcie prawne. Wszystko dzieje się w bardzo krótkim czasie i bez jakiegoś stałego punktu, który mógłby stanowić oparcie dla kolejnej analizy poszczególnych czynników. Dlatego prawnik nie może patrzeć na wypadek drogowy jedynie przez pryzmat przepisu ustawy, z pominięciem celów praktycznych, jakim ma ona służyć. Ustawa pozwoli mu wprowadzić zwykle na bezbłędne na ogół zakwalifikowanie wypadków typowych, zderzających się często i wypływających z typowych przyczyn, ale zawiedzie w wypadkach granicznych; tu powstaje też najwięcej błędnych ocen. Dopiero mozolne budowanie łańcucha przesłanek z elementów technicznych, biologicznych i psychologicznych może pozwolić na wnioski prawne.

Prawo coraz częściej spotyka się z techniką i na płaszczyźnie styku prawnik zwykle jest bezradny, bo dziś raczej technika wdziera się w domenę prawa, domagając się nowych rozwiązań, aniżeli prawnik może narzucać technice swoje postulaty przez budowanie i egzekwowanie norm prawnych, wytyczających drogę technice. Stąd postulat szukania nowych dróg i nowych rozwiązań prawnych, które mogłyby zmieścić w sobie wymagania techniki, bez obawy, że wymagania te rozsądzą normy prawne, a życie odrzuci je jako bezużyteczne. Musimy po prostu pogodzić się z usługową rolą prawa w nowoczesnym życiu i starać

się funkcję tę spełniać jak najlepiej, porzucając pretensję do kształtowania tego życia wedle ustalonych przez teoretyków kanonów.

NOWE PROBLEMY W ZAKRESIE OCENY WINY

Rewizji musimy poddać przede wszystkim problem winy. Ten zasadniczy problem prawa karnego, oparty na ściśle subiektywnym kryterium, trwał bez większych zmian przez wieki; dziś wymaga nowych rozwiązań.

Nie oznacza to bynajmniej postulatu zarzucenia podziału winy na umyślną i nieumyślną bądź podziału winy nieumyślnej na lekkomyślność i niedbalstwo; nie wymaga nawet zarzucenia sztucznej zresztą konstrukcji zamiaru ewentualnego (bez której zresztą niektóre kodeksy karne doskonale się obchodzą).

Punkt ciężkości leży w stopniowym zmniejszaniu się dominującego w prawie karnym znaczenia winy umyślnej.

Ta wina umyślna, znamionująca największe nasilenie złej woli przestępcy, przejawiające się w czynach szczególnie społecznie szkodliwych, nie utraciła wprawdzie jakościowo swego dawnego znaczenia, traci je jednak coraz bardziej jako zjawisko ilościowo najbardziej niebezpieczne społecznie.

Przyczyną tego ilościowego wzrostu niebezpieczeństwa winy nieumyślnej jest postęp techniki, dający w ręce człowieka coraz doskonalsze maszyny, wymagające coraz większej koncentracji uwagi i staranności w obsłudze, jeżeli nie mają się stać narzędziami śmierci i zniszczenia. Już nie zabójca z pałką w ręku jest synonimem największego niebezpieczeństwa dla spokojnych obywateli, lecz pijany lub bezwzględny kierowca przy sterze szybkiego samochodu. Pierwszy działa w maksymalnym natężeniu złej woli, drugi z lekkomyślności, lekceważenia życia innych, ale społecznie ilościowo groźniejszy jest ten drugi, bo stanowi zjawisko masowe. Stąd wina nieumyślna, prowadząca do zupełnie niewspółmiernych ze stopniem zaniedbania sprawcy skutków, wymaga szczególnie surowej represji, gdyż to zaniedbanie uwielokrotnione jest przez ślepe działanie maszyny.

Nowoczesny człowiek wie o tym, odpowiada więc za skutki, jakie mogą wynikać z działania tej maszyny, nad którą przez swoje zaniedbanie utracił kontrolę. Objawia się to zwłaszcza w dziedzinie komunikacji, gdyż maszyna dostępna tu jest nieograniczonej ilości ludzi, a utrata kontroli nad nią zagraża równo nieograniczonej ilości osób. Dlatego przestępstwo z winy nieumyślnej w komunikacji (nikt nie powoduje katastrofy umyślnie) jest tak bardzo powszechne i musi pociągać za sobą surowe represje karne.

Nie zawsze jednak konstrukcja winy nieumyślnej nadaje się do zastosowania w praktyce. Bardzo często zdarzają się sytuacje, w których sprawca wypadku świadomie i umyślnie narusza przepisy lub zasady bezpieczeństwa ruchu, powodując w ten sposób nieumyślnie stan zagrożenia lub wypadek. Wówczas w zastosowanie wchodzi konstrukcja winy kombinowanej (culpa do lo exorta) jako najślusniejsza, gdyż pierwszy człon działania sprawcy, a mianowicie poważne nieraz naruszenie przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu (wymuszenie pierwszeństwa przejazdu, nieprzepisowe wyprzedzanie, nieposłuszeństwo znakom drogowym) jest niewątpliwie umyślne, przy czym sprawca działa w (bezpodstawnym) przekonaniu, że mimo tego naruszenia do wypadku nie dojdzie. Jeśli więc dojdzie drugi człon działania sprawcy, może być zakwalifikowany bądź na podstawie winy kombinowanej jako działanie z winy nieumyślnej, bądź też całość działania podciągnięta pod sztuczną niewątpliwie i niezyciową w tym przypadku konstrukcję zamiaru ewentualnego jako działania z winy umyślnej (działał, mimo że możliwość wypadku przewidywał i nań się godził).

Oczywiście, bardziej zbliżona do rzeczywistości jest konstrukcja winy kombinowanej.

Działania sprawców wypadków drogowych, bądź ich zagrożenia, mogą pod względem podmiotowym przybrać rozmaite postacie, w zależności od rodzaju podmiotu wypadku, od podmiotowej strony działania (winy), a wreszcie od skutku.

Tak więc podmiotem spowodowania zagrożenia lub wypadku drogowego mogą być: 1. kierowca drogowego pojazdu mechanicznego, 2. kierowca innego pojazdu drogowego (rowerzysta, woźnica itd.), 3. kierowca tramwaju, trolejbusu, lokomotywy (na skrzyżowaniach drogi i toru kolejowego) itd., 4. pieszy, 5. osoba nie biorąca udziału w ruchu drogowym, powodująca powstanie przeszkody na drodze (np. przez wykopanie rowu, złożenie stosu cegieł itd.), 6. organ kierujący ruchem (np. przez wadliwie ustawiony znak drogowy, złe wskazanie drogi itd.).

Wynika z tego, że sprawcą zagrożenia lub wypadku drogowego nie musi być bynajmniej zawsze kierowca pojazdu mechanicznego.

Jeśli idzie o stronę podmiotową (winę), to można odróżnić następujące możliwości:

1. użytkownik drogi z winy umyślnej narusza przepisy lub zasady bezpieczeństwa ruchu i przez to z winy umyślnej powoduje zagrożenie lub wypadek.

2. użytkownik drogi z winy umyślnej narusza te przepisy lub zasady i przez to z winy nieumyślnej powoduje zagrożenie lub wypadek (wina kombinowana).

3. użytkownik drogi z winy nieumyślnej narusza te przepisy i zasady i przez to z winy nieumyślnej powoduje zagrożenie lub wypadek.

W praktyce istnieje tendencja do położenia głównego nacisku na penalizację zachowania się kierowców pojazdów mechanicznych, co jest zrozumiałe z uwagi na to, że oni właśnie w przytłaczającej większości są sprawcami wypadków lub stanów zagrożeń.

Tendencja ta, właściwa zresztą wielu ustawodawstwom, jest tym bardziej słuszna, im bardziej w danym kraju ruch drogowy jest jednolity. Wszak znikły już z kodeksów przestępstwa popełniane przez nieostrożną jazdę konno (wierzchem), a niedługo znikną i sprawy o przestępstwa drogowe popełnione przez woźniców, w miarę jak zanika trakcja konna. Natomiast w krajach o ruchu mieszanym, do których należy między innymi Polska, zachowanie się uczestników ruchu, nie będących kierowcami pojazdów mechanicznych, jest bardzo często przyczyną wypadków drogowych, co powinno znaleźć swój wyraz w treści odpowiednich ustaw. Wprawdzie konieczne jest penalizowanie zarówno samych wypadków, jak i spowodowanie ich zagrożenia, tu jednak wypadek drogowy z natury rzeczy ma charakter skutkowy. Największy jednak stopień zagrożenia pociąga za sobą mniejsze realne konsekwencje niż znacznie mniej poważny realny wypadek, z którego wynikła szkoda dla człowieka lub rzeczy.

Stojąc nadal na stanowisku subiektywnym, równamy w przepisach karnych zagrożenie z samym wypadkiem, co zresztą ma również uzasadnienie społeczne, bo bezkarność lub łagodna karalność wywołania stanu zagrożenia musi w praktyce doprowadzić do zwiększenia się ilości i powagi realnych wypadków. Trudności w praktyce leżą w tym, że stan zagrożenia jest trudno uchwytny; trwa zwykle bardzo krótko, często jest niemal niedostrzegalny dla postronnego obserwatora i jeśli nie doprowadzi do wypadku, znika nie pozostawiając żadnych śladów. Dlatego ustalenie wywołania stanu zagrożenia następuje najczęściej na podstawie wnioskovania, np. na podstawie ustalenia naruszenia zasadniczych przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu. Ale różnica w penalizacji może przejawiać się jedynie w ramach rozpiętości danej sankcji karnej; kwalifikacja prawna zagrożenia powinna być taka, jak samego wypadku.

PROBLEM DOPUSZCZALNEGO RYZYKA

Wszelki ruch pojazdów mechanicznych połączony jest z mniejszym lub większym ryzykiem. Gęstość komunikacji, szybkość pojazdów, ustawiczne przecinanie się torów ich ruchu stwarzają co chwila sytuacje grożące wypadkiem. Ta możliwość wypadku nasuwa pytanie,

w jaki sposób należy oceniać zachowanie się człowieka, w tym przypadku najczęściej kierowcy, jeżeli podejmowane przez niego ryzyko spowodowania wypadku do tego wypadku doprowadzi.

Nie można przyjąć rozważania tej sytuacji na płaszczyźnie winy nieumyślnej przy wyjściu z założenia, że podejmujący ryzyko odpowiada w ramach tej winy, jeśli dojdzie do skutków przewidzianych w kodeksie karnym. Takie rozwiązanie byłoby sprzeczne z zasadą subiektywizmu, gdyż przypisanie przestępstwa uzależniałoby tylko od istnienia związku przyczynowego. Gdyby je przyjąć, należałoby odmówić kierowcy prawa podejmowania czynności mieszczących w sobie element ryzyka, a więc trzeba by zlikwidować używanie pojazdu mechanicznego w ogóle.

Znana kodeksom drogowym zasada pełnego panowania nad pojazdem w każdej sytuacji jest z punktu technicznego oczywiście nierealna, gdyż zatrzymać pojazd „na miejscu” nie można i zależnie od jego szybkości oraz rodzaju nawierzchni, stanu opon, hamulców itd. potrzebna jest na to zawsze pewna przestrzeń, sięgająca nieraz i stu metrów. Tak więc wymaganie „panowania nad wozem” musi liczyć się z prawami fizycznymi, których żadna ustawa nie obali.

Właśnie zaś na tej „przestrzeni hamowania” mieści się również owo ryzyko, które podejmować musi kierowca. To samo ryzyko podejmuje on, gdy wyprzedza lub wymija inny pojazd, gdy przejeżdża przez skrzyżowanie dróg, gdy na autostradzie lub otwartej szosie rozwija znaczną szybkość.

Ryzyko jest nieodłączną częścią używania szybkiego pojazdu mechanicznego i dopóki mieści się w „dopuszczalnych” granicach, idzie zawsze na dobro kierowcy. Jest ono integralną częścią naszego codziennego życia i wiąże się nierozłącznie z każdą działalnością podejmowaną w normalnych warunkach życia społecznego. Istniało ono zawsze, od zarania ludzkości, towarzyszyło trakcji konnej, trakcji parowej na szynach, potęguje się wielokrotnie w ruchu motorowym na drogach i w ruchu lotniczym. Im większa szybkość i im większa gęstość ruchu, tym większe ryzyko.

To jest jedna przyczyna ryzyka, techniczna. Drugą jest przyczyna biologiczna.

Szybkość maszyny rośnie prędzej niż zdolność przystosowania biologicznego człowieka do jej opanowania. Pilot odrzutowca ponaddzwiękowego musi na wirażach leżeć na podłodze maszyny, by przeciwdziałać stanom zamroczenia (blackout) wywołanym siłami centryfugalnymi, wypędzającymi krew z mózgu. Ostatnio wyposażony bywa nawet w specjalny ubiór-pancerz dekompresyjny, by zapobiec tym objawom.

Kierowca szybkiej maszyny pracuje na pograniczu swojej wydolności

biologicznej, na granicy wytrzymałości nerwowej i najmniejsze zakłócenie normalnej sytuacji może pozbawić go zdolności zapanowania nad maszyną. Kierowca normalnego pojazdu mechanicznego nie pracuje oczywiście w tak krańcowo trudnych warunkach, ale i jego możliwości biologiczne i jego odporność nerwowa narażone są na ciężką próbę, zwłaszcza w skomplikowanym ruchu miejskim na zatłoczonych jezdniach oraz na otwartych szosach przy dużej szybkości i dystansach, powodujących znaczne zmęczenie.

Nic więc dziwnego, że i w tej dziedzinie nie obchodzi się bez ryzyka związanego z nienadążaniem organizmu człowieka za maszyną, którą zbudował. Jeżeli więc kierowca nie jedzie lekkomyślnie, jeżeli nie przeciąża świadomie swego systemu nerwowego, ryzyko należy i tu zaliczyć na jego dobro. Dał temu wyraz projekt nowego polskiego kodeksu karnego, zapewniając bezkarność ludziom działającym w granicach dopuszczalnego ryzyka: „Nie popełnia przestępstwa, kto podejmuje czyn w granicach ryzyka dopuszczalnego¹ ze względu na potrzeby życia społecznego, w szczególności nauki i postępu technicznego”³².

Przepis ten dotyczy oczywiście przede wszystkim tzw. „ryzyka nowatorskiego”³³ we wszystkich dziedzinach nauki i techniki (medycyna, nauki ścisłe, technika), ale obejmuje również i ryzyko „zwykłe”, wynikające z potrzeb życia codziennego w dobie panowania techniki. Użyteczny będzie zwłaszcza w dziedzinie szybkiej i zagęszczonej komunikacji motorowej.

PROBLEM OGRANICZONEGO ZAUFANIA

Gdyby przyjąć zasadę, że kierowca ściśle przestrzegający przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego ma prawo nie liczyć się z tymi uczestnikami ruchu, którzy przepisy te i zasady naruszają, doszlibyśmy bardzo szybko do absurdu, dając temu „wzorowemu” kierowcy prawo do najeżdżania przechodniów przechodzących nieprawidłowo przez jezdnię i na inne pojazdy, nie liczące się z przepisami drogowymi (co zresztą byłoby wysoce niebezpieczne i dla samego wzorowego kierowcy).

Gdyby przyjąć zasadę odwrotną, zobowiązując bezwzględnie kierowcę do liczenia się z tym, że inni użytkownicy drogi zachowują się nieprzepisowo, sparaliżowalibyśmy w ogóle cały ruch motorów, gdyż nikt nie mógłby poruszać się szybkim pojazdem na jezdni, w obawie że najeździe na niewłaściwie przechodzącego przechodnia lub nieprawidłowo ja-

³² Art. 24 projektu k. k.

³³ A. Gubiński, *Ryzyko nowatorskie*, „Państwo i Prawo” 1960, nr 1, s. 43–65.

dający pojazd. Wprawdzie doświadczeni instruktorzy samochodowi każą swym uczniom tak jechać, jak gdyby wszyscy inni użytkownicy drogi byli pozbawieni rozumu, ale ta zasada jest dobra tylko w okresie nauki.

Tak więc musimy przyjąć zasadę pośrednią, dającą kierowcy w zasadzie prawo zaufania do tego, że inni uczestnicy ruchu zachowają się prawidłowo, ale nakazującą mu odstąpić od tego zaufania tam wszędzie, gdzie z okoliczności wynika, że jest inaczej.

Zasada ta, określaną jako zasada ograniczonego zaufania, leży u podstaw oceny zachowania się kierowcy i decyduje o jego odpowiedzialności za ewentualny wypadek. Zawierają ją wszystkie kodeksy drogowe, mówiąc o obowiązku zachowania należytej ostrożności, co oznacza niewychodzenie poza granice dopuszczalnego ryzyka oraz konieczność liczenia się z tym, że na jezdni zawsze może wydarzyć się coś nieprzewidzianego.

Tym nieprzewidzianym wydarzeniem będzie z reguły niezgodne z zasadami i przepisami bezpieczeństwa ruchu drogowego zachowanie się innych uczestników ruchu i tu granice obowiązku ostrożności kierowcy dostosowane są ściśle do sytuacji. Im większa możliwość czyjegoś niewłaściwego zachowania się, tym większy obowiązek ostrożności.

Kierowca przestrzegający zasad i przepisów bezpieczeństwa ruchu obowiązany jest zrezygnować z przysługujących mu w zasadzie uprawnień (szybkość, prawo pierwszeństwa itd.), jeśli może przez to spowodować stan zagrożenia lub wypadek zawiniony w zasadzie przez naruszającego przepis innego uczestnika ruchu.

Nadmiar zaufania do tego, że ten drugi w ostatniej chwili się zreфлекtuje i podporządkuje przepisom, może spowodować i pod adresem prawidłowo jadącego kierowcy zarzut współwiny, jeżeli dojdzie do wypadku. Zasada „safety first” idzie przed każdą inną w ruchu drogowym.

Sprawa ograniczonego zaufania nie może oczywiście znaleźć *expressis verbis* swego wyrazu w przepisach kodeksu karnego, gdzie należy ją dedukować z ogólnych przepisów o winie („mógł i powinien był przewidzieć”) nieumyślnej, ale powinna być podkreślona w przepisach kodeksu drogowego, i to w formie osobnego przepisu³⁴. Wtedy można będzie operować tą zasadą zupełnie swobodnie również i w ramach kodeksu karnego na podstawie ogólnej definicji winy nieumyślnej bądź przepisu szczegółowego, dotyczącego obowiązku przestrzegania przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu, bądź wreszcie przepisu o zachowaniu należytej ostrożności (zależnie od tego, jaki przepis dany kodeks zawiera).

³⁴ Szwajcarski kodeks drogowy z roku 1958 (Bg 19 XII 1958) zawiera w art. 26 pkt 2 specjalnie sformułowany obowiązek szczególnej ostrożności, gdy zachodzi obawa, że jakiś uczestnik ruchu zachowa się nieprawidłowo”.

WPŁYW ALKOHOLU NA WYPADKI DROGOWE

Kierowca znajdujący się w stanie nietrzeźwości zagraża poważnie bezpieczeństwu ruchu drogowego; wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierowców są nie tylko bardzo liczne, ale i należą niemal z reguły do najpoważniejszych. Nic więc dziwnego, że walka z nadużywaniem alkoholu przez uczestników ruchu drogowego musi odbywać się również i w drodze odpowiedniej i starannie przemyślanej represji karnej³⁵.

Ustalenie „stanu nietrzeźwości” następuje wedle różnych kryteriów; najczęściej kryterium tym jest stopień stężenia alkoholu we krwi; innym kryterium jest obserwacja zewnętrzna zachowania się osoby podejrzanej o znajdowanie się w stanie nietrzeźwości. Często stosuje się oba te kryteria razem bądź też inne, jak badanie oddechu podejrzanego na zawartość alkoholu, badanie moczu itd³⁶.

Zastosowanie „szywnej” metody ustalania poziomu stężenia alkoholu we krwi jako sprawdzianu stanu nietrzeźwości ma tę dużą zaletę, że daje sądowi obiektywne kryterium, nie podlegające wahaniom w zależności od umiejętności oceny opartej na obserwacji zachowania się. Ale ma i duże wady, gdyż jest wprawdzie stosunkowo pewne w przypadkach typowych, zawodzi jednak w nietypowych, zwłaszcza zaś tam, gdzie mamy do czynienia z człowiekiem szczególnie odpornym lub szczególnie nieodpornym na alkohol, bądź cierpiącym na niektóre choroby³⁷. Mimo to, niektóre ustawodawstwa³⁸ oraz większość orzecznictw sądowych w różnych krajach przyjmują sztywną granicę stężenia alkoholu we krwi jako obiektywne kryterium każdej nietrzeźwości.

Inne kraje, do których należy między innymi Anglia i Francja, nie operują sztywną granicą, pozostawiając badanie stanu nietrzeźwości obserwacji i opartej na niej ocenie sądu. Bardzo subtelne rozróżnienie między upiciem się przypadkowym (*ivresse fortuite*) a upiciem się nieumyślnym lub dobrowolnym (*ivresse fautive ou volontaire*) w doktrynie francuskiej zmierza do przyjęcia w pierwszym przypadku uwzględnienia stanu niepoczytalności jako okoliczności wyłączającej winę, w drugim przyjęciu karalności za winę nieumyślną.

³⁵ Schwerd, Ammon, *Alkoholbeeinflussung und Unfallsituation*, „Kriminalistik”. Hamburg 1954, nr 10, s. 12 i n.

³⁶ W. L. Swansen, R. Eichmeier, *The Drunkometer*, „Criminal Law, Criminology and Police Science” 1956, nr 4, s. 512—513; W. Nasiłowski, *Badanie wdychanego powietrza na obecność alkoholu*, „Problemy kryminalistyki” 1960, nr XI—XII, s. 670 i n.

³⁷ B. Taschen, *Krankheit, Alkohol und Verkehrsunfall*, „Kriminalistik” 1954, nr 5, s. 127 i n.

³⁸ Grecja, Norwegia.

Orzecznictwo natomiast nie uznaje stanu niepoczytalności wywołanego pijaństwem w ogóle za okoliczność uchylającą winę³⁹.

Obie wymienione wyżej metody mają więc swoje zalety i wady, ale wydaje się, że skoro kodeks karny i tak może objąć jedynie wypadki typowe, pozostawiając orzecznictwu wybrnięcie ze stosunkowo rzadkich sytuacji nietypowych, przyjęcie sztywnych granic stężenia alkoholu we krwi jest godne zalecenia. Czy nastąpi ono w samym kodeksie, czy w jednolicie stosowanym orzecznictwie, jest już rzeczą drugorzędną i wydaje się nawet, że ta druga droga jest lepsza, bo pozwala na łatwiejsze wybrnięcie z sytuacji nietypowych. Istotne są same granice stężenia alkoholu we krwi, pociągające za sobą karalność.

Wydaje się, że ustalanie kilku granic (np. innej dla kierowców samochodów, innej dla motocyklistów, innej wreszcie dla rowerzystów itd.), nie jest celowe, gdyż komplikuje sytuację, nie dając konkretnych korzyści. Prawnik musi w tej dziedzinie iść za głosem lekarza, gdyż tylko medycyna może decydować, jaka zawartość alkoholu we krwi powoduje tak znaczne zahamowanie normalnego funkcjonowania organizmu człowieka, że staje się on niebezpieczny dla ruchu drogowego.

Otóż *communis opinio* lekarzy specjalistów w tej dziedzinie zgodna jest co do tego, że absolutnym „progiem nietrzeźwości” jest stężenie w granicach 1–1,5‰, przy czym już przy stężeniu wynoszącym 0,5‰ występują u kierowcy zaburzenia psychomotoryczne, upośledzające jego zdolność do bezpiecznego kierowania pojazdem mechanicznym⁴⁰.

Polska praktyka sądowa przyjęła, jak już o tym była mowa, stężenie alkoholu we krwi wynoszące 0,5‰ jako zasadniczy „próg nietrzeźwości”. Ponieważ nastąpiło to w drodze orzecznictwa, nie zaś ustawy, możliwe jest odstępowanie od tej granicy (zarówno w górę, jak i w dół) w przypadkach, w których jest to wskazane z uwagi na szczególne właściwości sprawy.

W każdym razie jednak karalność samego prowadzenia pojazdu (nie tylko mechanicznego) przez kierowcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości jest konieczna również tam, gdzie nie doszło jeszcze nawet do stanu zagrożenia, wskazana zaś jest również karalność usiłowania (pijany kierowca siada do kierownicy), gdyż nie należy czekać z sankcją karną, aż spowoduje stan zagrożenia lub wypadek. Natomiast stwierdze-

³⁹ Garçon, *Code Pénal Anuité*, wyd. 2, 1952, s. 211.

⁴⁰ J. Sawicki, *Alkohol w prawie karnym*, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1958, s. 154 i n.; B. Puchowski, *Badania trzeźwości oraz jego znaczenie społeczne, gospodarcze i sądowe lekarskie*, w: *Pamiętnik I Zjazdu medyków sądowych*, Warszawa 1956; Westarp, *Der Jetrige Stand der Beurteilung des Blutalkohols bei Verkehrsdelikten*, Deutsche Richterzeitung 1955, s. 107 i n.; Koch, *Alkohol und Verkehrsgefährdung*, Das Deutsche Gesundheitswesen 1953, s. 685 i n.

nie stanu nietrzeźwości u kierowcy, który już spowodował stan zagrożenia lub wypadek, powinno być bądź połączone z uznaniem stanu nietrzeźwości za zasadniczą przyczynę wypadku, bądź jedną z przyczyn, zależnie od okoliczności faktycznych sprawy, bądź za okoliczność obciążającą. Rzadkie były wypadki, w których stan nietrzeźwości kierowcy i wypadek nie będą połączone ze sobą związkiem przyczynowym.

Można przyjąć, że im będą ostrzejsze i im bardziej bezwzględnie stosowane będą sankcje karne w stosunku do pijanych kierowców, tym lepsze są szanse na spadek ilości wypadków drogowych.

KODEKS KARNY I KODEKS DROGOWY

Sprawa penalizacji wypadków drogowych jest jedynie wąskim wycinkiem ogromnego problemu naszych czasów, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ustawodawcze uregulowanie tego problemu obejmuje dziedzinę prawa cywilnego (zwłaszcza problemy odszkodowań, karnego (penalizacja przestępstw), administracyjnego (normy dotyczące pojazdów, porządek drogowy, uprawnienia do prowadzenia pojazdów itd.), a wreszcie karno-administracyjnego (penalizacja wykroczeń w ruchu drogowym).

Ograniczając się do problemów karnych i karno-administracyjnych mamy do wyboru dwie drogi ustawodawczego unormowania całości sprawy. Jedną z nich jest objęcie jednolitą kodyfikacją całości tych spraw, a więc połączenie norm karnych oraz karno-administracyjnych dotyczących ruchu drogowego w jedną odrębną ustawę. Drugą drogą jest umieszczenie w kodeksie karnym osobnego rozdziału dotyczącego przestępstw związanych z ruchem drogowym, przeniesienie zaś wszystkich wykroczeń do osobnego kodeksu drogowego, obejmującego zwykle również całość norm prawa administracyjnego, dotyczących pojazdu, kierowcy i drogi.

Wybór jednej z tych dwóch dróg zależy w pewnym stopniu od systemu prawa karnego, przyjętego w danym kraju. Tam, gdzie wykroczenia poddane są kompetencji sądów i objęte kodeksem karnym, łatwo jest wyodrębnić osobny rozdział dotyczący wykroczeń drogowych w dziale wykroczeń, umieszczając osobny rozdział dotyczący przestępstw drogowych w dziale przestępstw. Wówczas oczywiście wszelkie normy administracyjne dotyczące spraw drogowych (pojazd, kierowca, droga) muszą znaleźć się w zbiorze ogólnego prawa administracyjnego.

Takie uregulowanie sprawy, bardzo przejrzyste i logiczne z punktu widzenia prawa karnego ma tę złą stronę, że normy prawa administracyjnego są bardzo ściśle związane z normami karnymi dotyczącymi wykroczeń drogowych, normy karne zaś z całością przepisów karnych

objętych kodeksem i trzeba je sztucznie wydzielać w osobną ustawę. Dlatego najczęściej stosowany jest system łączenia norm karnych (wykroczenia) z normami administracyjnymi w jednym kodeksie drogowym, z objęciem norm karnych dotyczących przestępstw drogowych kodeksem karnym w postaci osobnego rozdziału.

Ten system ma ponadto jeszcze jedną zaletę, a mianowicie pozwala na łączenie przepisów dotyczących komunikacji w ogóle (droga, kolej, woda, powietrze) w jedną organiczną całość (przy wyodrębnieniu w ramach tego rozdziału specyficznych przepisów dotyczących ruchu drogowego), co zwalnia ustawodawcę od powtarzania wielu stanów faktycznych na kilku miejscach.

W każdym razie dwie będące w toku karne kodyfikacje nowoczesne, poświęcające wiele uwagi problemom wypadków drogowych (Polska i NRF) obrały drogę stworzenia osobnego rozdziału dla przestępstw w komunikacji z wyodrębnieniem specyficznych przepisów dotyczących wypadków drogowych⁴¹.

W obu tych krajach przepisy dotyczące wykroczeń drogowych łącznie z przepisami administracyjnymi dotyczącymi ruchu pojazdów na drogach publicznych objęte są kodeksami drogowymi. W Polsce są już opracowane projekty nowego kodeksu drogowego, obejmujące całokształt spraw drogowych, z uwzględnieniem wymagań nowoczesnej techniki ruchu drogowego⁴² i prawdopodobnie w roku 1962 projekt stanie się już ustawą. Projekty te wykorzystują doświadczenia w tej dziedzinie, zebrane przez najbardziej zmotoryzowane kraje Europy i będą chyba najnowocześniejszym kodeksem drogowym w całej Europie.

Jeśli idzie o przepisy zawarte w kodeksie karnym, to można bądź iść drogą przepisów syntetycznych, które należy wypełniać każdorazowo techniczną treścią przepisów kodeksu drogowego, bądź dążyć do ściślejszego precyzowania stanów faktycznych w samym kodeksie, by uniknąć nawiązywania do kodeksu drogowego. Ta druga metoda jest pociągająca na pierwszy rzut oka, gdyż zapewnia bardziej precyzyjne określenie przestępstw drogowych w samym kodeksie, ale przy bliższej analizie okazuje się mniej celowa.

Szczegółowe określenie w kodeksie wszelkich możliwych sytuacji drogowych wymagających penalizacji nie jest możliwe z uwagi na ich różnorodność i nawet szeroko rozbudowana kazuistyka nie da pełnego

⁴¹ Projekt polskiego kodeksu karnego, po II czytaniu, Komisja Kodyfikacyjna, Warszawa 1961; Entwurf des Strafgesetzbuches, E. 1959. II. nach den Beschlüssen der Grossen Strafrechtkommission in zweiter Lesung, Bonn 1959.

⁴² Projekt kodeksu drogowego, opracowany przez Organizację Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego, Polski Związek Motorowy, Warszawa 1958 oraz projekt opracowany przez Ministerstwo Komunikacji, 1961.

obrazu wszystkich możliwości, spowoduje zaś pominięcie sytuacji mniej typowych, które mogą wymknąć się wówczas spod penalizacji w ogóle. Ponadto postęp techniczny jest tak szybki, że sztywne ustalenie pewnych norm i zasad w kodeksie karnym może stać się anachronizmem już na przestrzeni kilku lat, trudno zaś co kilka lat nowelizować kodeks karny.

Te normy i zasady umieszczone w kodeksie drogowym mogą być sformułowane znacznie bardziej elastycznie, a przez każdorazowe odnośzenie ich do właściwego przepisu karnego dla wypełnienia go treścią techniczną elastyczność praktycznego stosowania ich wzrośnie jeszcze bardziej. Wreszcie, w razie koniecznej potrzeby, znacznie łatwiej jest znowelizować lub uzupełnić kodeks drogowy niż kodeks karny.

Wynika z tego, że należy dążyć do norm syntetycznych (ale bez nadmiernej blankietowości) w kodeksie karnym oraz do umieszczenia całego zespołu norm o charakterze techniczno-porządkowym w kodeksie drogowym.

W tej dziedzinie jedna sprawa pozostaje ciągle jeszcze niedoceniona przez prawników, a mianowicie sprawa znaków drogowych. Znak drogowy decyduje dziś w dużej mierze o bezpieczeństwie ruchu; ilość międzynarodowych, jak i wewnątrz krajowych znaków drogowych stale rośnie i nie można sobie już wyobrazić dziś ruchu na jezdniach i szosach bez należytego ich oznakowania. Znaki te zawierają nakazy, zakazy, ostrzeżenia i informacje. Z punktu widzenia prawa karnego interesują nas zwłaszcza dwie pierwsze grupy, a częściowo i trzecia. Zakaz i nakaz wyrażone w formie symbolu rysunkowego nie są niczym innym niż zakaz i nakaz wyrażone w formie przepisu prawnego zawartego w ustawie.

Naruszenie nakazu lub zakazu objętego znakiem drogowym pociąga za sobą sankcje karno-administracyjne lub karne (dotyczy to również niejednokrotnie i znaków zawierających ostrzeżenie), okoliczność zaś, że mamy do czynienia z przepisem wyrażonym w formie symbolu, a nie tekstu, nie umniejsza znaczenia prawnego znaku drogowego.

Dziedzina znaków drogowych staje się nową dziedziną prawa (nie tyle pisanego, ile rysowanego) i musi być stosownie do jej znaczenia odpowiednio traktowana. Dopóki zadaniem znaku drogowego było raczej informowanie kierowcy niż wydawanie mu rozkazów i zakazów, można było uważać ten znak za techniczny środek usprawnienia ruchu. Dziś ranga znaku drogowego znacznie się podniosła; decydują one niejednokrotnie o życiu i śmierci użytkowników drogi i 'opatrzone są sankcją karną, gdyż ich nieprzestrzeganie jest naruszeniem przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu, karanym w drodze kodeksu karnego, a co najmniej kodeksu drogowego.

Dziedzina znaków drogowych jest nowa, jeszcze nie uznana powszechnie za gałąź prawa; symbol zastępujący przepis prawny jeszcze nie zyskał sobie należytego uznania w oczach prawnika, przyzwyczajonego do tradycyjnej formy prawa pisanego. Do tego uznania będzie musiało dojść prędzej czy później; konsekwencją będzie zwiększenie odpowiedzialności ludzi ustawiających znaki drogowe i uporządkowanie ich zestawu i znaczenia w skali międzynarodowej.

Międzynarodowy ruch turystyczny i handlowy, w którym biorą udział miliony pojazdów mechanicznych, rozwija się tak szybko, że jakies uporządkowanie przepisów obowiązujących w dziedzinie ruchu drogowego jest sprawą coraz bardziej palącą.

Sprawa standaryzacji znaków drogowych jest już przedmiotem konwencji międzynarodowych, ale prócz tych uznanych za międzynarodowe znaki jest bardzo wiele krajowych, niezrozumiałych dla cudzoziemca, zwłaszcza gdy są opatrzone tekstem.

Również i sprawy ujednoczenia zasadniczych przepisów drogowych są rozważane na szczeblu międzynarodowym, zwłaszcza zaś pod egidą ONZ. Konieczne to jest z uwagi na alarmujące dane o wypadkach.

Rokrocznie ginie w Europie w wypadkach drogowych 60 tysięcy osób. Dane te podał dyrektor wydziału transportu Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ Paul le Vert. Według jego informacji, w 45% ofiarami wypadków są osoby podróżujące na pojazdach dwu kołowych, $\frac{1}{4}$ to piesi, z których połowa przekroczyła już 60 rok życia; $\frac{1}{3}$ wszystkich wypadków drogowych spowodowana została innymi przez nadużycie alkoholu. Le Vert dodał, że szosy Europy są wielokrotnie bardziej niebezpieczne od amerykańskich⁴³.

W lecie 1960 r. w Genewie obradowała grupa ekspertów, działająca z ramienia Europejskiej Komisji Gospodarczej; tematem obrad było wprowadzenie jednolitych zasad ruchu drogowego. W obradach, prócz delegatów państw zachodnich, wzięli również udział eksperci ze Związku Radzieckiego, Czechosłowacji i Jugosławii.

Obradowano nad sprawą wprowadzenia we wszystkich krajach ruchu prawostronnego (w Anglii, Islandii i Szwecji obowiązuje ruch lewostronny), nad ujednoczeniem przepisów dotyczących pierwszeństwa przejazdu, używania sygnałów, sposobu parkowania (w wielu krajach parkować można pojazdy również i „pod włos”, tj. w kierunku niezgodnym z kierunkiem jazdy), zabezpieczenia otwartych przejazdów kolejowych itd. Zalecenia tej Komisji ekspertów zmierzają do wprowadzenia jednolitych przepisów do wszystkich kodeksów drogowych⁴⁴.

⁴³ „Życie Warszawy” z dnia 1 II 1961 r.

⁴⁴ „Problemy Kryminalistyki” 1960, nr 11–12, s. 712.

Z ramienia tej samej Europejskiej Komisji Gospodarczej działa również Komitet Transportowy, który wyłonił specjalną podkomisję zajmującą się sposobami zapobiegania wypadkom drogowym. Podkomisja ta na sesji w czasie od 23 do 27 V 1960 r. podjęła szereg uchwał w sprawie ujednoczenia przepisów drogowych, dotyczących bezpieczeństwa ruchu w różnych krajach⁴⁵, zalecając recepcję tych przepisów przez poszczególne kraje. W Komisji tej brała udział również Polska, a delegat polski, dyr. J. Wojciechowski, był wiceprzewodniczącym obrad.

Widać z tego, że dążenie do międzynarodowego ujednoczenia zasadniczych przepisów do kodeksów drogowych jest sprawą nie cierpiącą zwłoki, gdyż przy rosnącym stale międzynarodowym ruchu motorym trudno inaczej zapewnić bezpieczeństwo na drodze. Widać z tego również, że dziedzina przepisów i znaków drogowych znaczeniem swym wyrasta poważnie ponad znaczenie przepisów porządkowo-administracyjnych w innych dziedzinach.

NOWA KODYFIKACJA POLSKA

Na przykładzie projektu nowego kodeksu karnego⁴⁶ możemy przeprowadzić analizę nowych tendencji zmierzających do uregulowania w prawie karnym problemu penalizacji przestępstw drogowych. Projekt poświęca wiele uwagi tym sprawom i dąży do wykorzystania zarówno doświadczeń innych krajów w tej dziedzinie, jak i do realizacji wymagań postępu technicznego. Jedną z jego bezspornych zalet jest to, że jest kodyfikacją najnowszą, może więc uwzględniać najnowocześniejsze postulaty w tej dziedzinie.

Projekt ten zawiera osobny rozdział dotyczący przestępstw przeciwko bezpieczeństwu komunikacji (drogowej, kolejowej, wodnej i powietrznej), w ramach zaś tego rozdziału wyodrębnia przepisy dotyczące wyłącznie przestępstw drogowych, zwłaszcza zaś popełnionych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych.

W części ogólnej projekt daje nowe sformułowanie winy, wprowadzając obok winy umyślnej i nieumyślnej również winę kombinowaną (culpa do lo exorta), ograniczając tę konstrukcję jedynie do przestępstw popełnionych przez kierowców pojazdów mechanicznych, gdyż tu odpowiada ona najbardziej wymaganiom życia.

⁴⁵ Economic Commission for Europe, Working Party on the Prevention of Road Traffic Accidents: Trans (WP 20) 64, 3 June 1960.

⁴⁶ Projekt kodeksu karnego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Tekst po II czytaniu, Warszawa 1961, Komisja Kodyfikacyjna.

Jeśli idzie o stronę przedmiotową, to projekt zna samo sprowadzenie stanu zagrożenia dla życia, zdrowia lub mienia w znacznych rozmiarach oraz sprowadzenie wypadku lub katastrofy. Projekt wprowadza te dwa pojęcia, pozostawiając ich rozgraniczenie praktyce; będzie to miało znaczenie przede wszystkim w sprawach dotyczących komunikacji kolejowej, wodnej i powietrznej, gdzie już samo odczucie językowe, niezależnie od tradycyjnej terminologii, każe mówić raczej o katastrofie, jeśli dochodzi już do ingerencji prawa karnego. W komunikacji drogowej natomiast praktyka sądowa będzie musiała przeprowadzić rozgraniczenie wypadku od katastrofy na podstawie jej rozmiarów i skutków.

Następnie projekt wprowadza pojęcie dopuszczalnego ryzyka, o którym była już mowa.

W części szczegółowej projekt przewiduje różne postacie naruszenia przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu, prowadzące do zagrożenia lub wypadku, karalność za prowadzenie pojazdu przez kierowcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości, następnie karalność za prowadzenie pojazdu mechanicznego przez kierowcę niezdatnego do tej czynności fizycznie lub psychicznie, odpowiedzialność ludzi kierujących bazami samochodowymi (w przedsiębiorstwach) oraz karalność ucieczki kierowcy po wypadku. Te stany faktyczne wyczerpują przepisy projektu dotyczące wypadków drogowych.

Należy teraz przyglądać się bliżej poszczególnym przepisom, rozpoczynając od ogólnego, dotyczącego spowodowania wypadku lub katastrofy we wszelkich dziedzinach komunikacji, który jest punktem wyjścia dla dalszych przepisów. Przepis ten (art. 230) stanowi:

„§ 1. Kto powoduje katastrofę lub inny wypadek w ruchu drogowym, kolejowym, wodnym lub powietrznym, zagrażający bezpośrednio życiu lub zdrowiu człowieka albo mieniu w znacznych rozmiarach, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3.

§ 2. Jeżeli czyn popełniono z winy nieumyślnej, sprawca podlega karze pozbawienia wolności do lat 2 lub grzywny”⁴⁷.

Przepis ten dotyczy sytuacji, w której wypadek rzeczywiście nastąpił. Jeśli skończyło się na zagrożeniu, w grę wchodzi następny przepis art. 231:

„§ 1. Kto powoduje sytuację grożącą bezpośrednio katastrofą lub wypadkiem określonym w art. 230 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

§ 2. Jeżeli czyn popełniono z winy nieumyślnej, sprawca podlega karze pozbawienia wolności do 1 roku lub grzywny”.

⁴⁷ § 3 dotyczy karalnych przygotowań do spowodowania katastrofy w komunikacji (kara pozbawienia wolności do 5 lat).

W przepisach tych, dotyczących przestępstw we wszystkich dziedzinach komunikacji, występuje jedynie wina umyślna lub nieumyślna; wina kombinowana pojawia się w przepisie dopiero w art. 232, dotyczącym specjalnie kierowców pojazdów mechanicznych:

„§ 1. Kierowca pojazdu mechanicznego, który przez naruszenie przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu powoduje z winy nieumyślnej katastrofę lub wypadek określony art. 230 § 1 podlega karze pozbawienia wolności do lat 10”.

Równie często zdarza się, że kierowca nieumyślnie narusza przepisy i zasady bezpieczeństwa ruchu i przez to również z winy nieumyślnej powoduje wypadek. Sytuacji tej dotyczy § 3 tego samego przepisu art. 232 projektu:

„§ 3. Jeżeli sprawca czynu określonego w § 1 z winy nieumyślnej naruszył przepisy lub zasady bezpieczeństwa ruchu, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3”.

Oczywiście, penalizowane jest nie tylko realne spowodowanie wypadku, ale również i spowodowanie stanu zagrożenia przez kierowców pojazdów mechanicznych, co przewiduje § 2 tegoż art. 232 projektu:

§ 2. „Kierowca pojazdu mechanicznego, który przez naruszenie przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu powoduje z winy nieumyślnej sytuację grożącą bezpośrednio katastrofą lub wypadkiem, o którym mowa w art. 230 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3 lub grzywny”.

W ten sposób projekt ujmuje odpowiedzialność karną kierowców pojazdów mechanicznych (art. 232); inni użytkownicy drogi odpowiadają z art. 230 i 231 projektu (przepisy dotyczące wszystkich dziedzin komunikacji).

W związku z tym należy zasygnalizować problem, który stanie przed orzecznictwem w chwili wejścia w życie nowego kodeksu karnego.

W naszym ustroju polityczno-gospodarczym większość czynnych kierowców jest pracownikami gospodarczymi, którzy za wszelkie niedopełnienie obowiązków odpowiadają również i z przepisów o odpowiedzialności służbowej. Pod rządami kodeksu karnego z roku 1932 odpowiedzialność za przestępstwa drogowe oparta była na przepisach art. 215, 230, 235, 236 i 242 k.k., a przepis o zbiegu przepisów ustawy pozwalał na pominięcie w ocenie czynu art. 286 k.k. jako zagrożonego (w § 1) sankcją łagodniejszą. Po wejściu w życie nowego kodeksu karnego, zawierającego przepis o idealnym zbiegu ustaw (art. 76) oraz przepisy dotyczące przestępstw w ruchu drogowym, opatrzone nieraz mniejszą sankcją niż przepis o odpowiedzialności służbowej, zajdzie potrzeba kwalifikowania wypadków drogowych z trzech kategorii przepisów, a mianowicie o przestępstwach w ruchu drogowym, o uszko-

dzeniu własności społecznej oraz o odpowiedzialności za przestępstwa służbowe.

Kierowca będący na służbie państwowej, który np. uszkodzi samochód przez wjechanie do rowu, odpowiadać będzie z art. 232 § 3 projektu (nieumyślne spowodowanie wypadku przez nieumyślne naruszenie przepisów ruchu), z art. 297 projektu (uszkodzenie własności społecznej) oraz z art. 397 projektu (przestępstwa służbowe). Sankcja z pierwszego z wymienionych przepisów sięga 3 lat pozbawienie wolności, z drugiego 5 lat, z trzeciego również 5 lat. W tym stanie rzeczy kwalifikacja czynu przypisanego sprawcy będzie obejmowała w myśl art. 76 § 2 projektu (kumulatywny zbieg przestępstw) wszystkie trzy przepisy, kara zaś będzie wymierzona nie z przepisu drogowego, lecz z jednego z tamtych dwóch, gdyż jest surowsza.

W tej sytuacji tylko poważniejsze przypadki związane z ruchem drogowym zostaną zakwalifikowane wyłącznie z przepisów drogowych; inne ulegną karze z przepisów o przestępstwach służbowych, gdy sprawcą będzie pracownik gospodarczy na służbie państwa.

Oczywiście, nie zmieni to sytuacji, gdyż przy zbiegu kumulatywnym przyjętym przez projekt kodeksu karnego przestępstwo drogowe nie zostanie roztopione w innych stanach faktycznych, lecz pozostanie obok nich, niemniej jednak nie będzie już jedyną i wyłączną kwalifikacją czynu przypisanego sprawcy, będącego na służbie państwa lub spółdzielczości.

Sporo uwagi poświęca projekt sprawie nadużywania alkoholu; nie wprowadzając sztywnych granic stężenia alkoholu we krwi, przesadzających karalność, projekt przewiduje pięć możliwych sytuacji.

Pierwsza dotyczy pijanego kierowcy powodującego wypadek (art. 233 § 1):

„§ 1. Kierowca pojazdu mechanicznego, który w stanie nietrzeźwości powoduje z winy nieumyślnej katastrofę lub wypadek określony w art. 230 § 1, podlega karze pozbawienia wolności od 2 do 10 lat”.

Druga dotyczy również pijanych kierowców, powodujących jednak jedynie stan zagrożenia (art. 233 § 2):

„§ 2. Kierowca pojazdu mechanicznego, który w stanie nietrzeźwości powoduje z winy nieumyślnej sytuację grożącą bezpośrednio katastrofą lub wypadkiem, o którym mowa w art. 230 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5 lub grzywny”.

Trzecia dotyczy samego faktu prowadzenia pojazdu mechanicznego przez nietrzeźwego kierowcę (art. 233a § 1):

„§ 1. Kierowca, który w stanie nietrzeźwości prowadzi pojazd mechaniczny, podlega karze pozbawienia wolności do lat 2 lub grzywny”.

Czwarta dotyczy kierowców innych pojazdów niż mechaniczne, jeśli znajdują się w stanie nietrzeźwości: „§ 2. Kto w stanie nietrzeźwości prowadzi inny pojazd, podlega karze pozbawienia wolności do roku lub grzywny”.

Wreszcie usiłowanie prowadzenia pojazdu mechanicznego przez pijanego kierowcę jest karalne na podstawie art 233a § 3: „§ 3. W przypadku przewidzianym w § 1 usiłowanie jest karalne”.

Analizując przytoczone przepisy dotyczące karalnego stanu nietrzeźwości widzimy, że stan ten jest — odmiennie od dotychczasowej praktyki — określony jednolicie. Sprawę jego oceny na podstawie stopnia stężenia alkoholu we krwi pozostawiono orzecznictwu (które w Polsce jest jednolite i przyjmuje jako „próg nietrzeźwości” stężenie 0,5‰).

Przepisy te przewidują jedynie sytuacje spowodowane działaniem z winy nieumyślnej; w razie stwierdzenia winy umyślnej wejdzie w zastosowanie surowszy przepis art. 230 § 1, dotyczący tej postaci winy.

Przepis § 4 o karalności stanu nietrzeźwości nie dotyczy pieszych, pociąganych do odpowiedzialności karno-administracyjnej za wykroczenie. Niebezpieczeństwo spowodowane samym faktem znajdowania się pieszych przechodniów na drodze jest zbyt małe, by penalizacja następowała poprzez kodeks karny. Jeżeli pijany przechodzień będzie przyczyną zagrożenia lub wypadku, odpowiadać będzie i tak z art 230 § 2 lub z art. 231 § 2 za działanie z winy nieumyślnej lub z przepisu o „Rauschdelikt”, przyjętego również przez projekt.

Karalność usiłowania prowadzenia pojazdu mechanicznego przez pijanego kierowcę (§ 5) jest życiowo potrzebna, gdyż nie można czekać, aż kierowca wychodzący oczywiście pijany z restauracji siądzie do steru i ruszy z miejsca, jeżeli można temu zapobiec.

Problem fizycznej i psychicznej zdatności kierowcy do prowadzenia pojazdu mechanicznego jest już od dawna przedmiotem badań instytucji psychologii ruchu (np. Wiedeń, Stuttgart); badania te wykazują, że nie zawsze formalne uprawnienia (tzw. prawo jazdy) idą w parze z rzeczywistą zdolnością do prowadzenia pojazdu. Może ona być chwilowo zakłócona np. przez przemęczenie, senność, złe samopoczucie lub zły stan zdrowia, bądź też upośledzona stale, np. przez spadek sprawności wzroku, słuchu lub szybkości reakcji w miarę postępu starości lub trwałej choroby. Jeżeli kierowca wie o tym, nie wolno mu siadać do kierownicy; jeżeli to czyni, zagraża poważnie bezpieczeństwu ruchu. Stąd penalizacja takiego zachowania się w art. 234 projektu: „Art. 234. Kierowca, który prowadzi pojazd mechaniczny będąc do tego niezdatny fizycznie lub psychicznie, albo nie mając do tego wymaganych uprawnień, podlega karze pozbawienia wolności do lat 2 lub grzywny”.

Jak widać z treści tego przepisu, projekt do omówionych już materialnych przyczyn niezdatności dodał trzecią, formalną, a mianowicie brak wymaganych uprawnień,

Idzie tu o posiadanie „prawa jazdy” i to odpowiedniej kategorii. Wymaganie to jest wprawdzie formalne, ale za nim kryje się materialna treść. W dobie upowszechnienia i udostępnienia pojazdu mechanicznego (a zwłaszcza motocykla) szerokie koła ludzi zapoznają się praktycznie z jego obsługą i bez należytego przygotowania, a zwłaszcza bez znajomości przepisów drogowych ludzie ci siadają do kierownicy i nierzadko powodują wypadki. Jedynym sprawdzianem znajomości tych przepisów i dostatecznego opanowania technicznego strony prowadzenia pojazdu jest egzamin⁴⁸ zakończony udzieleniem prawa jazdy.

Dla zapobieżenia rosnącej fali wypadków spowodowanych przez nie-należycie przygotowanych kierowców, projekt polski brak tych kwalifikacji podniósł do rangi występku karanego sądownie.

Z przepisem omawianego artykułu, dotyczącym sprawności fizycznej i psychicznej kierowcy, łączy się problem sankcji karnej za odmowę poddania się badaniu tej sprawności. Przepis ten (art. 235) jest również nowością w ustawodawstwie karnym w tej dziedzinie:

„Art. 235. Kto będąc uprawniony do prowadzenia pojazdu mechanicznego uchyła się od obowiązku poddania się badaniu fizycznej lub psychicznej zdolności do prowadzenia takiego pojazdu, podlega karze pozbawienia wolności do miesiący 6 lub grzywny”.

Karalność odmowy poddania się badaniu na żądanie uprawnionej władzy zmusza go do poddania się badaniom lekarskim jeśli zachodzi potrzeba sprawdzenia jego zdolności fizycznej lub psychicznej, która przecież może ulegać stałym wahaniom.

Ostatni przepis projektu (art. 237), dotyczący bezpośrednio osoby kierowcy, penalizuje ucieczkę kierowcy po spowodowaniu wypadku:

„§ 1. Kierowca pojazdu, który po spowodowaniu katastrofy lub wypadku, o których mowa w art. 230, 232 lub 233, w celu uchylenia się od odpowiedzialności karnej albo utrudnienia właściwym organom ustalenia przebiegu katastrofy lub wypadku opuszcza miejsce, w którym one nastąpiły, podlega karze pozbawienia wolności do lat 2.

§ 2. Jeżeli sprawca opuszcza miejsce katastrofy lub wypadku, w którym nastąpiła śmierć człowieka albo przed udzieleniem niezbędnej pomocy osobie, która doznała uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5”.

⁴⁸ UNO Economic Commission for Europe, Subcommittee on Road Transport, Working Party on the Prevention of Road Traffic Accidents, Report of XII Session, 23–27 May 1960 (Trans WP 20/64, 3 June 1960), s. 13, Driving Permits.

Treść tego przepisu nie odbiega od treści podobnych postanowień kodeksów innych krajów; kierowca może opuścić miejsce wypadku w sytuacji przewidzianej w tym przepisie jedynie wówczas, jeżeli wymaga tego pomoc ofiarom wypadku (odwiezienie do szpitala itd.) bądź jeżeli jego życie jest zagrożone (np. przez samosąd ze strony zbiegowiska na miejscu wypadku).

Projekt zawiera wreszcie jeden przepis, dotyczący osób odpowiedzialnych za kierowanie transportem samochodowym.

Transport osób i towarów samochodami przybrał dziś takie rozmiary, że duże przedsiębiorstwa państwowe lub prywatne zatrudniają znaczne ilości kierowców i dysponują dużym taborem samochodów osobowych, autobusów i samochodów ciężarowych. Kierownicy ruchu w takich przedsiębiorstwach ponoszą szczególną odpowiedzialność zarówno za stan techniczny samego taboru, jak i za stan fizyczny i psychiczny zatrudnionych kierowców, nie mówiąc już o wymaganiach dotyczących ich doboru i stopnia wiedzy fachowej i doświadczenia.

Wszelkie fałszywe oszczędzanie w dziedzinie utrzymania taboru w pełnej sprawności technicznej oraz utrzymania kierowców w pełnej sprawności fizycznej i psychicznej odbija się na bezpieczeństwie ruchu i wówczas moralnymi i pośrednimi sprawcami wypadków są ludzie, którzy wypuszczają na drogę niesprawny samochód lub przemęczonego, chorego czy niedysponowanego kierowcę⁴⁹. Te rzeczy ma na uwadze projekt w art. 236:

„Art. 226 § 1. Kto wbrew obowiązkowi nadzoru dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego z naruszeniem przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu, w szczególności przez to, że dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego przez kierowcę nietrzeźwego, nie posiadającego wymaganych uprawnień albo niezdatnego fizycznie lub psychicznie do prowadzenia pojazdu, bądź też dopuszcza do ruchu pojazd mechaniczny, znajdujący się w stanie technicznym, który zagraża bezpieczeństwu ruchu, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5 lub grzywny.

§ 2. Jeżeli czyn popełniono z winy nieumyślnej, sprawca podlega karze pozbawienia wolności do lat 3 lub grzywny”.

W ten sposób projekt zmierza do zapewnienia maksimum bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych, rozciągając odpowiedzialność za wypadki lub zagrożenie również na osoby, których działanie może je pośrednio wywołać.

⁴⁹ UNO Subcommittee on Road Transport, Report of the XII Session, op. cit., s. 22, Rest periods for drivers of commercial vehicles.

Przepis ten jest szczególnie istotny w socjalistycznym systemie gospodarczym, gdzie bardzo liczne są państwowe bazy transportu samochodowego, oparte na scentralizowanym systemie zarządzania. W systemie tym wskazana jest szczególna ostrożność i szczególnie ostre wymagania pod adresem kierowników, gdyż ich więź z poszczególnymi kierowcami jest znacznie słabsza niż w małych przedsiębiorstwach prywatnych, których właściciel jest najczęściej sam byłym kierowcą i ma bezpośredni kontakt z każdym kierowcą i każdym samochodem w swojej firmie.

Tak więc projekt nowego polskiego kodeksu karnego stara się uczynić zadość wymaganiom bezpieczeństwa nowoczesnego ruchu drogowego, stwarzając osobny rozdział poświęcony wypadkom w komunikacji i wyodrębniając w nim osobną grupę przepisów dotyczących wyłącznie motorowego ruchu drogowego⁵⁰.

Praktyka pokaże po wejściu w życie nowego kodeksu karnego, o ile autorom tych przepisów udało się stworzyć właściwe i sprawne narzędzie do zwalczania wypadków drogowych.

⁵⁰ Projekt ten stanie się ustawą prawdopodobnie w połowie roku 1962; obecnie jest przedmiotem publicznej dyskusji w całym kraju.