

TADEUSZ CYPRIAN

WYPADKI DROGOWE W 1963 ROKU W ŚWIETLE ORZECZNICTWA SĄDU NAJWYŻSZEGO

PROBLEMATYKA OGÓLNA

Uwagi wstępne. Problem wypadków drogowych wysuwa się w naszym kraju na jedno z pierwszych miejsc obok problemu przestępstw gospodarczych i problemu chuligaństwa. Nie tylko zresztą u nas; w krajach o dużym nasileniu motoryzacji sprawy o wypadki drogowe wypełniają nieraz już niemal połowę wokand sądów karnych (NRF). W Polsce jeszcze tak źle nie jest, niemniej liczba spraw o wypadki drogowe stale rośnie i stanowi coraz większy odsetek wszystkich spraw karnych. Liczba 2354 osób zabitych w wypadkach drogowych w 1963 r., jak i liczba rannych (21 806) są dostatecznie wymowne i dobitnie podkreślają znaczenie orzecznictwa w tej dziedzinie.

Podstawą niniejszej analizy jest 215 wyroków Sądu Najwyższego, dotyczących wypadków drogowych w okresie od początku stycznia do końca października 1963 r. Te wyroki nie obejmują oczywiście całości orzecznictwa, gdyż to spoczywa w rękach sądów powiatowych i wojewódzkich; tylko sprawy najpoważniejsze (z reguły zakończone śmiercią człowieka) docierają do Sądu Najwyższego (jeśli oczywiście została założona rewizja). Niemniej jednak 215 wyroków najwyższej instancji sądowej stanowi dostatecznie reprezentacyjną podstawę, by ich analiza mogła pozwolić na wysnucie szeregu wniosków dotyczących tendencji orzecznictwa w tej dziedzinie i dać podstawę do postulatów na przyszłość.

Należy zaznaczyć, że wszystkie te sprawy rozpoznawane były po wejściu w życie ustawy antyalkoholowej z 2 X 1959 r., ale większość z nich przed wejściem w życie wytycznych Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe (M. P. nr 70 z 24 IX 1963 r., poz. 348).

Szczególna specyfika spraw o przestępstwa drogowe. Analiza obejmuje zarówno problematykę prawną, jak i przystosowanie przepisów prawnych do potrzeb praktyki. Motorowy ruch drogowy jest przede

wszystkim zagadnieniem technicznym, gdyż człowiek działa tu za pośrednictwem potężnej, szybkiej i wymagającej specjalnych kwalifikacji maszyny; ruch ten jest następnie zagadnieniem biologicznym (nadażanie fizjologiczne człowieka za maszyną), lekarskim (psychofizyczna zdolność człowieka obsługującego maszynę, sprawa alkoholu), a wreszcie społecznym (kultura jazdy, kultura ruchu drogowego). Stąd większe niż w innych dziedzinach prawa karnego trudności, jakie napotyka prawnik, a zwłaszcza sędzia, który staje wobec zjawiska nowego i w niespotykanych w dziedzinie prawa karnego masowych rozmiarach (mamy w Polsce blisko trzy miliony ludzi posiadających prawo jazdy). Te okoliczności każą do spraw karnych o przestępstwa drogowe przykładać inną miarę niż do innych przestępstw, zwłaszcza że człowiek określany wskutek skazania wyrokiem karnym jako „przestępca drogowy” rzadko jest przestępcą, do jakiego przyzwyczailiśmy się od setek lat w prawie karnym.

Poza stosunkowo nieliczną grupą brutalnych, bezwzględnych „piratów drogowych” oraz znacznie liczniejszą grupą ludzi popełniających przestępstwa drogowe pod wpływem alkoholu, mamy do czynienia z ogromną rzeszą uczciwych, praworządnych obywateli, których przed sędziego karnego zawiodły brak doświadczenia drogowego, chwila nieuwagi, zła ocena czasu, odległości lub przecenianie własnych możliwości. Stąd wynika potrzeba bardzo szerokiej polaryzacji nie tylko w wymiarze kary (surowe kary dla pierwszej grupy i szerokie stosowanie warunkowego zawieszenia kary dla drugiej), ale i w ocenie winy, która nieraz jest na pograniczu lekkomyślności i „niedopisania sprawności człowieka” (das menschliche Versagen, jak to określają prawnicy niemieccy).

Analiza orzecznictwa Sądu Najwyższego pozwoli nam na zbadanie, czy i w jakiej mierze postulaty te znajdują w nim swoje odbicie.

Nieco statystyki. Analizę tę warto poprzedzić garścią danych statystycznych dotyczących r. 1963, opracowanych przez Departament Komunikacji Drogowej Ministerstwa Komunikacji, gdyż dane te pozwolą na orientację w całokształcie sytuacji w dziedzinie wypadków drogowych w Polsce w r. 1963, którego dotyczy analiza orzecznictwa. Dane te są następujące¹:

„Na koniec ubiegłego roku mieliśmy 1670 tys. pojazdów mechanicznych, w tym 1173 tys. motocykli, 183,5 tys. samochodów osobowych, 176 tys. ciężarowych i 16,5 tys. autobusów. (Na resztę składają się różne inne pojazdy mechaniczne specjalne).

¹ Dane ogłoszone przez Ministerstwo Komunikacji w „Życiu Warszawy” z dnia 30 I 1964 r.

W ub. roku liczba pojazdów samochodowych w porównaniu z 1962 r. powiększyła się o 13%.

A oto jak na tym tle wygląda ubiegłoroczny bilans wypadków drogowych: ogółem wydarzyło się ich 22 720. Śmierć poniosły 2354 osoby, w tym 414 dzieci, rannych zostało 21 806 osób, w tym 3164 dzieci.

W porównaniu z 1962 r. zaznaczył się spadek ogólnej liczby wypadków (o 5,6%), rannych (o 1,7%), a także uszkodzonych pojazdów. Te procenty nie świadczą jednak o poprawie stanu rzeczy, przy zmniejszeniu się bowiem ogólnej liczby wypadków znacznie wzrosła ilość śmiertelnych ofiar (nie ustalono jeszcze dokładnych danych); jedne źródła podają 3,4% wzrostu, inne nawet 6,4%. Duży niepokój budzi również prawie 6,4-procentowy wzrost liczby zabitych dzieci.

Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych zwiększyła się o przeszło 10%, szczególnie w miastach powiatowych, a także w wojewódzkich, natomiast spadła na drogach otwartych — tzn. poza miastami i osiedlami.

I jeszcze kilka niepokojących danych: powiększyła się liczba wypadków z pieszymi, przy czym zanotowano wśród nich aż 8,2% więcej śmiertelnych ofiar.

Sygnałem alarmowym jest także fakt, że w ubiegłym roku było prawie o 44% więcej wypadków, spowodowanych brakiem opieki nad dziećmi. Nadal poważnie zagrażali bezpieczeństwu na naszych drogach motocykliści, którzy spowodowali więcej wypadków niż w 1962 r., podobnie zresztą jak woźnice i rowerzyści.

Liczba wypadków spowodowanych nietrzeźwością, zarówno kierowców, jak i pieszych, spada wprawdzie znacznie (o 9,6%), ale równocześnie było z tego powodu dużo więcej śmiertelnych ofiar. Obliczono, że przyczyną 23,5% wszystkich wypadków śmierci był właśnie alkohol. Z powodu pijaństwa najwięcej zginęło motocyklistów (14,3% wszystkich zabitych).

Z całej analizy nasuwa się nieodparty wniosek, że w ub. roku poprawiła się nieco dyscyplina kierowców samochodów, natomiast pogorszyła się — i to znacznie — opieka nad dziećmi oraz dyscyplina pieszych, motocyklistów, rowerzystów i woźniców".

Dane te dają podstawę do wniosków dotyczących stosunku sytuacji na szosie, widzianej na miejscu przez organa kontroli ruchu drogowego, do sytuacji na terenie wymiaru sprawiedliwości. Mogą one stanowić niejako odskocznię dla rozważań dotyczących orzecznictwa Sądu Najwyższego w tej dziedzinie.

Przegląd statystyczny 215 orzeczeń Sądu Najwyższego. Jak już o tym była mowa, podstawą analizy jest 215 orzeczeń Sądu Najwyższego w okresie styczeń—październik 1963 r. Liczba ta rozkłada się w sposób następujący:

Orzeczenia dotyczące art. 230 k.k.	123
„ dotyczące art. 215 k.k.	21
„ zmieniające art. 215 na 230 k.k.	19
„ dotyczące art. 30 ustawy antyalkoholowej	10
„ dotyczące art. 28 ustawy antyalkoholowej	9

Orzeczenia zmieniające art, 215 k.k. na art. 28	1
„ dotyczące art. 242 k.k.	3
„ dotyczące art. 247 k.k.	1
„ dotyczące odpowiedzialności kierow- ników baz	3
Rewizje nadzwyczajne	25
Razem	215

Jakie wnioski można wysnuć z tego rozkładu spraw? To, że 57%> ogółu spraw stanowią sprawy o przestępstwo z art. 230 k.k., nie ma specyficznego znaczenia, gdyż dla tych spraw Sąd Najwyższy jest drugą instancją². To samo dotyczy spraw z art. 215 k.k. (10%), natomiast w połączeniu ze sprawami, w których Sąd Najwyższy zmienił kwalifikację czynu z art. 215 na art. 230 bądź art. 28 ustawy antyalkoholowej (9%), ma już swoją wymowę. Oznacza to, że kwalifikowanie zbyt wielu spraw z art. 215 § 1 k.k. nie odpowiada wymaganiom życia. Te 10% spraw z art. 215 zawiera wiele przypadków, w których kwalifikacja ta jest sztuczna (o tym niżej) i tylko z konieczności zastosowana, a że tak jest istotnie, potwierdza to 9% spraw, przekwalifikowanych przez Sąd Najwyższy z art. 215 na art. 28 ustawy antyalkoholowej.

Spraw z ustawy antyalkoholowej (art. 28 i 30) jest 20, czyli 9%, ale należy do tego doliczyć sprawy z przepisów kodeksu karnego, gdzie wchodzi w grę również ustawa antyalkoholowa, a mianowicie: z art. 215 k.k. — 10 spraw, z art. 230 k.k. — 20 spraw, z art. 215 zmienionego na art. 230 k.k. — 9 spraw, rewizji nadzwyczajnych — 11, co daje razem 50 spraw plus 20 spraw z ustawy antyalkoholowej, a więc razem 70 spraw (30% ogółu spraw rozpoznawanych). Stosunkowo mało jest spraw dotyczących odpowiedzialności kierowców baz samochodowych, gdyż tylko 3; uderza również mała ilość spraw o narażenie na niebezpieczeństwo (art. 242 k.k.), gdyż tylko 3, oraz tylko jedna dotycząca nieudzielenia pomocy w niebezpieczeństwie (art. 247 k.k.).

Po uwagach ogólnych należy przeanalizować poszczególne kategorie spraw, poprzedzając je jednak analizą stosunku rodzaju pojazdu do ilości przestępstw.

Rodzaj pojazdu a rodzaj przestępstwa. W 215 rozpoznawanych sprawach występują następujące pojazdy:

samochody ciężarowe	73
motocykle	67
samochody osobowe	35

² W całym opracowaniu liczby procentowe podano w zaokrągleniu (bez ułamków), gdyż ułatwia to ocenę realnej sytuacji.

traktory	24
autobusy	9
furmanki	4
rowerzyści	2
kierownicy baz samochodowych	3
służba drogowa	1
R a z e m	218 ³

Statystyka powyższa nasuwa sposobność do kilku uwag. Przeważająca liczba pojazdów ulegających wypadkom to samochody ciężarowe (34%) oraz motocykle (31%). Te dwa rodzaje pojazdów mechanicznych razem wzięte dają 65% wypadków drogowych; samochody osobowe stanowią tylko 16% wypadków. Jeśli się zważy stosunek liczbowy motocykli (około 1170 tys.) do innych pojazdów (około 176 tys. samochodów ciężarowych, 17 tys. autobusów i około 183 tys. samochodów osobowych), to udział wypadków spowodowanych przez motocyklistów, uderzający początkowo, okazuje się mniejszy niż udział samochodów ciężarowych.

Motocykliści w liczbie 1170 tys. spowodowali w tym okresie 67 wypadków; kierowcy samochodów ciężarowych w liczbie 176 tys. spowodowali 73 wypadki. A więc jeden wypadek przypada na 17 465 motocykli oraz na 2411 samochodów ciężarowych i na 5221 samochodów osobowych (35 wypadków). Tak więc kierowcy samochodów ciężarowych spowodowali siedem razy więcej wypadków niż motocykliści, obliczając według liczby pojazdów, kierowcy samochodów osobowych trzy razy więcej.

Oczywiście, te czysto statystyczne rozważania nie dają nam życiowo prawdziwego obrazu; motocykle przez pół roku (okres zimowy) niemal nie wychodzą na szosę, więc ilość wypadków przez nie spowodowana w ciągu roku zagęszcza się w miesiącach letnich; samochody, zwłaszcza zaś ciężarowe, mają nieporównanie większe przebiegi rocznie i kursują w znacznie trudniejszych warunkach (duże trasy, noc, mgła, zima, oblodzenie dróg), a wreszcie wypadki poważne (bo tylko te trafiają do Sądu Najwyższego) powodowane są częściej przez samochody ciężarowe niż motocykle). Niemniej jednak wynika z tych danych, że nie można statystyki interpretować „dosłownie” i że trzeba ją odczytywać w konfrontacji z warunkami życiowymi, jakich dotyczy. Znacznie dokładniejsza byłaby statystyka oparta na rocznym przebiegu kilometrowym pojazdów (w niektórych krajach próbuje się ją już stosować), ale zbieranie do niej danych jest trudne i wymaga osobnego aparatu.

³ Sprawy, w których obok kierowcy występuje jako oskarżony również kierownik bazy samochodowej, zaliczono do obu kategorii; stąd liczba 218 spraw.

Wiąże się z tym drugi problem. Wypadek motocyklowy najczęściej dotyka pasażerów. Wpadnięcie na drzewo, poślizg, uderzenie o jakąś przeszkodę, to wszystko odbija się przede wszystkim na samym kierowcy motocykla i jego ewentualnym towarzyszu. Natomiast samochód ciężarowy, jeśli nie wpadnie na drzewo lub do rowu, zwykle powoduje wypadek dotykający innego użytkownika drogi. Duża masa, ciężar i „opancerzenie” samochodu ciężarowego chronią jego kierowcę na ogół przed uszkodzeniem ciała, są zaś groźne dla słabszego otoczenia, a więc dla samochodu osobowego motocykla i roweru.

Uderza stosunkowo duża ilość wypadków autobusowych (9), których kierowcy mają szczególny obowiązek ostrożnej jazdy z uwagi na wiezionych pasażerów i w tym celu są bardzo starannie dobierani. Sporo wypadków spowodowały traktory (24), które z racji raczej małych szybkości wydają się stosunkowo bezpieczne i nie zagrażające życiu uczestników ruchu drogowego (co prawda, większość wypadków traktorowych dotyka wiezionych na nich pasażerów).

Samochody osobowe — 35 wypadków (16%) — zajmują stosunkowo skromne miejsce w statystyce. Tłumaczy się to tym, że jeśli prowadzą je kierowcy zawodowi, to są oni na ogół dobierani spośród najlepszych fachowców (wożą dyrektorów, samochód osobowy musi być zawsze sprawny i pod ręką, o co dba jego dysponent), jeśli zaś kierowcami są amatorzy, to w mieście jeżdżą raczej ostrożnie w obawie o całość pojazdów (duże wyrzeczenie osobiste dla nabycia samochodu, duże koszty i trudności naprawy uszkodzeń, znaczny spadek wartości sprzedanej remontowanego wozu). Na otwartej szosie natomiast amatorzy rozwijają za duże nieraz szybkości, przekraczające ich umiejętność i doświadczenie, często wpadają w poślizg, na drzewo lub do rowu, ale wówczas przeważnie sami padają ofiarą wypadku.

Bardzo mały jest udział w statystyce rowerzystów (2); jeśli są sprawcami wypadków, to nie tyle przez najechanie na kogoś, ile przez znalezienie się (wbrew przepisom drogowym) na torze pojazdu mechanicznego, co jest często bagatelizowane przez władze ścigające. To samo można powiedzieć o wozach konnych (4), które częściej są przyczyną wypadku (zwłaszcza w nocy) niżby to wynikało ze statystyki.

Zaniedbania służby drogowej (1 wypadek) są bardzo skromnie reprezentowane, choć w rzeczywistości są częstsze (nie posypane piaskiem niebezpieczne zakręty w czasie gołoledzi, nienależycie zabezpieczone roboty drogowe, źle ustawione znaki drogowe itd.). Również zaniedbania kierowców baz samochodowych (3 wypadki) występują znacznie częściej niżby to wynikało z liczby wyroków skazujących; znajdujemy wzmianki o tych zaniedbaniach umieszczane mimochodem w wyrokach skazujących kierowców.

Wreszcie brak jakiegokolwiek wyroku skazującego pieszego za spowodowanie wypadku, choć, jak wynika ze statystyki milicyjnej, w miastach piesi powodują ponad 30% wszystkich wypadków. Częściowo tłumaczy się to tym, że w wielu wypadkach pieszy będący przyczyną wypadku ponosi śmierć i do sprawy nie dochodzi, niemniej jednak wydaje się, że organy milicyjne i prokuratorzy nie wyzbyły się jeszcze w pełni przekonania, że potencjalnym przestępcą drogowym może być tylko kierowca, raczej wyjątkowo woźnica, pieszy może być tylko ofiarą wypadku.

ANALIZA ORZECZNICTWA

Sprawy z art. 215 k.k. Spraw z tego przepisu (sprowadzenie powszechnego niebezpieczeństwa) było 21; w 10 sprawach wchodzi w grę nadużycie alkoholu (w tym we wszystkich sprawach motocyklistów!); w związku ze sprawą kierowcy autobusu jest również zarzut nieudzielenia pomocy przez osobę postronną (uniewinnienie). Śmiercią jednej lub nawet kilku osób zakończyło się 17 spraw; wszystkie wypadki motocyklowe połączone były ze śmiercią człowieka. W czterech sprawach zapadły wyroki uniewinniające' (lub utrzymujące w mocy uniewinnienie).

Jak przedstawia się konfrontacja dyspozycji z art. 215 k.k. (sprowadzenie powszechnego niebezpieczeństwa na drodze) z rzeczywistym obrazem wypadku?

Przeważnie znamiona ustawowe pokrywają się z rzeczywistością. Wpadnięcie prowadzonej przez pijanego kierowcę ciężarówki z 40 pasażerami do rowu, zakończone śmiercią jednego z nich i ciężkimi obrażeniami dalszych 15, jest klasycznym przykładem sytuacji z art. 215 § 1 k.k. (III K 52/53). Równie typowym przykładem jest wpadnięcie ciężarowego samochodu na pociąg na niestrzeżonym przejeździe (I K 501/62) oraz zderzenie autobusu z pociągiem (I K 383/62). Wjechanie prowadzonej przez pijanego szofera ciężarówki na chodnik (I K 284/62), jazda w nocy, lewą stroną drogi i bez świateł (I K 703/62), jazda po mieście (Częstochowa) samochodem prowadzonym przez pijanego kierowcę, zakończona zderzeniem i śmiercią człowieka (II K 69/60), oto dalsze typowe przykłady zgodności dyspozycji z art. 215 k.k. z sytuacją na miejscu wypadku.

W innych orzeczeniach to „powszechne niebezpieczeństwo” występuje już mniej wyraźnie. Motocykliści wpadający na drzewo lub do rowu, najeżdżający na stojące na drodze ciężarówki lub furmanki, nie należałoby do tej kategorii, gdyby nie okoliczność, że we wszystkich pięciu sprawach kierowcy motocykli byli pijani. Jazda motocyklem z dużą szybkością na drodze publicznej i prowadzenie motocykla przez

pijanego kierowcę całkowicie wypełnia znamiona powszechnego niebezpieczeństwa z art. 215 k.k., co zresztą znajduje potwierdzenie w skutku, a mianowicie wypadku zakończonym śmiercią człowieka. To samo można powiedzieć o jeździe w nocy bez świateł, bądź o nieopuszczaniu snopa świateł szosowych przy wymijaniu. Są to — oprócz jazdy w stanie nietrzeźwym na szosie o większym natężeniu ruchu, bezwzględnej jazdy na ruchliwych skrzyżowaniach, wymuszania pierwszeństwa przejazdu w czasie dużego ruchu oraz jazdy pojazdem o niesprawnych hamulcach lub niesprawnym, układzie kierowniczym — typowe przykłady powodowania stanu powszechnego niebezpieczeństwa z art. 215 k.k., oczywiście jeśli z danej konkretnej sytuacji nie wynika, że tego niebezpieczeństwa nie było.

Wypadki zderzenia się samochodów lub samochodu z furmanką, poślizg zakończony wpadnięciem do rowu, nieprawidłowe wyprzedzanie (bez zagrożenia trzeciego pojazdu), są już natomiast bardziej oddalone od dyspozycji art. 215 k.k., jeżeli brak równoczesnego zagrożenia dla większej liczby nie oznaczonych osób. Zbliżone są one bardziej do abstrakcyjnego, potencjalnego zagrożenia, niż do zagrożenia realnego i konkretnego. Niemniej jednak również i w tych przypadkach kwalifikacja jest trafna, skoro brak lepszej, a ustawa trafniejszą nie dysponuje.

Kwalifikacja z art. 215 § 2 występuje bardzo rzadko z uwagi na niedostateczną sankcję, gdyż inaczej występowałaby ona z reguły zamiast sztucznej konstrukcji art. 215 § 1 cum dolo eventuali. Przykładem takiej trafnej kwalifikacji jest sprawa IV K 1274/61, w której Sąd Najwyższy zmienił kwalifikację z § 1 art. 215 na § 2 (wymuszenie pierwszeństwa przejazdu); zmiana ta była jednak możliwa jedynie ze względu na stosunkowo nieznaczne skutki wypadku, dla których sankcja z § 2 była wystarczająca. W innych sprawach nie było to możliwe i stosowano sztuczną konstrukcję „godzenia się” na niebezpieczeństwo katastrofy, przy czym Sąd Najwyższy z naciskiem wielokrotnie podkreślał, że „godzenie się” nie obejmuje oczywiście samej katastrofy, lecz jedynie wytworzenie sytuacji, w której wypadek może w każdej chwili nastąpić.

Konstrukcja ta, absolutnie poprawna i zgodna z życiem, w przypadkach, gdy skutkiem działania sprawcy jest jedynie zagrożenie wypadkiem, jest zupełnie nieadekwatna do samego wydarzenia tam wszędzie, gdzie skutkiem tego działania jest śmierć lub uszkodzenie ciała. Skutek ten pozostaje poza zespołem znamion koniecznych przestępstwa, co jednak nie odpowiada postulatowi życia. Skazanie opiewa na „godzenie się na spowodowanie niebezpieczeństwa”, podczas gdy stan faktyczny sprawy obejmuje rozbite pojazdy i zabitych ludzi. Poprawę w tym sposobie kwalifikowania wypadków drogowych przyniesie dopiero nowy kodeks karny, zawierający adekwatne do rzeczywistości stany faktyczne.

Często zdarza się współwina pokrzywdzonego uczestnika ruchu drogowego⁴ i okoliczność tę wyroki Sądu Najwyższego mają na względzie przy wymiarze kary. Wydarzenia „losowe”⁵ występują w tych sprawach rzadko. Jeden wyrok (uniewinniający) ustala pęknięcie opony jako przyczynę uderzenia samochodu ciężarowego o drzewo (IV K 575/62). Wadą tej sprawy jest niezainteresowanie się ogólnym stanem technicznym samochodu-chłodni, którego opona pękła na przestrzeni 25 cm, co wskazuje na nadmierne jej zużycie, nie pozwalające na zastosowanie zwłaszcza do pojazdu o takiej wadze, jakim jest samochód-chłodnia. Wydaje się, że właściwym sprawcą wypadku jest kierownik bazy samochodowej, o którym nie ma w sprawie ani słowa.

Przechodząc do analizy wymiaru kary za przestępstwo z art. 215, należy stwierdzić bardzo dużą rozpiętość kar. Kształtują się one następująco: grzywna — 1, 4 miesiące aresztu — 1,1 rok więzienia — 2, 1 rok i 6 mies. więzienia — 2, 2 lata więzienia — 3, 2 lata i 6 mies. więzienia — 2, 3 lata więzienia — 2, 4 lata więzienia — 1, 5 lat więzienia — 2, 6 lat więzienia — 1, uniewinnienie — 5, razem 22 (w jednej sprawie 2 oskarżonych).

Jeśli idzie o orzeczenie utraty prawa jazdy, to nastąpiło ono tylko w 8 sprawach; w 5 sprawach zakończonych wyrokiem skazującym na karę więzienia nie orzeczono utraty prawa jazdy. Warunkowo zawiesił Sąd Najwyższy wykonanie kary (1 rok i 6 miesięcy więzienia) w jednej sprawie.

Charakterystyczne jest, że w sprawie zakończonej skazaniem na 6 lat więzienia (I K 383/62), za spowodowanie katastrofy autobusu na przejeździe kolejowym, zakończonej śmiercią 2 osób i ciężkimi obrażeniami ciała 22 osób, nie orzeczono utraty prawa jazdy. W sprawie tej, w której założyły rewizję obie strony, Sąd Najwyższy zmienił kwalifikację z art. 230 k.k. na art. 215 § 1 k.k. i powiększył karę z 4 na 6 lat więzienia (rewizja prokuratora nie domagała się orzeczenia utraty prawa jazdy).

Wyrok skazujący na 5 lat więzienia i 10 lat utraty prawa jazdy (III

⁴ Termin „użytkownik dróg”, stosowany przez ustawę z dnia 27 XI 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych (Dz. U. nr 53, poz. 295) jest wadliwy, gdyż „użytkownik” w języku prawniczym oznacza osobę, która wykonuje prawo rzeczowe polegające na używaniu cudzej rzeczy, i pobieraniu z niej pożytków (pożytki naturalne z chwilą odłączenia). Prawo to, „usufructus”, nie ma nic wspólnego z użytkowaniem drogi publicznej. Właściwy jest tu termin „uczestnik ruchu drogowego”.

⁵ Również niezbyt szczęśliwy termin, nawiązujący z jednej strony do loterii, z drugiej do losu człowieka „pisanego” mu z góry w sensie mahometańskiego „kismetu”.

K 52/62) dotyczył wypadku zakończonego wpadnięciem do rowu ciężarówki z 40 pasażerami, spośród których jeden poniósł śmierć, a 15 obrażenia ciała; kierowca był pijany. Drugi wyrok skazujący na 5 lat więzienia i 5 lat utraty prawa jazdy (IV K 63/63) dotyczył najechania przez samochód osobowy na furmankę, co spowodowało śmierć pasażera samochodu.

Na drugim końcu drabiny kar znajdują się dwa wyroki. Jeden (II K 51/61) skazuje na 4 miesiące aresztu (w I instancji — 10 miesięcy więzienia) za wypadek polegający na wyróceniu przez pijanego kierowcę przyczepy samochodowej do rowu na zakręcie drogi. W wypadku nikt nie ucierpiał. Sąd Najwyższy zmienił kwalifikację z art. 215 § 1 na art. 215 § 2 i w związku z tym zmienił rodzaj i wymiar kary z 10 miesięcy więzienia na 4 miesiące aresztu (można by mieć tu zastrzeżenia co do złączenia kary). Drugi wyrok (IV K 1274/61) dotyczył wymuszenia pierwszeństwa przejazdu, co doprowadziło do zderzenia z drugim samochodem, jadącym również nieprawidłowo (obaj kierowcy zostali skazani; nie doszło do wypadku z ludźmi).

Sąd Najwyższy utrzymał w mocy wyrok sądu wojewódzkiego skazującego kierowcę wymuszającego pierwszeństwo przejazdu na grzywnę w kwocie 2000 zł za występki z art. 215 § 2 k.k.

Trzy utrzymane w mocy wyroki uniewinniające i dwa unieważnienia przez Sąd Najwyższy zamykają wykaz omawianych wyroków.

Sprawy, w których Sąd Najwyższy zmienił kwalifikację z art. 215 na art. 230 k.k. We wszystkich tych sprawach sądy wojewódzkie zastosowały kwalifikację z art. 215 k.k., którą Sąd Najwyższy zmienił na art. 230, wychodząc z założenia, że sytuacja w chwili wypadku powodującego śmierć człowieka nie dawała podstaw do przyjęcia stanu powszechnego niebezpieczeństwa.

Pogląd ten znajduje potwierdzenie w stanach faktycznych spraw. W sześciu sprawach ofiarą stał się najechany przechodzień, w czterech nastąpiło najechanie na motocyklistę, w trzech — najechanie na drzewo, w jednym — nieostrożne wyjechanie z bramy domu, w jednym — zderzenie dwóch nieprawidłowo jadących pojazdów, w jednym ofiarą stał się rowerzysta; reszta wypadków spowodowała śmierć pasażerów pojazdu.

W jednym wypadku (I K 100/62) zachodzi zaśnięcie kierowcy z powodu przemęczenia i nadużycia alkoholu (jazda bez wypoczynku przez około 30 godzin). Ze sprawy wynika, że oskarżony był kierowcą zawodowym, można by było zatem zainteresować się kierownikiem jego bazy samochodowej, który dopuścił do tego stanu rzeczy (o ile oczywiście oskarżony nie podjął tej jazdy na własną rękę). Utrata prawa jazdy na

dwa lata wydaje się zbyt krótka (alkohol, jazda lewą stroną drogi, śmierć przechodnia).

Rozpiętość kar przedstawia się następująco: 6 miesięcy więzienia — 1, 1 rok więzienia — 6, 1 rok i 6 miesięcy więzienia — 8, 2 lata więzienia — 3, 2 lata i 6 miesięcy więzienia — 1, razem 19 kar.

W sprawie, w której sąd wojewódzki wymierzył karę 6 miesięcy aresztu (II K 594/62) za zajechanie na skrzyżowaniu drogi innemu samochodowi mającemu pierwszeństwo przejazdu, na skutek czego doszło do śmierci przechodnia, Sąd Najwyższy karę tę podniósł do 1 roku więzienia zmieniając kwalifikację czynu z art. 215 § 2 na art. 230 k.k.

Na drugim końcu wachlarza kar znajduje się wyrok opiewający na 2 lata i 6 miesięcy więzienia (I K 387/62), dotyczący kierowcy autobusu PKS, który przez wymuszenie pierwszeństwa przejazdu spowodował śmierć motocyklisty. Sąd Najwyższy utrzymał w mocy orzeczony przez sąd wojewódzki wymiar kary, zmieniając kwalifikację czynu przypisanego oskarżonemu z art. 215 § 1 na art. 230 k.k.

Ale z uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego wynikałoby, że motocyklista za wypadek ponosi większą część winy (zabita została jego pasażerka) niż oskarżony, który jechał ostrożnie („Oskarżony przez wolną i ostrożną jazdę starał się zachować konieczne środki ostrożności, natomiast Paziewski [motocyklista] . . . jechał za szybko, zbliżając się do skrzyżowania . . .”). W tej sytuacji może zasadne byłoby rozważenie możliwości obniżenia kary do dwóch lat i jej warunkowe zawieszenie.

Ogólnie biorąc, kary orzeczone w tych sprawach oscylują około jednego roku i sześciu miesięcy więzienia (8 spraw); tylko w trzech sprawach orzeczono karę 2 lat więzienia, a w jednej — 2 lata i 6 miesięcy więzienia. Skoro się zważy, że w 6 sprawach do wypadku przyczyniła się nietrzeźwość kierowcy (trzy kary po 1 roku więzienia, jedna na 1 rok i 6 miesięcy i dwie kary po 2 lata), to należy dojść do wniosku, że Wymiary te są raczej łagodne. Również utratę prawa jazdy orzeczono tylko w 2 sprawach; natomiast warunkowo zawieszono wykonanie orzeczonych kar w 8 sprawach (na 18, czyli około 40%).

W pięciu sprawach Sąd Najwyższy zawiesił wykonanie orzeczonych (lub obniżonych) kar, w jednej sprawie orzeczoną karę obniżył, w innych utrzymał w mocy wymiar kar orzeczonych przez sądy wojewódzkie, zmieniając jedynie kwalifikację czynu z art. 215 na art. 230 k.k.

Należy przy tej analizie zważyć, że wszystkie sprawy uległy przekwalifikowaniu na łagodniejszy przepis ustawy, co pociąga za sobą również niejednokrotnie i obniżenie orzeczonych kar.

Sprawy z art. 230 k.k. Spraw tych było 113; w 20 sprawach wchodzi w grę nadużycie alkoholu, w wielu obok winy kierowcy występuje rów-

niezawinienie ze strony kierownictwa bazy samochodowej, znajdujące jednak tylko w czterech sprawach epilog karny. Uderza bardzo mały udział woźniców (3) i rowerzystów (1), odbiegający chyba znacznie od rzeczywistej sytuacji wypadkowej na drogach.

Największą grupę pokrzywdzonych stanowią pasażerowie pojazdu, który spowodował wypadek (38), następnie najechani przechodnie (29), osoby zabite w wyniku zderzenia się pojazdów (25), rowerzyści (13) i dzieci (9); reszta uległa wypadkowi w różnych sytuacjach.

Spośród zabitych pasażerów 14 to pasażerowie motocykli, 9 — pasażerowie traktorów, 8 — pasażerowie ciężarówek, 5 — pasażerowie samochodów osobowych.

Z danych tych widać, że pasażerowie motocykli są — jak tego należało się spodziewać — najbardziej narażeni na śmierć w razie wypadku. Uderza duża liczba pasażerów traktorów; stąd wniosek, że dyscyplina jazdy jest bardzo mała i zabieranie ludzi na traktory, na przyczepy, sadowienie ich na błotnikach i sprzęgłach wymaga surowej represji w razie wypadku. Wbrew przypuszczeniom, większy jest udział w wypadkach pasażerów ciężarówek niż samochodów osobowych, co wskazuje na małą dyscyplinę jazdy kierowców samochodów ciężarowych.

Wypadki z przechodniami należą do typowych; tylko w dwóch sprawach przechodnie byli pijani; często natomiast występowała mniejsza lub większa współwina przechodnia.

Zderzenia pojazdów miały różne przyczyny. Najczęstsze było wymuszanie pierwszeństwa przejazdu (8) oraz nieprawidłowe wyprzedzanie; stosunkowo rzadkie były zderzenia na skutek nadmiernej szybkości.

Spośród najechanych rowerzystów (13) aż pięciu było pijanych. Wypadki z dziećmi wynikały z wybiegania małych dzieci na drogę, czepiania się pojazdów oraz jazdy małego dziecka na rowerze.

Wśród różnych spraw należy wymienić wadliwe ustawienie zapory drogowej w czasie robót (I L 1110/61), zawinienia kierowników baz (IV K 556/62 i II K 81/61); w tej ostatniej sprawie uderzające jest ustalenie w wyroku Sądu Najwyższego, że „warunki pracy w PKS zatrudniającej oskarżonego były nieodpowiednie, gdyż tabor nie był sprawny technicznie, a pomimo tego kierownictwo taki tabor używało i należy stwierdzić, wymuszało na kierowcach używanie takiego taboru” i w związku z tym oskarżony „odpowiada za swój czyn podczas gdy właściwi sprawcy nie zostali pociągnięci do odpowiedzialności”.

Jeszcze wyraźniej ten stan rzeczy został ujęty w wyroku Sądu Najwyższego IV K 754/62: „[. . .] 99% używanych w Polsce samochodów to «Star 20» i podobne, w których szoferkach nie ma miejsca dla ładowaczy. Chcąc stosować w pełni przepisy Ministerstwa Transportu z 23 X 1956 należałoby wstrzymać ruch transportowy w 90%, bądź też urucho-

nić dodatkowy zestaw transportowy dla ładowaczy. Rozwiązanie takie jest nierealne i przedsiębiorstwa transportowe problem ten przedstawiały najwyższym czynnikiem do rozwiązania, dotąd bez rezultatów".

Po analizie wymiaru kar otrzymujemy następujący obraz ich rozpiętości: kary poniżej 1 roku więzienia (6, 7, 8, 9 i 10 miesięcy) — 16, 1 rok więzienia — 44, 1 rok i 6 miesięcy więzienia (w tym 1 na 1 rok i 9 miesięcy więzienia) — 30, 2 lata więzienia — 19, 2 lata i 6 miesięcy więzienia — 2; do tego dochodzą uchylone wyroki — 3, wyroki uniewinniające — 9, a więc razem 123 wyroki.

Z wyrokami tymi wydanymi w I instancji i utrzymanymi przez Sąd Najwyższy łączy się utrata prawa jazdy — w 8 przypadkach i zawieszenie wykonania kary — w 16.

Najniższy wymiar kary (6 miesięcy więzienia) z zawieszeniem wykonania zastosowano w sprawie IV K 571/62 (wykonanie kary zawiesił Sąd Najwyższy) w stosunku do motocyklisty, który mając prawo pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu dróg najechał na nie respektującego tego prawa rowerzystę, choć go widział z daleka.

Najwyższy wymiar kary (2 lata i 6 miesięcy więzienia) zastosowano w dwóch sprawach. W pierwszej (II K 61/63) skazany został na tę karę motocyklista, który jadąc z nadmierną szybkością, nieostrożnie, i znajdując się przy tym w stanie nietrzeźwym, najechał przechodnia i spowodował jego śmierć; ponadto spowodował ciężkie uszkodzenie ciała swego pasażera. W drugiej sprawie (I K 93/62) Sąd Najwyższy podniósł wymiar orzeczonej w I instancji kary jednego roku i sześciu miesięcy do dwóch lat i sześciu miesięcy więzienia w stosunku do motocyklisty, który jadąc z nadmierną szybkością na motocyklu najechał na skrzyżowaniu na mający pierwszeństwo przejazdu samochód ciężarowy, powodując na skutek tego śmierć wiezionego przez siebie pasażera.

W tych granicach zamyka się rozpiętość kar z art. 230 § 1 k.k. w analizowanych 127 sprawach.

Orzeczenie utraty prawa jazdy nastąpiło jedynie w 9 przypadkach, choć stanowi ono najskuteczniejszy środek prewencji szczególnej, gdyż Wycofuje danego kierowcę z ruchu drogowego. Wydaje się, że szersze korzystanie z uprawnień § 2 art. 48 byłoby celowe (wspominają o tym Wytyczne Sądu Najwyższego z dnia 31 VIII 1963 r. w punkcie VI. 12).

W czterech sprawach przyczyną wypadku było przemęczenie kierowcy wynikłe z winy władz przełożonych (IV K 569/62, III K 126/62, II K 691/60 i I K 63/62), przybierające nieraz krańcowe formy (w sprawie IV K 569/62 kierowca w przeddzień wypadku siedział przy kierownicy przez 15 godzin, a w dniu wypadku przez 17 godzin). Ta współwina znalazła swój wyraz w wymiarze kary, ale nadawałaby się do ingerencji właściwych władz.

Wadliwa działalność służby drogowej była przyczyną trzech wypadków, a mianowicie w jednym brak było obowiązkowego znaku drogowego (III K 1189/60), w drugim niewłaściwa nawierzchnia drogi na zakręcie, a mianowicie kostka bazaltowa dająca zawsze poślizg, jeśli jest mokra (II K 320/60), oraz w trzecim brak zabezpieczenia i oznakowania odcinka drogi nie nadającego się do użytku (I K 225/62). W innej sprawie nastąpiło skazanie (obok woźnicy) dwóch pasażerów furmanki, którzy nie pozwolili na udzielenie pomocy ofierze wypadku spowodowanego przez tę furmankę (art. 247 k.k., IV K 890/62).

Tak przedstawiają się wyniki analizy najliczniejszej grupy spraw o wypadki drogowe; podsumowując należy powiedzieć, że wymiar kary oscyluje między dolną granicą a połową ustawowego wymiaru kary za występki z art. 230 § 1 k.k., że zawieszenie wykonania orzeczonej kary zastosowano w 42% wypadków i że stosunkowo rzadko stosowano pozbawienie prawa jazdy. Należy dodać, że w większości wypadków zawieszenie wykonania kary odpowiadało wymaganiom życia.

Rewizje nadzwyczajne. Rewizji nadzwyczajnych jest 45; w 25 sprawach wchodziło w grę nadużycie alkoholu⁶. Jedna tylko sprawa (V K 80/63) dotyczyła ciężkiego uszkodzenia ciała; sąd I instancji skazał oskarżonego na dwa miesiące aresztu z warunkowym zawieszeniem kary; Sąd Najwyższy wyrok uchylił na skutek rewizji nadzwyczajnej ministra sprawiedliwości i oskarżonego uniewinnił, ustalając, że winę zdarzenia samochodu osobowego z tramwajem ponosi motorniczy tramwaju, który nie dał samochodowi należącego mu pierwszeństwa przejazdu.

Trzy sprawy dotyczą narażenia na niebezpieczeństwo z art. 242 k.k. W dwóch Sąd Najwyższy w drodze rewizji nadzwyczajnej zawiesił wykonanie orzeczonych kar (V K 533/63 i V K 228/63). W pierwszej z tych spraw pijany motocyklista najechał na przechodnia; zawieszenie wykonania kary (6 miesięcy) oparto na dodatniej prognozie, stanie zdrowia skazanego i jego opinii jako felczera i studenta medycyny. W drugiej sprawie Sąd Najwyższy w składzie siedmiu sędziów zawiesił wykonanie kary jednego roku i sześciu miesięcy więzienia, orzeczonej za umyślne zajechanie drogi ciężarówką drugiej ciężarówce, by jej uniemożliwić wyprzedzenie. Zawieszenie oparto na tym, że od chwili popeł-

⁶ Określenie „prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości” stosowane powszechnie w ustawie antyalkoholowej i orzecznictwie sądowym jest wadliwe z punktu widzenia językowego, gdyż gramatycznie oznacza, że w stanie nietrzeźwym jest pojazd, nie zaś kierowca, jako że ten „stan nietrzeźwości” odnosi się do najbliższego poprzedzającego rzeczownika, jakim jest „pojazd mechaniczny”. Poprawne byłoby użycie sformułowania „prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu mechanicznego”.

nienia czynu upłynęło 7 lat, że nie doszło do większej szkody i że skazany ma liczną rodzinę na utrzymaniu; wydaje się ono dyskusyjne. Wreszcie w trzeciej sprawie (V K 318/63) Sąd Najwyższy uchwalił warunkowe zawieszenie kary 8 miesięcy więzienia, orzeczonej za prowadzenie po pijanemu ciężarówki i wjechanie do rowu.

Rewizje nadzwyczajne w sprawach z art. 28 ust. antyalkoholowej złożone były w 5 przypadkach na korzyść, a w 4 przypadkach na niekorzyść skazanego. W jednej sprawie z pierwszej grupy Sąd Najwyższy oskarżonego uniewinnił (brak należytego ustalenia stanu nietrzeźwości); w dwóch sprawach zastosował karę bezwzględnego aresztu (obok kary grzywny i utraty prawa jazdy); w dwóch pozostałych wymierzył kary grzywny w wysokości 3000 i 4000 zł, połączone z czasową utratą prawa jazdy.

Na uwagę zasługuje wyrok Sądu Najwyższego (110/63), którym — w miejsce kary 8 miesięcy więzienia za zuchwałą i bezwzględną ucieczkę taksówki po wypadku przed pościgiem MO — wymierzono karę 4 lat więzienia z utratą prawa jazdy na okres 2 lat. Okres ten wydaje się w danym przypadku chyba za krótki. Znaczne podwyższenie kary więzienia natomiast w pełni uzasadnione.

W 15 sprawach z art. 230 k.k. rewizja nadzwyczajna założona była na niekorzyść skazanego w 8 przypadkach; w 3 sprawach orzeczono dodatkowo utratę prawa jazdy, w 4 sprawach uchylono warunkowe zawieszenie wykonania kary, w jednej podniesiono jej wymiar. W 4 sprawach z rewizją nadzwyczajną na korzyść oskarżonego zawieszono wykonanie kary w dwóch wypadkach, w jednym uchylono orzeczenie o utracie prawa jazdy, w jednym obniżono wymiar kary. Dwie rewizje nadzwyczajne założone na niekorzyść skazanego Sąd Najwyższy pozostawił bez uwzględnienia.

W 9 sprawach z art. 215 k.k. (w tym dwie z § 2) tylko jedna rewizja nadzwyczajna założona została na korzyść skazanego: w sprawie tej Sąd Najwyższy zawiesił wykonanie orzeczonej kary jednego roku i sześciu miesięcy więzienia. W pozostałych 8 natomiast rewizje nadzwyczajne założone zostały na niekorzyść skazanych.

Warto wspomnieć tu o sprawie V K 281/63, w której Sąd Najwyższy w miejsce orzeczonej kary 4 miesięcy aresztu z warunkowym zawieszeniem wymierzył karę 5000 zł grzywny (najechanie przez ciężarówkę na pociąg na niestrzeżonym przejeździe kolejowym; czyn popełniony w jednorodzajowej recydywie). W związku z tą ostatnią sprawą nasuwa się pytanie, jakie są szanse zapłacenia tej grzywny przez skazanego, kierowcę POM i czy z uwagi na zachodzącą recydywę kara jest współmierna do winy, zwłaszcza wobec nieorzeczenia utraty prawa jazdy.

W dalszych 3 sprawach Sąd Najwyższy orzekł utratę prawa jazdy

dodatkowo do kar wymierzonych w pierwszej instancji (kary w tych sprawach są wyjątkowo wysokie: 4 lata, 4 lata i 3 lata więzienia; wszędzie wchodził w grę alkohol).

W jednej sprawie Sąd Najwyższy podniósł wymiar kary z 2 lat na 3 lata więzienia (tu również w grę wchodził alkohol), w jednej uchylił zawieszenie, a dodał utratę prawa jazdy, w jednej w miejsce grzywny w kwocie 4000 zł orzekł karę sześciu miesięcy aresztu. •

Sprawa ta (V K 45/63) zasługuje na krótki komentarz. Kierowca autobusu pełnego pasażerów najechał na zamkniętą barierę kolejową, złamał ją i w ostatniej chwili przed nadjeżdżającym pociągiem zdołał przejechać przez tor kolejowy. Sąd I instancji wymierzył karę 4 miesięcy aresztu, sąd II instancji karę 4000 zł grzywny. Oskarżony był już w r. 1960 karany z art. 215 § 2 k.k. Sąd Najwyższy uchylając oba wyroki w części dotyczącej kary skazał oskarżonego na sześć miesięcy aresztu na zasadzie art. 215 § 2 k.k.

Wydaje się, że nie tylko kary wymierzone w obu niższych instancjach były „w wymiarze rażąco niewspółmiernie niskie”, jak to ustala Sąd Najwyższy, zwłaszcza że nie były połączone z utratą prawa jazdy, ale i kara sześciu miesięcy aresztu, orzeczona przez Sąd Najwyższy, musi być uznana chyba za bardzo łagodną, zwłaszcza jeśli się zważy, że orzecznictwo stosuje w takich przypadkach (złamana zaporą, autobus pełny podróżnych na torze tuż przed nadjeżdżającym pociągiem) z reguły przepis art. 215 § 1 k.k.

W 9 sprawach, rozpoznawanych na skutek rewizji nadzwyczajnej, Sąd Najwyższy orzekał w składzie siedmiu sędziów.

WNIOSKI

1. Odsetek przestępstw drogowych popełnionych pod wpływem alkoholu, poważny w statystyce ogólnej, gwałtownie rośnie w poważnych wypadkach, kończących się śmiercią człowieka, Wskazuje to na konieczność bardzo ostrych represji karnych w tego rodzaju sprawach.

2. Sprawy o wypadki drogowe można podzielić na trzy grupy. Pierwsza to ta, w której pojazd powoduje wypadek pociągający za sobą ofiary „z zewnątrz” (zderzenie, najechanie, przejechanie itd.), drugą stanowią wypadki, w których ofiarą pada bądź sam kierowca, bądź jego pasażerowie (wpadnięcie na drzewo, do rowu, wywrócenie się motocykla itd.). Trzecia wreszcie grupa to stworzenie „zagrożenia” bez tragicznego skutku.

3. W pierwszej grupie najliczniej reprezentowane są samochody ciężarowe, prowadzone bardzo często przez równie młodych i niedoświadczonych, jak nadmiernie ryzykujących i często nadużywających alkoholo-

lu kierowców. W grupie tej, najbardziej niebezpiecznej dla innych uczestników ruchu drogowego (ciężar, masa, „opancerzenie” samochodu ciężarowego), dyscyplina i kultura ruchu drogowego pozostawia najwięcej do życzenia.

4. W drugiej grupie dominują motocykle. I tu kultura ruchu drogowego, samodyscyplina i „trzeźwość zawodowa” pozostawiają wiele do życzenia. W dodatku ten brak dyscypliny drogowej stwarza ustawicznie sytuacje kolizyjne, których ofiarą padają nie tylko motocykliści, lecz również inni uczestnicy ruchu drogowego. To samo da się powiedzieć o rowerzystach (oczywiście mniej niebezpiecznych z uwagi na małą szybkość i mały ciężar pojazdu).

5. Do tych dwóch grup należy doliczyć szeroką kategorię pojazdów konnych oraz równie szeroką pieszych. Nie stanowią one części ruchu motorowego, ale uczestniczą w ruchu drogowym. Pojazdy konne są głównie niebezpieczne w nocy, z uwagi na brak światła bądź niewidoczne oświetlenie; piesi padają wprawdzie zwykle ofiarą wypadków, niemniej jednak przez brak dyscypliny drogowej stwarzają sytuacje wypadkowe narażające na niebezpieczeństwo również pojazdy, mechaniczne.

6. Ostatnia grupa to wywołanie zagrożenia. Ocena z punktu widzenia karnego jest tu niezmiernie utrudniona, gdyż sytuacje te powstają równie szybko, jak szybko znikają, nie pozostawiając żadnego śladu ani skutku. Wymagają jednak nieraz ostrej represji (autobus, który w ostatnim momencie uniknie wpadnięcia pod pociąg). Trudność leży w tym, że każdy poruszający się na drodze pojazd, zwłaszcza zaś jeżeli jego tor jazdy krzyżuje się z innymi, znajduje się w stanie „permanentnego zagrożenia” i różnica między normalnym a karalnym zagrożeniem jest jedynie ilościowa.

7. Na tym tle występuje stopniowanie: naruszenie przepisu porządkowego, zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, spowodowanie stanu konkretnego bezpośredniego niebezpieczeństwa wypadku, wypadek o nieznacznych skutkach, wypadek z poważną szkodą materialną, wypadek z ludźmi, wypadek ze skutkiem śmiertelnym. To stopniowanie musi być podstawą każdego rozpoznawania sprawy przez sąd karny.

8. Naruszenie przepisu porządkowego, nawet jeżeli połączone jest z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu, nie jest przesłanką prowadzącą do ustalenia odpowiedzialności karnej, nawet jeśli dojdzie do wypadku. Konieczne jest ustalenie związku przyczynowego między tym naruszeniem a wypadkiem; nieraz naruszenie było nawet konieczne, by uniknąć wypadku (np. inny uczestnik ruchu stwarza taką niebezpieczną sytuację, z której można wyjść właśnie przez naruszenie przepisu porządkowego). Często nie rozumieją tego biegle, a czasem i sądy recypują

to błędne mniemanie; podkreślają to nieraz uzasadnienia wyroków Sądu Najwyższego.

9. Sprowadzenie konkretnego, bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy spotyka się niejednokrotnie z niewspółmiernie łagodną represją, jeśli nie doszło do wypadku (np. cztery lub sześć miesięcy aresztu za przełamanie przez autobus zapory kolejowej i uniknięcie „o włos” wpadnięcia pod pociąg). Ale to niebezpieczeństwo musi być bezpośrednie i konkretne; inaczej dojdzie do nadmiernego rozszerzenia, penalizacji.

10. Art. 215 należy pozostawić dla stosunkowo nielicznych sytuacji, w których naprawdę powstaje powszechne niebezpieczeństwo (autobus na torze kolejowym, szczególnie niebezpieczna jazda na ruchliwej drodze, ostra jazda pod wpływem alkoholu, szczególnie niesprawny pojazd itd.). Zagrożenie życia i zdrowia dużej liczby bliżej nieoznaczonych osób, zagrożenie wielkiej szkody materialnej, i to zagrożenie jak najbardziej bezpośrednio i konkretne, oto okazje do stosowania art. 215 k.k.

Zwraca uwagę okoliczność, że nadużycie alkoholu przez uczestników ruchu drogowego (zwłaszcza przez kierowców) znajduje bardzo słabe echo w wymiarze kary. Kary za spowodowanie wypadku przez pijanego kierowcę niemal nie różnią się od kar za to samo przestępstwo popełnione na trzeźwo. Poza tym zupełnie brak wyroków skazujących pieszych za spowodowanie wypadku po pijanemu (co prawda brak w ogóle skazań pieszych za spowodowanie wypadku drogowego, mimo że w miastach niemal połowa wypadków wynika z winy przechodniów).

11. Celowość wyjątkowego stosowania przepisu art. 215 wynika również z faktu, że stosowanie to wiąże się z koniecznością stosowania konstrukcji winy umyślnej cum dolo eventuali, która życiowo zachodzi właściwie tylko w dwóch przypadkach, a mianowicie przy ucieczce za wszelką cenę przed pościgiem oraz na wyścigach samochodowych. Nawet jeśli się tak wyraźnie oddzieli zamiar spowodowania stanu niebezpieczeństwa od zamiaru spowodowania katastrofy, jak to słusznie czyni w swych orzeczeniach Sąd Najwyższy, konstrukcja ta nie przestaje być sztuczna.

12. Wskazana jest bardzo szeroka rozpiętość⁷ wymiaru kary, by przy surowym karaniu „piratów drogowych”, pijaków i zwolenników bezwzględnej jazdy stosować kary wychowawcze (głównie w drodze warunkowego zawieszenia niskich wymiarów) w stosunku do przypadkowych przestępców drogowych”, których przed sędziego zawiodło raczej

⁷ Określenie „polaryzacja”, przyjęte ostatnio w naszej prasie prawniczej, jest wadliwe. Polaryzacja oznacza w optyce sprowadzenie drgań ruchu falowego światła do jednej płaszczyzny, co nie ma niczego wspólnego z szerokim stosowaniem kar w pobliżu dolnej i górnej granicy kary.

niedopisanie sprawności psychofizycznej lub umiejętności, niż karygodna i karalna lekkomyślność.

13. W tej dziedzinie orzecznictwo wymaga poważnej korektury. Wbrew tej zasadzie bowiem kary oscylują między dolną granicą a połową ustawowego wymiaru (głównie z art. 215 § 1 i 230 § 1 k.k.) bez grupowania ich około górnej granicy (piraci) oraz dolnej (przypadkowi). Jedyne polityka warunkowego zawieszenia wykonania kary, stosowana szeroko przez Sąd Najwyższy, stara się warunkom tym uczynić zadość, choć idzie w tym nieraz może zbyt daleko.

14. Należy rozważyć, czy ta polityka warunkowego zawieszenia wykonania kary powinna wychodzić z założeń prognozy „powszechnej” (niekaralność, dobre sprawowanie się, dobra opinia z miejsca pracy, rodzina na utrzymaniu i stąd prognoza dodatnia na przyszłość), czy też z założeń specyficznie drogowych (współwina pokrzywdzonego w spowodowaniu wypadku, uznanie swego błędu, dążenie do ratowania ofiary i naprawienie szkody, nadzieja na większą ostrożność w jeździe w przyszłości). Pierwszy typ prognozy odpowiada ogólnym założeniom warunkowego zawieszenia wykonania kary, drugi mógłby stanowić ważny element prewencji, jeśli idzie o wypadki drogowe. Wydaje się, że trzeba dać pierwszeństwo drugiemu elementowi przy uwzględnieniu jednak pierwszego.

15. Stosunkowo zbyt rzadko stosuje się pozbawienie prawa jazdy. Jak już była o tym mowa, można bez naruszenia ducha ustawy interpretować „nadużycie zawodu” z art. 48 § 2 k.k. jako nadużycie uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych. Ratio legis tego przepisu polega przecież na tym, że dany osobnik nie powinien wykonywać „zawodu”, gdyż grozi to niebezpieczeństwem społecznym: Kierowca, nawet z „amatorskim” prawem jazdy wykonuje swój „zawód” i nie ma żadnej różnicy w niebezpieczeństwie dla otoczenia między nim a „zawodowcem”. A zresztą pojęcie „amatorskiego” i „zawodowego” prawa jazdy już nie istnieje obecnie (§ 193 pkt 2 rozp. z dnia 1 X 1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych, Dz. U. nr 61/295), więc odpada kryterium „fachowości”, oddzielające zawodowca od amatora. Nie istnieje również kryterium stałego uprawiania zawodu jedynie przez zawodowców (3 miliony praw jazdy w Polsce!), pozostaje zaś jedynie kryterium etatowego stanowiska kierowcy, co ma znaczenie dla prawa pracy, ale nie dla prawa karnego. Tak więc art. 48 § 2 k.k. można — i trzeba — stosować w każdym zasługującym na to przypadku, bez względu na kategorię prawa jazdy.

16. W tym stanie rzeczy należy w sprawach na to zasługujących szeroko stosować krótkoterminowe (do roku) pozbawienie prawa jazdy jako zabezpieczenie społeczeństwa, a zarazem ostrzeżenie.

17. Pozbawienie prawa jazdy jest tym w dziedzinie przestępstw drogowych, czym jest izolacja przestępcy od społeczeństwa w innych dziedzinach przestępczości; jest jednym z elementów prewencji szczególnej, a mianowicie uniemożliwieniem powtórzenia przestępstwa w czasie trwania kary. Kierowca pozbawiony prawa jazdy na 10 lat za poważne przestępstwo drogowe nie zagraża przez ten czas bezpieczeństwu ruchu.

18. W tych krajach, w których motoryzacja jest silnie rozwinięta, sądy odbierają prawo jazdy (lub władze administracyjne odmawiają jego wydania, bądź wydane cofają) ludziom karanym za inne przestępstwa, zwłaszcza polegające na gwałcie (bójka, pobicie, gwałt, chuligaństwo itd.). Wychodzi się z założenia, że człowiek nie szanujący zasad współżycia społecznego nie daje żadnej gwarancji, iż będzie je szanował również jako kierowca na szosie. U nas brak do tego podstaw prawnych, ale warto te motywy zasygnalizować.

19. Przestępstwa drogowe różnią się swą specyfiką diametralnie od innych przestępstw. Są masowe w skali niespotykanej, są w ogromnej większości dziełem ludzi nie mających żadnych przestępczych skłonności, są mimo to bardzo groźne właśnie z uwagi na swą masowość i poważne skutki w dziedzinie życia, zdrowia i mienia. Wymagają szczególnych studiów z zakresu prawa, techniki, medycyny, psychologii, wymagają praktycznej znajomości prowadzenia pojazdu mechanicznego u ludzi o tych przestępstwach orzekających. Przestępstwa te będą stanowiły mimo wszelkich dążeń profilaktycznych coraz większy odsetek spraw na wokandach sądowych.