

EUGENIUSZ KUNZE

POJĘCIE POJAZDU MECHANICZNEGO W POLSKIM PRAWIE KARNYM

Na wstępie kilka uwag na temat ogólnego pojęcia pojazdu. W słownikach języka polskiego pojęcie „pojazd” tłumaczy się następująco: „każdy środek lokomocji przystosowany do poruszania się na kołach, gąsienicach lub płożach, po szynach lub bezpośrednio po gruncie”¹. W zależności od budowy rozróżnia się pojazdy: *z a p r z ę g o w e* — napędzane żywą siłą (np. rowery, sanie); *s z y n o w e* — poruszające się po torze szynowym (np. lokomotywy, tramwaje); *m e c h a n i c z n e* — napędzane silnikiem spalinowym, elektrycznym lub parowym (np. ciągniki, trolejbusy)². W ramach przytoczonego pojęcia pojazdu, obejmującego pojazdy poruszające się po trasach lądowych, nie mieszczą się środki transportu powietrznego i wodnego.

Interesujące nas określenie „pojazd mechaniczny” na gruncie polskiego prawa pojawiło się po raz pierwszy w rozporządzeniu ministrów komunikacji, spraw wewnętrznych i wojskowych z dnia 27 X 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych³. W myśl § 1, ust. 1 tego rozporządzenia za pojazd mechaniczny uznano „pojazd poruszany przez umieszczony na nim silnik i nie biegnący po szynach”. W rozporządzeniu tym dodano, iż do kategorii pojazdów mechanicznych nie zalicza się rowerów z silnikiem pomocniczym o pojemności skokowej do 50 cm³ oraz motocykli o tejże pojemności. Natomiast na grancie przepisów polskiego prawa karnego termin „pojazd mechaniczny” pojawił się po raz pierwszy w ustawie z dnia 10 XII 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu (art. 28 § 1, art. 30 i 31)⁴.

W literaturze przedmiotu i orzecznictwie Sądu Najwyższego za pojazd mechaniczny uważano wszelkiego rodzaju pojazdy poruszane za pomocą siły mechanicznej uzyskiwanej z umieszczonego w nich silnika o po-

¹ Por. np. *Mały Słownik języka polskiego*, pod redakcją S. Skorupki, H. Auder-skiej, Z. Lempickiej, Warszawa 1969, s. 590.

² Encyklopedia powszechna, t. 3, Warszawa 1975, s. 561.

³ Dz. U. z 1937 r., nr 86, poz. 616 z późniejszymi zmianami.

⁴ Dz. U. z 1959 r., nr 69, poz. 434.

jemności skokowej powyżej 50 cm³. Na przykład K. Buchała pisał: „[...] nie popełni się błędu, jeśli przez pojazd mechaniczny rozumieć się będzie pojazd poruszany za pomocą silnika umieszczonego na nim, o pojemności skokowej cylindra powyżej 50 cm³ lub analogicznej mocy”⁵. Podobne rozumienie pojęcia pojazdu mechanicznego znalazło odzwierciedlenie w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 19 IV 1961 r. (IV KO 73/60), gdzie explicite stwierdzono, iż „motorower z silnikiem pomocniczym o pojemności skokowej do 50 cm³ nie jest pojazdem mechanicznym, o którym stanowią normy karne ustawy z dnia 10 XII 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu (Dz. U. Nr 69, poz. 434)”⁶. Takie ograniczenie rozumienia analizowanego pojęcia mogło być uzasadnione do czasu obowiązywania wspomnianego rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych. W § 1 ust. 5 tego rozporządzenia wskazano bowiem, iż „nie uważa się za pojazdy mechaniczne [...] rowerów z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej do 50 cm³ i motocykli bez wózków z silnikami o tejże pojemności”.

Z kolei rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 1 X 1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych⁷ wprowadziło określenie „pojazd samochodowy”, przez które należy rozumieć pojazd napędzany umieszczonym na nim silnikiem, zasilanym z własnego źródła energii, nie biegnący po szynach, z wyjątkiem motoroweru i maszyny samobieżnej. W rozporządzaniu tym wyjaśniono, iż motorower jest rowerem poruszonym za pomocą silnika spalinowego o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm³ i nie rozwijający szybkości większej niż 40 km/godz., a także inny niż rower pojazd, którego silnik i największa szybkość odpowiadają warunkom wyżej określonym. Maszyna samobieżna oznacza natomiast pojazd, którego cechy konstrukcyjne ograniczają szybkość do 20 km/godz. napędzany umieszczonym na nim silnikiem zasilanym z własnego źródła energii, nie biegnący po szynach i nie przeznaczony do przewozu osób lub ładunków ani do ciągnięcia przyczep. Rozporządzenie to (w przeciwieństwie do rozporządzenia z 1937 r.) nie posługiwało się pojęciem „pojazd mechaniczny”. Identyczne rozwiązanie zawiera aktualnie obowiązujące (a uchylające rozporządzenie z 1962 r.) rozporządzenie ministrów komunikacji i spraw wewnętrznych z dnia 20 VII 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych⁸.

Ze względu na to, iż ustawa z dnia 10 XII 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu posługiwała się terminem „pojazd mechaniczny”, w praktyce wymiaru sprawiedliwości pojawiła się konieczność ustalenia znaczenia tego terminu. W tej sytuacji Sąd Najwyższy na posiedzeniu połączonych izb

⁵ K. Buchała, *Przestępstwa w komunikacji drogowej*, Warszawa 1961, s. 191.

⁶ NP 1962, nr 1, s. 136.

⁷ Dz. U. z 1962 r., nr 61, poz. 295.

⁸ Dz. U. z 1968 r., nr 27, poz. 183.

Karnej i Wojskowej z dnia 22 VI 1963 r. wydał wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych⁹, w których przyjął, iż określenie „pojazd mechaniczny” obejmuje pojazdy samochodowe i maszyny samobieżne, o których mowa w rozporządzeniu z dnia 1 X 1962 r. (analogicznie rozporządzenie z dnia 20 VII 1968 r.), a nadto pojazdy szynowe i trolejbusy. Biorąc pod uwagę, iż zgodnie z wymienionym rozporządzeniem z 1962 r. do kategorii pojazdów samochodowych nie zalicza się pojazdów poruszanych za pomocą silnika spalinowego o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm³ i nie rozwijających szybkości większej niż 40 km/godz., Sąd Najwyższy z zakresu pojęcia „pojazd mechaniczny” wyeliminował między innymi motorower oraz rower z doczepnym silnikiem.

Zadaniem Sądu Najwyższego w wytycznych było udzielenie odpowiedzi na pytanie, co należy rozumieć przez „pojazd mechaniczny”, które to pojęcie (co nie może budzić wątpliwości) ma zakres szerszy niż pojęcie „pojazd samochodowy”. Natomiast wykładnia dokonana przez Sąd Najwyższy doprowadziła do tego, iż zakresy pojęć „pojazd mechaniczny” i „pojazd samochodowy” pokrywają się ze sobą. Określenie pojazdu mechanicznego zawarte w wytycznych było zbyt wąskie, gdyż obejmowało jedynie pojazdy (i to niektóre) przystosowane do poruszania się w ruchu drogowym. Takie wąskie rozumienie pojęcia „pojazd mechaniczny” było nie uzasadnione na gruncie przepisu art. 215 § 1 k.k. z 1932 r., który to przepis mówił o niebezpieczeństwie katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej i powietrznej, jak i przepisów art. 28 § 1 i art. 30 ustawy z dnia 10 XII 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, które regulowały kwestię odpowiedzialności karnej za prowadzenie pojazdu mechanicznego bądź spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego fakt wyłączenia pojazdów z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej do 50 cm³ z kategorii pojazdów mechanicznych uzasadniano między innymi tym, iż szybkość rozwijana przez te pojazdy nie jest tego typu, by zagrażała niebezpieczeństwem w ruchu drogowym w stopniu wyższym niż rowery nie zaopatrzone w silniki¹⁰. Stanowisko to spotkało się ze słuszną krytyką przedstawicieli doktryny prawa karnego, którzy wykazali, iż pojazdy z silnikami pomocniczymi wcale nie muszą przedstawiać mniejszego niebezpieczeństwa w ruchu drogowym niż inne pojazdy¹¹.

⁹ Mon. Pol. 1963, nr 70, poz. 348.

¹⁰ Por. np. uchwała SN z 19 IV 1961 r. (IV Ko 73/60), NP 1962, nr 1, s. 136; wyroki SN: z 10 III 1964 r. (IV K 1296/61), OSNGP 1964, nr 8, s. 7-8; z 27 I 1969 r. (KRN 711/68), OSNKW 1969, nr 7-8, poz. 96.

¹¹ Z. Łukaszewicz, *Głosa do uchwały SN z 19 IV 1961 r.*, NP 1962, nr 1, s. 138; M. Białachowski, *Analiza spraw o przestępstwa z ustawy o zwalczaniu alkoholizmu*, BMS 1961, nr 4, s. 23.

Kodeks karny z 1969 r., jak również kodeks wykroczeń z 1971 r. nie wskazują, co należy rozumieć przez „pojazd mechaniczny”. Powstało zatem pytanie, czy pogląd wyrażony przez Sąd Najwyższy w wytycznych z 1963 r. może być przenoszony na grunt aktualnie obowiązujących przepisów karnych.

W literaturze prawa karnego spotkać można poglądy wskazujące na aktualność interpretacji pojęcia „pojazd mechaniczny” dokonanej pod rządami 'ustawodawstwa obowiązującego do dnia 31 XII 1969 r. jak i wypowiedzi odstępujące od wąskiego rozumienia tego pojęcia. Przykładem wypowiedzi pierwszego rodzaju może być pogląd wyrażony przez A. Gubińskiego, którego zdaniem „pojazdami mechanicznymi są pojazdy samochodowe (z wyłączeniem motorowerów), maszyna samobieżna, trolejbus oraz pojazd szynowy”¹². Natomiast przykładem wypowiedzi drugiego rodzaju jest pogląd W. Gutekunst, który pisze: „za pojazd mechaniczny w art. 145 § 3 należy uważać pojazd przeznaczony do poruszania się po lądzie, wodzie i powietrzu, uruchamiany energią nie pochodzącą z siły pociągowej zwierząt lub siły mięśni ludzkich”¹³. Pewne zastrzeżenia co do wąskiego rozumienia terminu „pojazd mechaniczny” wysuwa W. Świda wskazując, iż „ograniczenie w dotychczasowym orzecznictwie Sądu Najwyższego [...] pojęcia pojazdu mechanicznego do pojazdu samochodowego według określenia przyjętego w § 1 pkt 3 powołanego rozporządzenia (tj. rozporządzenia ministrów komunikacji i spraw wewnętrznych z 1968 r. — dop. E.K.) nie wydaje się aktualne wobec odmiennego regulowania odpowiedzialności karnej w kodeksie karnym za przestępstwa popełnione w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym w porównaniu z ustawodawstwem dotychczasowym”¹⁴. Natomiast K. Buchała w pracy poświęconej przestępstwom przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej, wychodząc z założenia, iż „pojęcie 'pojazd mechaniczny' powinno być określane z uwzględnieniem racji normatywnych, wiążących się z ustawodawstwem dotyczącym ruchu drogowego”, ograniczył się jedynie do przytoczenia stanowiska Sądu Najwyższego zajmowanego pod rządami uprzednio obowiązującego ustawodawstwa, nie wypowiadając się, czy pogląd Sądu Najwyższego jest aktualny na tle przepisów nowego kodeksu karnego¹⁵.

W praktyce wymiaru sprawiedliwości pogląd wyrażony przez Sąd Najwyższy w wytycznych z 1963 r. był automatycznie przenoszony na grunt kodeksu karnego z 1969 r. Dla przykładu — w wyroku Sądu Najwyższego

¹² A. Gubiński, *Zasady prawa karnego*, Warszawa 1974, s. 189.

¹³ W. Gutekunst w pracy zbiorowej: O. Chybiński, W. Gutekunst, W. Świda, *Prawo karne, Część szczególna*, Wrocław—Warszawa 1971, s. 79.

¹⁴ W. Świda w pracy zbiorowej: I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, *Kodeks karny z komentarzem*, Warszawa 1973, s. 208.

¹⁵ K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 102 - 103.

z dnia 22 V 1973 r. (V KRN 177/73) stwierdzono, iż, „powołane w przepisie art. 214 § 1 k.k. określenie „pojazd mechaniczny” nie dotyczy motoroweru”¹⁶. Stanowisko to — sztucznie przenoszące poglądy wypowiedziane poprzednio na grunt nowych przepisów kodeksu karnego — spotkało się z krytyką w doktrynie prawa karnego¹⁷. Z przedstawionych uwag wynika, iż zarówno pod rządami uprzednio, jak i aktualnie obowiązującego ustawodawstwa brak jednolitego rozumienia interesującego nas pojęcia.

Mając na względzie między innymi to, iż wytyczne z 1963 r. stały się — ze względu na zmianę stanu prawnego — nieaktualne w istotnych częściach, a stosowanie kodeksu karnego wywołało w praktyce wątpliwości wymagające wyjaśnień, Sąd Najwyższy na posiedzeniu Izby Karnej w dniu 28 II 1975 r. wydał wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe, w których przyjął, że „pojazdem mechanicznym w ruchu lądowym w rozumieniu przepisów kodeksu karnego jest każdy pojazd drogowy czy szynowy napędzany umieszczonym w nim silnikiem, jak również maszyna samobieżna i motorower”¹⁸. Ponadto w wytycznych dodano, iż „stosownie do postanowień konwencji o ruchu drogowym z dnia 19 IX 1949 r. (Dz. U. z 1959 r. nr 54 poz. 321) oraz porozumienia europejskiego do tej konwencji podpisanego dnia 16 IX 1950 r. (Dz. U. z 1959 r. nr 54 poz. 322) zmieniającego między innymi załącznik nr 1 do tej konwencji, nie są jednak pojazdami mechanicznymi w rozumieniu przepisów kodeksu karnego rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm³ pod warunkiem, że zachowają wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy, umożliwiające ich zwykłą eksploatację jako rowerów”.

Stanowisko zajęte przez Sąd Najwyższy w cytowanych wytycznych wydaje się budzić zastrzeżenia choćby ze względu na to, iż zadaniem Sądu Najwyższego było udzielenie odpowiedzi na pytanie, co oznacza pojęcie „pojazd mechaniczny” w rozumieniu przepisów kodeksu karnego, które to pojęcie niewątpliwie ma zakres o wiele szerszy niż pojęcie pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym.

Kodeks karny w rozdziale XX (por. art. 145, 146, 147), jak również kodeks wykroczeń w rozdziale XI (por. art. 87 § 1) regulują problem odpowiedzialności karnej, między innymi w kontekście naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Za nieograniczaniem pojęcia „pojazd mechaniczny” tylko do ruchu lądowego przemawia także sformułowanie przepisu art. 43 k.k., zgodnie z którym kara zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych odnosi się nie tylko do przestępstw w ruchu lądowym, ale także w ruchu wodnym i powietrznym.

¹⁶ OSNKW 1973, nr 11, poz. 144.

¹⁷ R. Krajewski, Glosa do wyroku SN z 22 V 1973 r. (V KRN 177/73), WPP 1974, nr 3, s. 413; E. Kunze, M. Tarnawski, Glosa do wyroku SN z 22 V 1973 r. (V KRN 177/73), NP 1974, nr 9, s. 1228.

¹⁸ OSNKW 1975, nr 3 - 4, poz. 33.

nym. Wąskiego rozumienia analizowanego pojęcia nie uzasadnia ani brzmienie, ani też cel przepisu art. 214 k.k. Ustawa nie ogranicza w art. 214 k.k. przedmiotu wykonawczego jedynie do drogowych pojazdów mechanicznych; wręcz przeciwnie przedmiot wykonawczy w tym przepisie został określony w podobny sposób, jak w przepisach, które za przedmiot wykonawczy uważają mechaniczne środki komunikacji lądowej, wodnej i powietrznej. Można zatem stwierdzić, iż określenie pojazdu mechanicznego, zawarte w wytycznych z 1975 r., nie obejmuje swym zakresem tych wszystkich pojazdów, które w rozumieniu przepisów kodeksu należy zaliczyć do kategorii pojazdów mechanicznych.

Kolejna kwestia wymagająca wyjaśnień wiąże się z pytaniem, czy z zakresu pojęcia „pojazd mechaniczny” można wyłączyć rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm³. Zdaniem Sądu Najwyższego, za takim wyłączeniem przemawiają postanowienia wyżej wymienionych porozumień międzynarodowych. Stanowisko to nasuwa wątpliwości z następujących powodów: Przede wszystkim zaakcentować należy, iż postanowienia konwencji o ruchu drogowym, jak również postanowienia porozumienia europejskiego uzupełniającego tę konwencję dotyczą „pojazdów samochodowych”, a nie „pojazdów mechanicznych”. W art. 4 konwencji o ruchu drogowym z dnia 19 IX 1949 r. wskazano jedynie, co oznacza określenie „pojazd samochodowy”¹⁹. W załączniku nr 1 do tej konwencji dodano, iż „nie uważa się za pojazdy samochodowe (podkr. E.K.) rowerów zaopatrzonych w silnik pomocniczy spalinowy o pojemności skokowej do 50 cm³, pod warunkiem, że pod względem budowy zachowują wszystkie normalne cechy rowerów”. Natomiast w porozumieniu europejskim, uzupełniającym wspomnianą konwencję, podpisanym dnia 16 IX 1950 r. podkreślono, iż „rowery z silnikami pomocniczymi nie są zaliczane do pojazdów samochodowych (podkr. E.K.), jeżeli mają cechy charakterystyczne umożliwiające wykorzystanie ich jako rowerów”. Zważywszy, iż postanowienia wskazanych porozumień międzynarodowych dotyczą jedynie definicji „pojazdu samochodowego” (a nie pojazdu mechanicznego); można podważyć stanowisko Sądu Najwyższego zajęte w cytowanych wytycznych, że „stosownie (podkr. E.K.) do postanowień konwencji o ruchu drogowym [...] oraz porozumienia europejskiego do tej konwencji [...] nie są jednak pojazdami

¹⁹ Artykuł 4 konwencji o ruchu drogowym z dnia 19 IX 1949 r. (Dz. U. z 1959 r., nr 54, poz. 321) między innymi stanowi: „określenie, pojazd samochodowy oznacza każdy pojazd poruszający się po drogach o własnym napędzie przy pomocy urządzenia mechanicznego, przeznaczony zazwyczaj do transportu osób lub towarów, a nie będący pojazdem poruszającym się po szynach lub połączonym z przewodami elektrycznymi. Każde państwo, które przyjęło załącznik 1, wyłączy z tego określenia rowery z silnikiem pomocniczym, posiadającym cechy charakterystyczne określone w wymienionym załączniku”.

mechanicznymi w rozumieniu przepisów kodeksu karnego rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy [...]"

Warto dodać, iż uznanie za mechaniczne tylko tych pojazdów, które za takie zostały uznane w wytycznych, doprowadzić może do tego, że pojazdy de facto mechaniczne nie będą korzystały z ochrony, którą przewiduje przepis art. 214 k.k. Gwoli jasności przykład: osoba X zabiera w celu krótkotrwałego użycia nowy rower zaopatrzony w silnik pomocniczy o pojemności skokowej do 50 cm³, ogólnej wartości 3000 złotych. Przyjmując, że stanowisko zajęte w wytycznych (których wpływ na orzecznictwo sądowe jest bezsporny) jest słuszne, trzeba by uznać, iż wymieniony pojazd nie jest pojazdem mechanicznym. W takim przypadku, zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego, należałoby wyłączyć kwalifikację prawną z art. 214 k.k., a przyjąć jedynie znacznie łagodniejszą kwalifikację z art. 127 § 1 k.w. Natomiast posiadacz wysłużonego motoroweru o wartości 3000 złotych, a więc według Sądu Najwyższego pojazdu mechanicznego, będzie korzystał z ochrony przewidzianej nie w art. 127 § 1 k.w., lecz w art. 214 k.k.

Podsumowując można stwierdzić, iż stanowisko Sądu Najwyższego zajęte w wytycznych, a przyjmujące, że pojazdy mechaniczne to tylko pojazdy (i to niektóre) przystosowane do poruszania się w ruchu lądowym, nie znajduje oparcia w obowiązujących przepisach karnych. Wykładnia pojęcia „pojazd mechaniczny” powinna zmierzać — na gruncie przepisów kodeksu — do jednolitego rozumienia tego pojęcia. Nie można bowiem dopuszczać do nadawania tym samym pojęciom w ramach jednej ustawy różnych znaczeń, jeżeli z samej ustawy nie wynikają wskazówki, które pozwalają na różne (odmienne) rozumienie tych samych terminów²⁰.

Można zaproponować następującą definicję pojazdu mechanicznego w rozumieniu przepisów karnych: pojazd mechaniczny jest to pojazd poruszany za pomocą umieszczonego w nim silnika, przeznaczony lub przystosowany do ruchu na lądzie, wodzie lub w powietrzu. Określenie „przeznaczony” do ruchu nie oznacza, że w konkretnej sytuacji pojazd musi być sprawny pod względem technicznym. Natomiast cecha „przystosowany” do ruchu wskazuje, iż jest on sprawny technicznie²¹. Dla przykładu — samochód z uszkodzonym silnikiem jest pojazdem mechanicznym, między innymi dlatego, iż przeznaczony jest do ruchu, pomimo że w konkretnej sytuacji nie jest on do ruchu przystosowany właśnie ze względu na niesprawność techniczną. W rezultacie takiej interpretacji analizowanego pojęcia — pojazdami mechanicznymi, w rozumieniu przepisów kar-

²⁰ J. Wróblewski, *Zagadnienia teorii wykładni prawa ludowego*, Warszawa 1959, s. 247-248; Z. Ziemiński, *Logika praktyczna*, wyd. 6, Warszawa 1971, s. 253-254.

²¹ Identyczną definicję pojazdu mechanicznego zaproponowano wcześniej (por. E. Kunze, M. Tarnawski, *Glosa do wyroku SN z 22 V 1973 r.* (V KRN 177/73), NP 1974, nr 9, s. 1234).

nych, mogą być na przykład następujące pojazdy: lądowe — samochody, motocykle, skutery, motorowery, rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy, autobusy, koparki, spycharki, traktory, kombajny, wózki akumulatorowe, trolejbusy, lokomotywy; wodne — okręty, łodzie motorowe, wodoloty, łodzie i kajaki zaopatrzone w silnik pomocniczy; powietrzne — samoloty, helikoptery.

LA NOTION DU VÉHICULE MÉCANIQUE DANS LE DROIT PÉNAL POLONAIS

Résumé

Au début de l'article on a fait quelques remarques sur le thème de la notion générale du véhicule. Ensuite on a présenté l'histoire de la notion „véhicule mécanique" dans la législation, dans la littérature du droit pénal et dans la jurisprudence de la Cour Suprême. Puis — on a concentré l'attention sur:

- a) les directives de l'administration de la justice et de la pratique judiciaire dans les affaires concernant les infractions aux lois de route du 28 février 1975;
- b) les dispositions de la convention sur la circulation de route;
- c) les dispositions de l'entente européenne suppléant la convention susmentionnée.

A l'adresse des directives susmentionnées de la Cour Suprême on a fait quelques remarques (p. 7 et 8). A la fin on a proposé une différence de la Cour Suprême du véhicule mécanique aux termes des dispositions pénales.