

# Maria Cybulska

---

## O przestępczości drogowej [przegląd artykułu Aleksandra Bachracha, zamieszczonego w Nr 12(1963) czasopisma "Państwo i Prawo"]

---

Palestra 8/2(74), 44-45

---

1964

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

rych jest oczywiste, że sąd zawiesi wykonanie kary — nie może przemawiać za przyjęciem sugerowanej koncepcji także dlatego, że można wprawdzie przewidzieć, kiedy wykonanie kary nie będzie zawieszona, jednakże jest bardzo wątpliwe, czy istnieje możliwość, a raczej bezwzględna pewność przewidzenia tego, czy kara zostanie zawieszona.

Co się tyczy przekazywania spraw przez prokuratorów sądom społecznym, to — zdaniem autora — rola tych sądów ma znaczenie głównie z punktu widzenia profilaktyki. Sądy te jednak nie mogą stanowić generalnego narzędzia w walce z drobną przestępczością choćby z tego względu, że opierają swą działalność na autorytecie moralnym zbiorowości, autorytet zaś ten może z reguły powstać tylko w wielkich zakładach fabrycznych.

„Problematyka karania drobnej przestępczości nie nastęrcza wielu zagadek — wywodzi dalej autor — póki chodzi o takie czyny jak kradzież mienia wartości do 300 zł lub takie jak ogromna większość tradycyjnych wykroczeń. Ale w kategorii drobnej przestępczości mogą wchodzić także inne czyny, co do których sytuacja nie jest prosta. Może się więc okazać, że metoda odręznego spychania tu karalności w dół — od sądów powszechnych do kolegiów karno-administracyjnych, a stąd do sądów społecznych — nie jest dobra”.

Autor ilustruje swą myśl szeregiem przykładów, a między innymi przykładem następującym: Prezes spółdzielni, zaskoczony przywiezieniem do spółdzielni wielkiego zapasu jarzyn, w obawie o ich zepsucie daje polecenie kierowcy ciężarówki odwiezienia ich natychmiast do rozdzielni wiedząc o tym, że kierowca ten wrócił dopiero co ze służbowej podróży po dwóch nie przespanych nocach. Kierowca wyruszył w drogę — i przejechał na śmierć dziecko. Obu skazano. Czy to wielcy, średni czy drobni przestępcy? W tego rodzaju sprawach — zdaniem autora — tylko sądowe postępowanie może zagwarantować obywatelowi jego prawa.

Reasumując, autor formułuje następujące wnioski:

Zagadnienie drobnej przestępczości nie wymaga radykalnego nowatorstwa. Może ono być rozwiązane przez właściwe rozbudowanie prawa o wykroczeniach. Sądownictwo społeczne ma wielką przyszłość przed sobą jako czynnik wychowawczy, ale jego pomoc w zakresie zwalczania aktualnej drobnej przestępczości jest raczej ograniczona do bardzo niskich stopni tej przestępczości. Kwestię, czy sprawca jest drobnym przestępcą, można rozstrzygnąć dopiero po przeprowadzeniu regularnego postępowania sądowego. W obecnej chwili przeciążenie sądownictwa nie jest już groźne, wobec czego „nie musi być dziś podstawowym natchnieniem reform”. Dlatego też należy skupić uwagę nie na obniżeniu właściwości rzeczowej, lecz na rozszerzeniu skali środków, którymi rozporządza sędzia. „Jeśli po rozpoznaniu sprawy sędzia dojdzie do przekonania, że wystarczy zastosowanie takich środków, jak nagana, upomnienie, oddanie pod dozór środowiskowy itp. — niech ma możliwość orzeczenia ich (...)”.

## ○ przestępczości drogowej

pisze Aleksander Bachrach w nrze 12 (1963) „Państwa i Prawa”.

Funktem wyjścia rozważań autora są wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych uchwalone przez Sąd Najwyższy na posiedzeniu połączonych Izb Karnej i Wojskowej z 22.VI.1963 r. (VI KO 54/61 — Mon. Pol. Nr 70, poz. 348). Zdaniem autora wytyczne te nie otworzyły nowej „epoki” w tej dziedzinie, gdyż w istniejącym stanie prawnym uczynić tego nie mogły. Pozostało nie rozwiązanych szereg trudności i sprzeczności, które rodzą

się w praktyce na tle obowiązujących przepisów. Skłania to do wniosku, że istnieje pilna potrzeba zmiany karnomaterialnej bazy prawnej w tej dziedzinie.

Pojęcie przestępstwa drogowego, aczkolwiek używane potocznie, nie zostało określone w teorii. Również i w ustawodawstwie naszym nie spotykamy tego terminu. Wytyczne Sądu Najwyższego podjęły więc próbę definicji takiego przestępstwa w następujących słowach: „Określenie »przestępstwo drogowe« używane w niniejszych wytycznych oznacza przestępstwo polegające na sprowadzeniu przez uczestnika ruchu drogowego niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji albo innego skutku przestępnego w wyniku nieprzestrzegania przez sprawcę przepisów lub zasad ruchu drogowego. Przestępstwem drogowym jest także kierowanie pojazdem (prowadzenie pojazdu) w stanie nietrzeźwości”.

Analizując poszczególne elementy powyższej definicji, autor zwraca między innymi uwagę na to, że zwięża ona pojęcie podmiotu, ogranicza bowiem krąg podmiotów do „uczestników ruchu drogowego”. Aczkolwiek w dalszym ciągu wytyczne omawiają odpowiedzialność skutkową także innych osób nie będących uczestnikami ruchu drogowego (np. dysponentów), to jednak gdyby nawet uznać, że zwiężenie, które znalazło się w definicji, jest raczej omyłką, omyłka ta jest zdaniem autora znamienna, świadcząca o skoncentrowaniu całej uwagi na jednym tylko źródle niebezpieczeństwa spowodowanym przez uczestników ruchu drogowego i na przeoczeniu innych źródeł (np. zachowania się innych osób nie będących uczestnikami ruchu drogowego).

Zjawisko wypadkowości drogowej przedstawia się u nas groźnie. Aczkolwiek bowiem zagęszczenie samochodów w Polsce jest dwa razy mniejsze od przeciętnej światowej, to jednak liczba wypadków połączonych z ofiarami w ludziach przekracza standard światowy. Przestępstwa drogowe są z zasady nieumyślne i przeważnie rezultatem nie jednej przyczyny, lecz splotu kilku przyczyn. Pomimo nieostrożności kierowcy można by było niejednokrotnie uniknąć wypadku, gdyby osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo na szosach wypełniały należycie swoje obowiązki.

Autor wysnuwa następujące wnioski:

„Ukształtowana w praktyce i afirmowana przez Wytyczne zasada, że kierowca ma obowiązek dostosować sposób prowadzenia samochodu do wszelkich warunków trasy (jechać tak, aby nie spowodować wypadku), podyktowana jest względami bezpieczeństwa i trudno jest ją z tego punktu widzenia zakwestionować. Stwarza jednak nie zamierzony i wysoce niepożądany „produkt uboczny”, a mianowicie „stan uspokojenia” i bezkarności wśród licznej przecież kadry osób zatrudnionych w służbie drogowo-komunikacyjnej, wśród której wypadki beztroski i opieszałości, a niekiedy wręcz szkodliwych działań przyczyniają się do wzrostu wypadków drogowych, a także rozmiaru ich skutków dla życia i zdrowia ludzkiego oraz dla taboru komunikacyjnego”.

## Obniżenie renty wyrównawczej wskutek przyczynienia się poszkodowanego do wypadku w zatrudnieniu

to tytuł artykułu Mieczysława Piekarskiego drukowanego w nrze 12 (1963) „Państwa i Prawa”.

Wątpliwości, które w ostatnich latach powstały na tle obliczania renty wyrównawczej w razie przyczynienia się poszkodowanego do wypadku, miała usunąć uchwała składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19.III.1962 r. I CO 4/62 (OSN zes. 3/1962, poz. 82), której treść jest następująca: