

Kazimierz Buchała

Wybrane problemy odpowiedzialności za popełnienie przestępstwa komunikacyjnego

Palestra 18/2(194), 7-19

1974

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, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

KAZIMIERZ BUCHAŁA

Wybrane problemy odpowiedzialności za popełnienie przestępstwa komunikacyjnego

Opracowanie zawiera analizę przepisów obowiązującego prawa karnego, analizę zasad ostrożności obowiązujących uczestników ruchu i ich stosunek do winy oraz analizę problemów odpowiedzialności, gdy przyczyną wypadku jest przemęczenie lub użycie medykamentów.

I. PRZESTĘPSTWA PRZECIWKO BEZPIECZEŃSTWU W KOMUNIKACJI W POLSKIM PRAWIE KARNYM

Kodeks karny z 1932 r., który obowiązywał do 31.XII.1969 r., zawierał tylko jeden przepis przewidujący karalność za przestępstwo w komunikacji. Był to art. 215 k.k., który wobec jego konstrukcji technicznej należał do przestępstw spowodowania powszechnego niebezpieczeństwa.

Według tego przepisu karze ulegał ten, kto spowodował niebezpieczeństwo katastrofy lub też katastrofę w komunikacji. Za umyślne popełnienie tego przestępstwa groziła kara od 6 miesięcy do 15 lat więzienia, a za nieumyślne — kara aresztu od tygodnia do 1 roku lub kara grzywny. Przepis ten wchodził w rachubę tylko wtedy, gdy powstały lub groziły ujemne skutki w zakresie życia, zdrowia lub mienia o charakterze powszechnym, a więc gdy dotyczyły one wielu ludzi lub mienia w znacznych rozmiarach. Jeżeli te skutki nie miały charakteru powszechnego, wypadek komunikacyjny karany był na podstawie przepisów określających przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu (nieumyślne pozbawienie życia lub nieumyślne uszkodzenie ciała bądź też umyślne lub nieumyślne narażenie życia na niebezpieczeństwo).

Ten stan prawny uległ zmianie w 1959 r. Wprowadzono wtedy: przestępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, którego karalność nie zależała od spowodowania wypadku (art. 28), przestępstwo nieumyślnego spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w stanie nietrzeźwości, zagrożone karą do 5 lat pozbawienia wolności (art. 30), oraz karę dodatkową w postaci pozbawienia prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres od 6 miesięcy do 10 lat, orzecaną obligatoryjnie w razie popełnienia przestępstwa komunikacyjnego w stanie nietrzeźwości, a fakultatywnie w pozostałych wypadkach (art. 31).

Przepisy nie określały, co należy rozumieć przez stan nietrzeźwości. Określiły to natomiast wytyczne wymiaru sprawiedliwości Sądu Najwyższego z 1963 r., które stanowią formę wykładni wiążącej wszystkie sądy.

Wytyczne te przyjęły, że stan nietrzeźwości zachodzi wtedy, gdy we krwi stwierdzono 0,5 promille alkoholu. Wytyczne te pozwalały także uwzględnić 0,2 promille na ewentualny błąd analizy chemicznej.

Przedstawiony wyżej stan prawny był przedmiotem ostrej krytyki, której sedno sprowadza się do wykazania nieadekwatności przepisów prawnych do materii społecznej, jaką stanowią przestępstwa komunikacyjne, stanowiące najbardziej masowe zjawisko wynikające ze współczesnych warunków komunikacji, zwłaszcza drogowej. W tych warunkach nie dziwią różne próby czynione przez orzecznictwo sądowe, zmierzające do uelastycznienia tych przepisów, ich lepszego dostosowania do charakteru przestępstw drogowych.

W chwili obecnej obowiązuje zupełnie nowe ustawodawstwo związane z przestępstwami komunikacyjnymi. Tak więc od 1968 r. obowiązuje nowy kodeks drogowy, od 1972 r. — nowy kodeks wykroczeń, zawierający 20 przepisów dotyczących wykroczeń związanych z ruchem pojazdów, a od 1.I.1970 r. — nowy kodeks karny, który wprowadza dwie grupy przestępstw komunikacyjnych.

W kodeksie karnym przestępstw komunikacyjnych dotyczy 5 typów przestępstw, z których pierwsze trzy są związane z ruchem pojazdów bezpośrednio, natomiast dwa drugie — pośrednio. Są to następujące typy przestępstw: 1) umyślne i nieumyślne spowodowanie katastrofy w komunikacji (art. 136), 2) umyślne i nieumyślne spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji (art. 137), 3) spowodowanie wypadku w komunikacji, z którego nieumyślnie wynikają skutki w zakresie życia, zdrowia lub poważna szkoda w mieniu (art. 145), dopuszczenie wbrew szczególnemu obowiązkowi do prowadzenia pojazdu niebezpiecznego bądź też dopuszczenie kierowcy nietrzeźwego lub bez wymaganych uprawnień (art. 146) oraz przestępstwo wykonywania w stanie nietrzeźwości czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu (art. 147 § 1)¹.

Charakteryzując pokrótce zmiany, jakie zaszły w stosunku do poprzednio obowiązującego ustawodawstwa, należy podnieść, co następuje:

1. Zamiast dawniej obowiązującego art. 215 k.k. wprowadzono dwa przepisy, z których jeden wprowadza karalność katastrofy, a drugi karalność jej niebezpieczeństwa. Ich redakcja nasuwa wątpliwości interpretacyjne, których przedtem nie było. Wiążą się one przede wszystkim ze znaczeniem pojęcia „katastrofa” jako zdarzenia powszechnie niebezpiecznego.

2. Wprowadzono przepis wyspecjalizowany, przewidujący karalność ujemnych zdarzeń w komunikacji. Jego cechą charakterystyczną jest uzależnienie karalności od nieumyślnego lub umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu oraz od powstania skutku nieumyślnie wywołanego. Rodzaj tego skutku decyduje o stopniu surowości sankcji karnej i stanowi podstawę rozróżnienia 3 typów przestępstwa wypadku komunikacyjnego, a mianowicie: a) lekkiego wypadku, który zachodzi wtedy, gdy

¹ W części wojskowej znajdują się nadto dwa przepisy, z których pierwszy (art. 323) dotyczy spowodowania wypadku z uzbrojonym pojazdem wojskowym, a drugi (art. 324) — niebezpieczeństwa takiego wypadku.

powstało lekkie uszkodzenie ciała lub tylko „poważna szkoda” w mieniu (art. 145 § 1), b) ciężkiego wypadku komunikacyjnego, który zachodzi wtedy, gdy powstało ciężkie uszkodzenie ciała lub śmierć uczestnika ruchu (art. 145 § 2), oraz c) kwalifikowanego wypadku komunikacyjnego, który zachodzi wtedy, gdy nietrzeźwy kierowca pojazdu mechanicznego spowodował wymieniony wyżej lekki lub ciężki wypadek komunikacyjny (art. 145 § 3). Przepis ten nasuwa pewne problemy interpretacyjne dotyczące takich kwestii, jak: co to jest lekkie i ciężkie uszkodzenie ciała, co to jest poważna szkoda w mieniu, jak należy rozumieć owe zasady bezpieczeństwa ruchu?

3. Nowy kodeks karny zniósł karalność za samo prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, a ściślej, przesunął tę karalność do kodeksu wykroczeń, według którego karze ulega nie tylko ten, kto prowadzi pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości, ale także ten, kto taki pojazd prowadzi w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub innego środka odurzającego, np. narkotyku (art. 87).

Przez stan wskazujący na użycie alkoholu rozumie się stan powyżej fizjologicznej zawartości alkoholu we krwi, tj. powyżej 0,2 promille. Stan ten może być ustalony na podstawie analizy chemicznej krwi albo na podstawie badań alkotestem, lub nawet badaniami klinicznymi. Za powyższe wykroczenie grozi kara aresztu do 3 miesięcy lub grzywny do 5000 zł; ponadto może być orzeczona kara utraty prawa prowadzenia pojazdów na okres do lat dwóch, musi zaś ona być orzeczona, gdy sprawca znajdował się w stanie nietrzeźwości (0,5 promille).

Nietrzeźwość kierowcy pojazdu mechanicznego stanowi też podstawę przestępstwa typu kwalifikowanego z art. 145 § 3, o czym wspomniano wyżej².

4. Podniesiono sankcje karne, zwłaszcza za nieumyślne przestępstwa komunikacyjne. I tak, nieumyślne spowodowanie katastrofy jest zagrożone karą pozbawienia wolności od roku do lat 8 (art. 136 § 2), a nieumyślne spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy — od 3 miesięcy do 3 lat (art. 137 § 2). Za lekki wypadek komunikacyjny grozi kara od 3 miesięcy do 3 lat, za ciężki wypadek komunikacyjny — od 6 miesięcy do 8 lat, a za kwalifikowany wypadek — od 1 roku do 10 lat pozbawienia wolności (art. 145 § 1, 2 i 3).

Owo zaostrzenie sankcji karnych, tak nietypowe dla kodeksów zachodnich, wiąże się z nagminnością tych przestępstw, niskim stopniem dyscypliny społecznej uczestników ruchu oraz pewnymi realiami w zakresie polityki karnej powodującymi, że odszkodowania cywilne, których znaczna wysokość mogłaby stanowić istotny hamulec powstrzymujący przed brawurą i lekkomyślnością, nie są w tej wysokości orzekane. Byłyby one zresztą niemożliwe do realizacji w stosunku do wszystkich kierowców prowadzących pojazdy stanowiące własność cudzą. Niecelowe zaś byłoby — ze względu na zasadę równości wobec prawa — prowadzenie innej polityki karnej wobec właścicieli pojazdów, a innej wobec kierowców nie będących właścicielami prowadzonych pojazdów.

² Dla kompletności należy podnieść, że prowadzenie w tym stanie innego pojazdu ulega także karze, choć łagodniejszej (do dwóch miesięcy aresztu lub grzywny).

5. Odnotować wreszcie należy istotne rozbudowanie przepisów kodeksu wykroczeń, związanych z bezpieczeństwem ruchu, w stosunku do poprzednio obowiązującego ustawodawstwa. Przepisy te wprowadzają karalność czynów, które przedtem karane były w prawie karnym sądowym (art. 87), niektóre z nich nawiązują do przepisów kodeksu karnego rozszerzając karalność na czyny podobne, jednakże nie objęte tymi przepisami ze względu na formę winy albo ze względu na brak odpowiedniego skutku (art. 86, 88, 93, 96, 98), wreszcie pozostałe mają charakter przepisów typu porządkowego i wprowadzają karalność czynów takich, jak nieposiadanie uprawnień, usuwanie znaków, ustawianie na drodze przeszkód, pozostawienie nieletniego do lat 7 bez opieki na drodze itp.

II. NIEKTÓRE PROBLEMY WYKŁADNI PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH KATASTROFY ORAZ WYPADKU KOMUNIKACYJNEGO (ART. 136 i 145)

Przez katastrofę lub wypadek w komunikacji należy rozumieć takie zdarzenie o ujemnych skutkach dla życia, zdrowia lub mienia, które rozegrało się, rozpoczęło lub zakończyło na drodze przeznaczonej do ruchu publicznego, jeżeli w tym zdarzeniu uczestniczył przynajmniej jeden pojazd znajdujący się w ruchu³. Z tego punktu widzenia przepis art. 145 k.k. dotyczy tylko zdarzeń w ruchu, wymaga on bowiem naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, natomiast przepis art. 136⁴ oraz 137 k.k. — także zdarzeń, które nie będą ściśle katastrofą w ruchu (np. wysadzenie mostu w powietrze, które spowodowało śmierć ludzi).

Różnica pomiędzy przestępstwem wypadku a przestępstwem katastrofy w komunikacji jest w zasadzie natury ilościowej. Katastrofa w komunikacji zachodzi bowiem wtedy, gdy zdarzenie w komunikacji w postaci kolizji pojazdu z innym lub z przeszkodą, jego wywrócenie się itp. dotyczyło większej liczby ludzi lub mienia większych rozmiarów, natomiast wypadek w komunikacji — wtedy, gdy zdarzenie dotyczyło powyższych dóbr prawnych w mniejszych rozmiarach.

Istotne jest zatem określenie tej inicjalnej dla pojęcia katastrofy ilości naruszonych lub zagrożonych dóbr. Na gruncie nowego ustawodawstwa brak jest bezpośredniej wypowiedzi Sądu Najwyższego dotyczącej katastrofy (a nie niebezpieczeństwa). Kierując się poglądem wyrażonym w wytycznych wymiaru sprawiedliwości z 1963 r., można przyjąć, że wypadek komunikacyjny zachodzi wtedy, gdy liczba osób dotkniętych nim nie przekracza 5 osób, tj. liczby odpowiadającej pojemności samochodu osobowego (nie licząc kierowcy danego pojazdu)⁵. Podobne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 27.IV.1970 r. przyjmując, iż „trudno byłoby uznać tezę, że 6 osób to nie jest liczba na tyle znaczna, aby za spełniony mógł być uznany element powszechności zagrożenia niebezpie-

³ Por. T. Cyprian: Wypadki drogowe w świetle prawa karnego, Warszawa 1963, s. 28 i nast.

⁴ Pomijam tu kwestie związane z brzmieniem definicji przestępstwa z art. 136 k.k., zawartej w pierwszym zdaniu tego przepisu.

⁵ Zarówno spowodowanie uszkodzenia ciała jak i zniszczenia mienia powinno dotyczyć innych osób niż kierowca pojazdu, sprawca danego wypadku (argument ze sformułowania art. 145 § 1 k.k. *in fine*).

czeństwem”⁶. Katastrofą będzie zatem zdarzenie, które dotyka najmniej 6 osób. Kwestia, czy te osoby muszą doznać uszkodzenia ciała, pozostawimy tu bez bliższej analizy⁷ przyjmując, że aby czyn mógł być kwalifikowany z art. 136 (tj. przepisu dotyczącego spowodowania katastrofy), musi zachodzić zniszczenie mienia wartości co najmniej kilkudziesięciu tysięcy zł, a oprócz tego zagrożenie poważniejszą szkodą na mieniu albo zagrożenie życia lub zdrowia ludzi.

Dla bytu przestępstwa wypadku drogowego wystarcza też powstanie „poważnej szkody” dla mienia, a dla przestępstwa katastrofy — zagrożenie mienia w „znacznych rozmiarach”. Pojęcia te wymagają zatem ustalenia, gdyż żadne z nich nie uzyskało do tej pory jednoznacznej treści w orzecznictwie sądowym.

Ustalając znaczenie pojęcia „mienie znacznych rozmiarów”, możemy się odwołać pomocniczo do definicji kodeksowej innego pojęcia bliskoznacznego, tj. pojęcia „mienie znacznej wartości”, zawartej w art. 120 § 9. Jest nim mienie o wartości przekraczającej 100.000 zł. Katastrofą zatem będzie takie zdarzenie w komunikacji, które spowodowało już szkodę kilkudziesięciu tysięcy złotych, a zagroziło szkodą wyższą niż 100.000 zł.

Pojęcie „poważna szkoda” nie zostało zdefiniowane w kodeksie, mimo że zostało w nim kilkakrotnie użyte. W orzeczeniu z dnia 7.V.1970 r. Sąd Najwyższy sugeruje, że kwestia ta wymaga indywidualnego określenia w każdym wypadku przy uwzględnieniu strat związanych z niemożliwością korzystania z pojazdu⁸. Orzeczenie to nie podaje liczby bezwzględnej, ponadto chyba niesłusznie zawiera ujęcie cywilistyczne, obce dla kryteriów charakteru zdarzenia w komunikacji, o którym decyduje rozmiar rzeczywistej szkody równoznacznej z kosztami naprawy, a bez uwzględnienia wartości pojazdu i strat związanych z wyłączeniem go z ruchu. Wydaje się, że szkoda w granicach między 10.000 a 20.000 zł spełnia warunki pojęcia „poważnej szkody”.

Natomiast kwestię, co należy rozumieć przez „ciężkie uszkodzenie ciała”, da się rozstrzygnąć przy uwzględnieniu sformułowania art. 155 i 156 k.k., z których to przepisów wynika, że różni się uszkodzenie ciała określone w art. 155 k.k. oraz „inne uszkodzenia” określone w art. 156 k.k. Te pierwsze są w tym kontekście niewątpliwie ciężkimi uszkodzeniami ciała. Ciężki zatem wypadek komunikacyjny ma miejsce wtedy, gdy powstanie śmierć człowieka lub uszkodzenie ciała określone w art. 155 k.k. (pozbawienie wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, spowodowanie innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej, długotrwałej i zazwyczaj zagrażającej życiu choroby, trwałej choroby psychicznej, trwałej całkowitej lub znacznej niezdolności do pracy w zawodzie albo trwałego i poważnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała). W tym duchu wypowiedzi się też Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 18.V.1970 r.⁹

⁶ Biul. Gen. Prok. nr 9—10, poz. 125.

⁷ Kwestią tą zajmłem się bliżej w innej mej pracy: „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej”, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1973.

⁸ OSNKW 1970, poz. 104.

⁹ PiP 1971, nr 2.

III. NARUSZENIE ZASAD BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Istotnym warunkiem przestępności wypadku komunikacyjnego określonego w art. 145 k.k. jest naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu. Ani kodeks karny, ani kodeks drogowy nie określają, co należy rozumieć przez pojęcie „zasady bezpieczeństwa ruchu”.

Dość powszechnie rozumie się przez te zasady podstawowe idee bądź myśli przewodnie, które legły u podstaw określonego systemu poglądów czy też norm postępowania. Otóż przepisy kodeksu drogowego wprowadzające określoną regulację ruchu drogowego są niewątpliwie wyrazem takich zasad bezpieczeństwa, na których system prawa drogowego został zbudowany. Z bezpieczeństwem ruchu drogowego związane są niewątpliwie te przepisy, które określają: 1) niezbędne kwalifikacje uczestników ruchu warunkujące bezpieczne prowadzenie pojazdów, 2) właściwości techniczne pojazdu warunkujące jego bezpieczne uczestniczenie w ruchu oraz 3) zachowanie się uczestników w różnorodnych sytuacjach, jakie w ruchu zdarzają się typowo i gwarantują bezpieczeństwo tego ruchu.

1. Przepisy określające kwalifikacje uczestników ruchu, a tym bardziej właściwości pojazdów mechanicznych, wcale nie są nastawione na najwyższe wymagania pod tym względem. Jest rzeczą oczywistą, że już dzisiejszy stan techniki pozwoliłby na znaczne zwiększenie bezpieczeństwa pojazdów np. przez wprowadzenie urządzenia elektronicznego zabezpieczającego przed blokowaniem kół oraz zapewniającego mechanicznie odpowiedni nacisk opon na nawierzchnię w zależności od warunków, dalej — urządzenia zabezpieczającego przed olśnieniem światłami nadjeżdżającego z przeciwnej strony pojazdu, odpowiedniej konstrukcji zderzaków amortyzujących znaczną część energii kinetycznej powstającej przy zderzeniu, odpowiedniej konstrukcji nadwozia i wnętrza podnoszącego bezpieczeństwo pojazdu. Jeżeli się tego nie czyni, to tylko ze względów ekonomicznych i konkurencyjnych, natomiast zobowiązuje się kierowców do tego, by dostosowali odpowiednio swoje zachowanie się do tych warunków bezpieczeństwa.

Przepisy zatem zapewniają pewien aktualnie optymalny stan bezpieczeństwa pojazdów. Jeżeli zaś konkretny pojazd nie odpowiada tym warunkom, to jego prowadzenie oznacza naruszenie zasad bezpieczeństwa, które pociąga za sobą odpowiedzialność z art. 86 lub 88 kodeksu wykroczeń, a jeśli wynikną stąd odpowiednie skutki — to odpowiedzialność w drodze sądowej. Odpowiedzialność ta zależy także od winy sprawcy, tj. od powinności i możliwości przewidzenia przez sprawcę tych ujemnych skutków.

2. Przepisy określające kwalifikacje kierowców pojazdów mechanicznych, mające zagwarantować bezpieczne prowadzenie przez nich pojazdów, też nie są szczegółowe. Stanowią one, że kierującym może być tylko osoba o pełni władz umysłowych, posiadająca odpowiednią sprawność fizyczną w stopniu umożliwiającym kierowanie pojazdem w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu innych użytkowników dróg oraz posiadająca odporność na zmęczenie pod koniec dnia pracy, zdolność prawidłowego widzenia i słyszenia, prawidłowej i szybkiej reakcji na bodźce komunikacyjne ważne, tudzież pewne minimum wiadomości i nawyków, jakie są niezbędne z punktu widzenia bezpiecznego uczestniczenia w warunkach

współczesnego ruchu. Te wiadomości i nawyki podlegają sprawdzeniu w drodze egzaminu państwowego. Wymagania, jakie się stawia kierującym, aby mogli być dopuszczani do ruchu, nie są niewątpliwie maksymalistyczne, takim bowiem nie mogliby sprostać początkujący kierowcy lub ludzie starsi. Są to wymagania optymalne. Owe braki natury fizycznej lub psychicznej (ewentualnie społecznej) — jeżeli nie przekraczają pewnych granic — powinny być skorygowane odpowiednim urządzeniem (np. okulary) oraz odpowiednim zachowaniem się w ruchu. Wykazywanie zatem pewnych braków fizycznych bez doprowadzenia do ich korektury uzasadnia zarzut naruszenia zasad bezpieczeństwa, który z kolei uzasadnia odpowiedzialność karną w zależności od skutku — podobnie jak w wypadku technicznych braków pojazdu.

3. Przepisy kodeksu drogowego określają także, jak kierowca powinien się zachować w poszczególnych sytuacjach w ruchu, by nie powodować wypadków, nie utrudniać ruchu. Bliższa analiza tych przepisów prowadzi do wniosku, że dotyczą one w zasadzie sytuacji typowych, jakie w ruchu zdarzają się na każdym kroku. Tam zaś gdzie przepis stara się dać ogólniejszą dyrektywę postępowania, dotyczącą także sytuacji nietypowych, odwołuje się do zasad ostrożności ogólnej lub szczególnej.

Ta właśnie ostrożność obowiązuje wszystkich kierowców i innych użytkowników dróg. Jej zasady są kształtowane przez doświadczenie i wiedzę, jaką dysponujemy aktualnie na temat warunków bezpiecznego zachowania się w ruchu. Jej zasady są zatem formułowane także przez orzecznictwo sądowe, które określa w wyrokach, jak należy się zachować w poszczególnych sytuacjach. Nasz Sąd Najwyższy zajmował już w tej kwestii niejednokrotnie stanowisko.

Tak więc np. w orzeczeniu z dnia 31.I.1929 r. SN wypowiedział pogląd, że wina nieumyślna za spowodowanie wypadku „zachodzi 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”¹⁰, a w orzeczeniu z dnia 16.VIII.1961 r. czytamy, że „zachowanie przez kierowcę ostrożności lub stwierdzenie nieostrożności nie zawsze pokrywa się z przestrzeganiem lub nieprzestrzeganiem przepisu administracyjno-drogowego. W pewnych sytuacjach zachowanie ostrożności może dyktować potrzebę naruszenia określonego przepisu regulującego ruch drogowy (...). Kierowca nie może się przeto bronić przed zarzutem nieostrożności tym, że nie naruszył żadnego przepisu administracyjno-drogowego, jeżeli fachowa ocena jego zachowania się w konkretnej sytuacji drogowej z punktu widzenia umiejętności prowadzenia pojazdów na drogach publicznych dyktuje wniosek, że nie zachował on ostrożności wymaganej do wykonywania zawodu lub czynności kierowcy”¹¹.

Skoro kwestia, jak należało się zachować w konkretnych warunkach ruchu drogowego, nie jest określona wyczerpująco w przepisach (brak jest też innych norm typu regulaminów, instrukcji itp.), to sądy stają często przed problemem oceny zachowania się uczestnika ruchu z punktu widzenia owych zasad bezpieczeństwa. Radzą one sobie w takich wypad-

¹⁰ OSN 1949, poz. 10.

¹¹ PiP 1962, nr 7, s. 209.

kach najczęściej w ten sposób, że powołują biegłego sądowego i stawiają mu pytanie, czy zachowanie się oskarżonego odpowiadało uznanym zasadom bezpieczeństwa ruchu. Opinia biegłego w tym zakresie staje się następnie częścią oceny zawartej w wyroku. Jeżeli biegły ma należyte przygotowanie w tym zakresie oraz dysponuje należytą wiedzą o warunkach współczesnego ruchu tudzież niezbędne doświadczenie, to może się okazać nieocenionym pomocnikiem sądu w zakresie ustalenia, czy nastąpiło naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu, jak w danych warunkach należało się ewentualnie zachować, by uniknąć wypadku, jakie w tym względzie obowiązuja zasady bezpieczeństwa itp. Jeżeli biegły nie ma takich odpowiednich kwalifikacji, to ocena wyroku jest wtedy sprzeczna z interesem społecznym. Niestety, biegli w licznych wypadkach nie odpowiadają tym warunkom, jakie biegły powinien spełniać, aby mógł on udzielić prawidłowej odpowiedzi, czy istotnie nastąpiło naruszenie zasad bezpieczeństwa¹².

Celowe w tych warunkach wydaje się rozważenie pewnych kryteriów prawidłowości zachowania się uczestników ruchu z punktu widzenia owych zasad bezpieczeństwa ruchu. W orzecznictwie Sądu Najwyższego zostały sprecyzowane dwa tego rodzaju kryteria. Jedno z nich ma charakter subiektywny, drugie zaś — obiektywny.

W orzeczeniu z dnia 17.III.1949 r. Sąd Najwyższy wypowiedział pogląd, że w każdym konkretnym wypadku popełnienia nieumyślnego przestępstwa należy przy ustalaniu, czy sprawca zachował należytą ostrożność, „kierować się poczuciem słuszności, przyjmując jako zasadę przeciętną miarę tej staranności, która polegałaby na podjęciu czynności, jakie zwykle w takiej sytuacji przeciętny człowiek przedsięwziąć powinien, aby uniknąć nastąpienia skutku przestępnego”¹³. W orzeczeniu tym może budzić wątpliwości miara wymagań nastawionych na możliwości przeciętnego człowieka, skoro mamy do czynienia z ruchem drogowym, a więc z dziedziną działalności, która we współczesnych warunkach ruchu rodzi stany zagrożenia na każdym kroku, czego wyrazem są przecież tysiące zabitych rocznie. Stąd też w orzeczeniu SN z 1963 r. czytamy już, że „przy określeniu obowiązku przewidywania przez osobę prowadzącą pojazd mechaniczny stosować należy kryterium dobrego kierowcy, tzn. kierowcy przestrzegającego przepisów drogowych oraz mającego należytą wprawę w prowadzeniu pojazdów mechanicznych”¹⁴. Podobny pogląd spotykamy w orzeczeniu SN z dnia 18.II.1969 r., gdzie czytamy, że „zasady postępowania rozważnego kierowcy mają dla rozstrzygnięcia konkretnych spraw z dziedziny ruchu drogowego prawie ten sam walor co przepisy prawa drogowego”¹⁵. Uogólniając, można zatem sformułować to kryterium następująco: każdy kierowca powinien się zachować w konkretnych warunkach tak, jak by się zachował hipotetyczny dobry kierowca, tj. mający odpowiednią wiedzę i doświadczenie oraz postawę człowieka starannie wypełniającego swe obowiązki.

Drugie zaś kryterium zachowania się zgodnie z zasadami ostrożności zostało sformułowane w sprawach dotyczących lekarzy, ale można je od-

¹² Narzekania na tzw. „uniwersalnych biegłych” są dość powszechne w wielu krajach.

¹³ PiP 1949, s. 153.

¹⁴ OSN 1963, poz. 63.

¹⁵ OSN 1969, poz. 98.

nieść także do spraw kierowców pojazdów mechanicznych. Mianowicie w orzeczeniu z dnia 30.IX.1960 r. SN zajął stanowisko, że „lekarz może odpowiadać karnie za wyrządzenie szkody (lub za narażanie na szkodę swoich pacjentów) tylko wówczas, gdy przy rozpoznaniu choroby lub jej leczeniu nie przestrzegał powszechnie uznawanych zasad wiedzy i sztuki lekarskiej (...). Nieprzestrzeganie tych zasad — strona przedmiotowa czynu — powinno być stwierdzone na podstawie opinii wybitnych specjalistów danego działu medycyny”¹⁶. Podobny — w istocie — pogląd został wyrażony już w orzeczeniu z dnia 5.II.1954 r., w którym SN stwierdził, że „obowiązek taki (chodziło o obowiązek przewidywania następstw czynu — uwaga moja K.B.) nie musi wynikać z bezpośrednich instrukcji, lecz może też być oparty na powszechnie przyjętych zwyczajach, mających charakter normy postępowania lekarza”¹⁷.

Opierając się na tych orzeczeniach można sformułować tezę, że do skarbcza zasad bezpieczeństwa ruchu (ostrożność) wchodzi te wszystkie zasady, które zyskały powszechne uznanie. Biegły zatem powinien udzielić sądowi odpowiedzi, czy zachowanie się oskarżonego jest sprzeczne z tym, co powszechnie uważa się za obowiązujące w danych warunkach jako celowe z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu.

Nie wszystkie przepisy dotyczące przestępstw komunikacyjnych zawierają w opisie czynu zabronionego znamię naruszenia zasad bezpieczeństwa. Powstaje zatem pytanie, czy należy oceniać zachowanie się kierowcy z punktu widzenia przestrzegania przezeń zasad bezpieczeństwa także wtedy, gdy przepis nie zawiera takiego znamienia. Otóż przepisy art. 136 i 137 k.k. takiego znamienia nie zawierają, gdyż obejmują nie tylko przestępstwa bezpośrednio z komunikacją związane, a zatem nie są tak odpowiednio wyspecjalizowane jak przepis art. 145 k.k. Nie przeszkadza to jednak wartościowaniu zachowania się sprawcy z punktu widzenia tych zasad. Zasady te bowiem służą ocenie zachowania się w ruchu z punktu widzenia społecznej wartości tego zachowania się. Konstrukcją dogmatyczną, która takie wartościowanie obejmuje, jest konstrukcja dozwolonego ryzyka zwykłego. Zasady te określają w jej ramach granicę dozwolonego ryzyka. Takie ryzyko wiąże się nieodłącznie z dzisiejszą komunikacją, musi więc być tolerowane przez społeczeństwo. Jego wyeliminowanie byłoby możliwe tylko przy rezygnacji z dzisiejszych form komunikacji i przy ewentualnym powrocie do epoki trakcji konnej.

IV. ODPOWIEDZIALNOŚĆ KIEROWCY ZA BŁĄD POWSTAŁY W WYNIKU ZMĘCZENIA

Dość powszechnie uważa się, że około 90% wszystkich ujemnych zdarzeń w komunikacji obciąża uczestników ruchu, reszta zaś tych zdarzeń jest wynikiem wad technicznych pojazdów lub wad budowy dróg, konstrukcji urządzeń komunikacyjnych itp.¹⁸

¹⁶ Biul. MS 1961, nr 2, s. 4—5.

¹⁷ Cyt. za J. Sawickim: Błąd sztuki przy zabiegu leczniczym w prawie karnym, Warszawa 1965, s. 93.

¹⁸ Por. A. Bachrach: Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawnokarne, 1965, s. 43.

Wśród tych błędów, jakie należy złożyć na karb uczestników ruchu, znaczna ich część przypada na pieszych. Ocenia się, że w warunkach ruchu wielkomięjskiego błędy pieszych stanowią około 40% wszystkich błędów stanowiących przyczyny wypadków komunikacyjnych¹⁹.

Wśród błędów osób kierujących pojazdami wiele z nich to wynik brawury i lekkomyślności, zwłaszcza młodych wiekiem kierowców, stanów frustracji i napięć nerwowych, jakie powstają w dobie dzisiejszej cywilizacji technicznej, a także wynik nieprzystosowania społecznego do warunków, jakie stwarza współczesny ruch drogowy.

Na ogół nie znana jest liczba wypadków drogowych, które powstają na skutek przemęczenia kierowcy. Ocenia się ją niekiedy na kilka procent, a w Polsce wyrażono nawet pogląd, że jest ich zaledwie część procentu²⁰. Pogląd ten jest raczej kontrowersyjny, jeśli się zważy, że brak jest zwykle specjalistycznych badań bezpośrednio po wypadku, które byłyby w stanie stwierdzić obiektywnie, że błąd w zachowaniu się kierowcy należy wiązać z jego przemęceniem. Sądzić należy, że poważna liczba wypadków na skutek przemęczenia kierowcy mieści się w rubryce statystycznej nazwanej „inne i nie wyjaśnione przyczyny”, która co roku obejmuje około 20% wszystkich wypadków drogowych.

Na ogół w wymiarze sprawiedliwości nie docenia się zmęczenia jako przyczyny wypadków drogowych, mimo że stan zmęczenia jest podobnie niebezpieczny jak stan po użyciu alkoholu; niekiedy autorzy przyrównują nawet zmęczenie, objawiające się pierwszym ziewnięciem, do stanu po wypiciu pierwszego kieliszka wódki²¹.

Uciążliwość pracy kierowcy w warunkach współczesnego ruchu drogowego jest w istocie znaczna. Kierowca w ciągu 8 godzin pracy wykonuje w ruchu wielkomięjskim około 50 000 czynności i przeszło 600 000 ruchów roboczych, a niejednokrotnie liczba zdarzeń komunikacyjnie ważnych, które wymagają indywidualnej decyzji, sięga 100 na minutę, przy czym wiele z nich powstaje jednocześnie w ciągu jednej sekundy. W tych warunkach procesy analizy tych zdarzeń i podejmowania adekwatnych do tego decyzji obciążają w sposób istotny układ psychiczny kierowcy, powodując szybkie jego męczenie się, które umiejscawia się przede wszystkim w ośrodkowym układzie nerwowym i daje zespół objawów pogarszających znacznie sprawność psychomotoryczną kierowcy. Zmęczenie to powoduje w pierwszej kolejności zaburzenia wzrokowe w postaci spadku ostrości, głębi i pola widzenia, powstawania „dziur” w polu widzenia wynikających z niedokrwienia narządu wzroku, zaburzenia w zakresie uwagi (spadek jej koncentracji i zdolności jej przerzutności na dowolny punkt przestrzeni), zaburzenia słuchu, zaburzenia w zakresie mechanizmów motorycznych, przedłużenie czasu reakcji psychomotorycznej nawet do kilku sekund, a nawet aż do zaśnięcia za kierownicą.

¹⁹ A. Bachrach, tamże, s. 41.

²⁰ T. Cyprian: Z problematyki psychologii ruchu drogowego (Wypadki drogowe, wydanie specjalne „Problemów Kryminalistyki”, 1963).

²¹ A. Ponsold: *Einschlafen am Steuer*, Lehrbuch der gerichtlichen Medizin, Stuttgart 1967, wyd. 3, s. 369.

Nie trzeba, oczywiście, podkreślać, że nawet nieznaczne pogorszenie sprawności psychomotorycznej może być już groźne w warunkach ruchu wielkemiejskiego. Taki więc kierowca powinien się powstrzymać od prowadzenia pojazdu do czasu wypoczęcia. Wiadomo, że kierowcy wielokrotnie przestrzegają tej zasady i nadal uczestniczą w ruchu mimo zmęczenia. Gdy zajdzie wypadek, należy wówczas rozstrzygnąć problem odpowiedzialności karnej.

Stosunkowo prosto przedstawia się to w razie zaśnięcia kierowcy za kierownicą wskutek zmęczenia. Wina za spowodowanie wypadku drogowego zależy wszak od możliwości i powinności przewidzenia ujemnych następstw czynu będącego naruszeniem zasad bezpieczeństwa. W tym wypadku naruszenie zasad bezpieczeństwa polega na prowadzeniu pojazdu mimo zmęczenia bez zastosowania przerwy w celach wypoczynkowych. Nie ulega też wątpliwości, że na wszystkich kierowcach ciąży powinność przewidywania następstw zmęczenia, gdyż o jego skutkach wiedzą wszyscy kierowcy z własnego doświadczenia albo ze szkolenia poprzedzającego otrzymanie prawa jazdy. Cały problem zatem odpowiedzialności sprowadza się do tego, czy kierowcy mają możliwość przewidzenia przestępnych skutków prowadzenia pojazdu mimo przemęczenia. Ta możliwość bowiem zależy od wiedzy i doświadczenia, stanu zdrowia fizycznego i samopoczucia w danym czasie.

Jest rzeczą oczywistą, że sam moment zaśnięcia następuje poza kontrolą intelektu kierowcy. Jednakże wcześniej już występuje szereg charakterystycznych objawów znacznego zmęczenia, jak np. ociężałość powiek, uczucie obcych ciał pod powiekami (piasku), podwójne widzenie lub halucynacje wzrokowe, suchość błony śluzowej jamy ustnej, uczucie gorąca, ziewanie, wrażenie złego funkcjonowania mechanizmów itp., a w stanach bardziej bliskich objawia się to zmęczenie chęcią snu, spadkiem napięcia mięśni karku, nagłym przypiływem strachu i bicia serca oraz chwilowymi, trwającymi ułamki sekundy utratami świadomości, po których następuje zwykle zaśnięcie. Te właśnie objawy są możliwe do rozpoznania przez wszystkich kierowców, co stanowi wystarczającą przesłankę ustalenia ich winy²². Tylko w wyjątkowych wypadkach można usprawiedliwić kierowcę z powodu zaśnięcia, jak np. w wypadku żołnierzy wykonujących rozkaz prowadzenia pojazdu mimo zmęczenia, w razie udzielania pomocy w nagłej potrzebie i odwożenia do szpitala, kłęski żywiołowej i tym podobnych okoliczności, kiedy określone warunki zmuszają do prowadzenia pojazdu mimo krańcowego nawet przemęczenia.

Natomiast w sytuacjach kiedy to zmęczenie nie przybrało tak ostrej formy, ale mimo to dało znać o sobie spadkiem sprawności psychomotorycznej, ustalenie winy przedstawia znaczne trudności. Nie zawsze bowiem można bezbłędnie ustalić, że właśnie zmęczenie było przyczyną zbyt późnego dostrzeżenia przeszkody i błędnej reakcji np. na skutek zaskoczenia, błędnego wykonania ruchu czy hamowania w sytuacji, kiedy należało przyspieszyć ruch pojazdu. Zaskoczenie bowiem bywa najczęściej konsekwencją niesprawności funkcji sensorycznych naszego umysłu, niejed-

²² Por. T. Marcinkowski: Znużenie kierowcy jako zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (Wypadki drogowe, op. cit., s. 93 i nast.).

nokrotnie błędna decyzja motoryczna jest wynikiem wadliwej interpretacji informacji docierających z przestrzeni komunikacyjnej itd. W kwestiach tych powinien się wypowiadać biegły psycholog.

Przyjęcie winy w omówionych wyżej wypadkach jest tylko wówczas uzasadnione, gdy można jednoznacznie ustalić, że owo zmęczenie, które legło u podstaw błędnego zachowania się, dawało o sobie znać w sposób jednoznaczny. Nie zawsze bowiem kierowca odczuwa objawy zmęczenia, mimo że obiektywnie daje ono o sobie znać spadkiem sprawności. Zresztą nawet gdy pojawiają się pewne objawy zmęczenia, nie zawsze kierowca prawidłowo je identyfikuje, nie zawsze może je prawidłowo zidentyfikować np. na skutek zdenerwowania czy podniecenia. Możliwość ich identyfikacji, a więc zachowania się adekwatnego do danej sytuacji, zależy w decydującym stopniu od poziomu inteligencji, wiedzy, często specjalistycznej, od nagromadzonego doświadczenia oraz od samopoczucia w danej chwili. Gdy brak tych szczególnych przesłanek umożliwiających uświadomienie sobie sygnałów zmęczenia, brak jest tym samym możliwości przewidzenia następstw czynu polegającego na prowadzeniu pojazdu mimo przemęczenia. Należy zatem przyjąć wtedy brak winy, nikt bowiem nie może odpowiadać ponad granicę swych indywidualnych możliwości zachowania się adekwatnego do danej sytuacji. Trzeba się pogodzić z faktem, że człowiek nie jest biologicznie przystosowany do niektórych sytuacji, jakie stwarza współczesny ruch drogowy. Wiąże się to z nieodłącznym ryzykiem, które musi być do pewnych granic tolerowane. Prawo karne musi więc tu ustąpić ze swymi sankcjami, pozostawiając pole do działania prawu cywilnemu.

V. ODPOWIEDZIALNOŚĆ KARNA W RAZIE SPOWODOWANIA WYPADKU DROGOWEGO NA SKUTEK NADUŻYCIA MEDYKAMENTÓW

Zapotrzebowanie na leki psychotropowe i tym podobne wzrasta systematycznie we współczesnych społeczeństwach wysokiej industrializacji. Jedne z nich mają spełniać funkcje rozładowywania napięć, których współczesna cywilizacja nam nie szczędzi, funkcje uspokajania, eliminacji strachu, niepokoju i niepewności, inne zaś mają powodować poprawę nastroju psychicznego, ułatwiać koncentrację i eliminować zmęczenie. Istnieje zresztą szereg środków używanych w wypadku choroby gruźlicy czy epilepsji oraz w stanach zapalnych czy przeciwgorączkowych, które powodują spadek sprawności psychomotorycznej kierowcy. Groźne są tu nie tylko te, które powodują obniżenie poziomu reakcji, uspokojenie czy nawet senność, lecz także te, które mają poprawić samopoczucie i rozładować napięcie, gdyż obniżają krytycyzm, powodują stany podobne do euforii, dekoncentracji. Ujemnie działają zresztą wszelkie środki przeciwbólowe i przeciwgorączkowe, działające na centrum mózgowe i pogarszające przez to sprawność psychiczną. Do tego należy jeszcze dodać, że wiele z tych środków wykazuje synergetyczne właściwości z alkoholem, powodując uwielokrotnienie działania małych dawek alkoholu; zresztą alkohol nie zostaje dłużny, zwielokrotniając także działania medykamentów. W tych warunkach pewna część wypadków komunikacyjnych pozostaje w bez-

pośrednim związku z nadużywaniem medykamentów²³, rodząc problem karnej odpowiedzialności za ujemne skutki wypadku.

Odpowiedź na pytanie, czy kierowca ponosi odpowiedzialność za wypadek, gdy jego przyczyną jest użycie medykamentów, nie może być jednoznaczna w sensie wyłączającym czy też afirmującym tę odpowiedzialność. Ocena bowiem zależy od stanu świadomości całej rzeszy kierowców. Społeczeństwo dopiero uświadamia sobie powoli fakt, że niektóre leki mogą być niebezpieczne. Problem sprowadza się zatem do kwestii, jakie leki są niebezpieczne i w jakich dawkach. Kierowcy muszą jednak działać w tym zakresie z pełnym zaufaniem do lekarzy. Jeżeli lekarz nie ostrzeże pacjenta, że po zażyciu określonego środka nie wolno w ciągu określonego czasu prowadzić samochodu, a na opakowaniu tego leku nie umieszczono też takiego ostrzeżenia, to brak jest podstaw do przyjęcia odpowiedzialności karnej. Taki kierowca nie może faktycznie przewidzieć ujemnych skutków prowadzenia pojazdu po zażyciu określonego specyfiku. Generalnie zatem biorąc, nie odpowiada on za wypadek. Odpowiedzialność taka może tu zachodzić wyjątkowo, jak np. w stosunku do lekarzy albo w razie użycia przez kierowcę środków, co do których zamieszczono omawiane wyżej ostrzeżenie na opakowaniu.

Problem ten komplikuje się jednak przez to, że niektóre leki mogą na pewien czas poprawiać sprawność psychofizyczną kierowcy (np. krańcowo zmęczonego) lub kierowcy, który uległ szokowi, a który zmuszony jest do prowadzenia pojazdu. Nie można zatem generalnie zakazać prowadzenia pojazdu po użyciu jakiegokolwiek specyfiku. Gdyby taki zakaz wolno było wydać, ustalenie winy nie przedstawiałoby żadnych trudności.

²³ K. Wagner, H. J. Wagner: Handbuch der Verkehrsmedizin, Berlin, Heidelberg, New York 1968.

ZBIGNIEW CZERSKI

Zasady odpowiedzialności cywilnej związanej z wypadkami w ruchu drogowym

Zagadnienia wybrane

Przedmiotem artykułu są zagadnienia zarówno procesowe jak i dotyczące prawa materialnego, związane z dochodzeniem roszczeń będących następstwem wypadków drogowych spowodowanych ruchem pojazdów mechanicznych. Autor opiera się w swych rozważaniach na najnowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego — ze szczególnym uwzględnieniem stosunku, jaki zachodzi między zakresem odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego a odpowiedzialnością Państwowego Zakładu Ubezpieczeń w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych.