

Tadeusz Cyprian

Sprawca i przedmiot wypadku drogowego

Palestra 5/4(40), 37-53

1961

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.

Sprawca i przedmiot wypadku drogowego

Sprawca wypadku drogowego

1. Z punktu widzenia ustawy przestępstwo popełnione w związku z ruchem drogowym jest przestępstwem powszechnym, gdyż może je popełnić każdy człowiek. W praktyce sprawcami tych przestępstw będą w przytłaczającej większości kierowcy pojazdów mechanicznych.

Sprawcami mogą być także ludzie, którzy w ogóle nie byli uczestnikami ruchu drogowego. Przykładem może tu być kierownik bazy samochodowej, który poczęstował obficie alkoholem kierowcę bazy przed wyjazdem w drogę; będzie on wówczas odpowiadał jako podżegacz.

Oczywiście, najczęściej podmiotem wypadku będzie uczestnik ruchu, a zwłaszcza kierowca, motocyklista, rowerzysta lub woźnica, choć może nim być także piechur. Wymagania stawiane pod adresem tych uczestników ruchu są tym wyższe, im większe jest potencjalne niebezpieczeństwo związane ze spowodowaniem przez nich wypadku. Dotyczy to zwłaszcza kierowców pojazdów mechanicznych (samochód i motocykl), gdyż wymaga się od nich zdania specjalnego egzaminu. Odpowiedzialność karna tych osób jest *de facto* największa.

Nie wymaga się natomiast żadnych specjalnych kwalifikacji od piechura czy woźnicy (poza umiejętnością powożenia końmi, przez nikogo zresztą nie sprawdzaną). Jeśli chodzi o rowerzystów, to właściwe czynniki zaczynają się dopiero zastanawiać nad koniecznością wymagania od nich szczególnych kwalifikacji.

Ze względu na to, że najwięcej wypadków drogowych powodują kierowcy pojazdów mechanicznych, należy zająć się przede wszystkim nimi przy analizie podmiotu wypadku drogowego.

2. Do należytego ustalenia winy, a następnie wymierzenia odpowiedniej kary nie wystarczy znać — nawet w najdrobniejszych szczegółach — przebieg wypadku. Konieczne jest tu również poznanie osobowości sprawcy przestępstwa.

Słusznie też podnosi Andrejew, że „Ustalenie winy (...) przede wszyst-

kim gdy chodzi o przestępstwa nieumyślne, czy (sprawca) następstwa swego zachowania się mógł przewidzieć — to są momenty, dla których ustalenia wszelkie wiadomości o przestępcy i przestępstwie są po prostu nieodzowne. Tym lepiej, gdy te wiadomości nie sprowadzają się do potocznego doświadczenia życiowego, które ma sędzia, lecz są w jakimś — choćby minimalnym — stopniu uporządkowane przez ludzi nauki”.¹

Na tej tezie opiera Andrejew postulat podjęcia badań w zakresie typologii przestępców, oczywiście adekwatnej życiu społecznemu w ustroju demokracji ludowej, dla dostarczenia naukowych podstaw do poznania osobowości przestępców².

Prowadzone w tej dziedzinie badania wychodzą z założeń psychologicznych, psychofizycznych, statystycznych i technicznych, aby w całości dać obraz tego człowieka, który albo może, albo też nie może być kierowcą. Jeżeli nikt nie zakwestionuje odmowy „prawa jazdy” osobie niewidomej lub głuchej, to trudno znaleźć rozsądny powód, dla którego należałoby udzielić tego prawa człowiekowi, który ze względu na swe swoje właściwości psychiczne nie daje gwarancji bezpiecznego prowadzenia pojazdu mechanicznego. Ale żeby ustalić, kto tej gwarancji nie daje, należy przeprowadzić specjalne badania psychologiczne i psychofizyczne, związane z osobą zainteresowaną (a nie z samym wypadkiem, o czym będzie mowa niżej).

Postęp techniki wywiera coraz większy wpływ na psychikę człowieka, zaczyna więc być aktualne pytanie, czy i w jakim stopniu człowiek może za tym postępem nadążyć.

Maszyna, szybkość, automatyzacja stawiają przed człowiekiem coraz większe wymagania, które rosną znacznie szybciej niż zdolność adaptacji biologicznej ludzkiego organizmu. Szybkość odrzutowców jest tak znaczna, że na wirażu krew ucieka z mózgu człowieka na skutek działania siły odśrodkowej; organizm ludzki nie może temu sprostać i dlatego pilot traci przytomność.

Samochód poruszający się z szybkością 150 km/godz. (co nie jest bynajmniej szybkością szczytową) wymaga szybkości reakcji ze strony kierowcy, szybkości przekraczającej jego możliwości psychiczne. Prowadzenie samochodu z tak dużą szybkością zmusza kierowcę do balansowania na granicy wytrzymałości nerwowej, tak że minimalne zakłócenie prawidłowości ruchu usuwa się spod możliwości opanowania.³

Dlatego zachowanie się człowieka obsługującego potężną i szybką

¹ Igor Andrejew: Ustawowe znamiona przestępstwa, „Wydawnictwo Prawnicze”, Warszawa 1960, str. 181.

² Tamże, str. 179.

³ Tadeusz Cyprian: Prawo karne a postęp techniki, „Prawo i Życie” nr 3 i 4/1960.

maszynę musi być oceniane z punktu widzenia jedności człowieka i maszyny, a więc zupełnie inaczej, aniżeli ma to miejsce przy innych przestępstwach niż drogowe.

3. Nowa nauka zwana „psychologią ruchu” spowodowała utworzenie specjalnych instytutów, które zajmują się jej rozwojem i praktycznym zastosowaniem.⁴ Bada się tam zarówno „osobowość kierowców”, jak i psychologiczne przyczyny wypadków, psychologiczną przydatność urządzeń służących do regulacji ruchu, psychologiczny wpływ technicznych udoskonaleń sprzętu, psychologiczny wpływ przepisów drogowych, wreszcie psychologiczne przesłanki wychowania ludzi jako uczestników ruchu.

Badania te obejmują przede wszystkim kandydatów na kierowców i kierowców zawodowych, a następnie amatorów. Badania obejmują:

- a) badanie ogólnego stanu zdrowia, ciśnienia, psychiki ogólnej;
- b) badanie zdolności odróżniania kolorów;
- c) badanie wzroku i słuchu;
- d) badanie reakcji na sygnały optyczne i akustyczne;
- e) badanie zdolności adaptacji wzroku w przejściu od ciemności do ostrego światła i z powrotem;
- f) badanie szybkości i sprawności reakcji.⁵

Po tych badaniach psychofizycznych następują badania psychologiczne o charakterze pogłębionym. Obejmują one:

- a) badanie zdolności koordynacji i automatyzacji stale powtarzających się czynności kierowcy;
- b) badanie wpływu zmęczenia, zdenerwowania, strachu, gniewu, wzburzenia spowodowanego awanturą, przykrością, niepowodzeniem życiowym na szybkość i sprawność reakcji.⁶

Wreszcie wysoko wyspecjalizowane badania obejmują studium działań kierowcy, a mianowicie:

- a) działania refleksowe — zupełnie odruchowe (np. podniesienie ręki, by się zasłonić przed zderzeniem),
- b) działania podświadome (bez rozważenia skutków, np. nagły skręt przed nagłą przeszkodą bez rozważenia, że może on spowodować jeszcze gorsze skutki; działanie to ma cel, ale brak mu rozwagi),
- c) działania w afekcie (tzw. *Kurzschlusshandlungen*, gdy na chwilę

⁴ Można tu wymienić przykładowo Verkehrspsychologisches Institut w Wiedniu i Stuttgarcie albo Ośrodek Badań Transp. Samoch. Ministerstwa Komunikacji w Warszawie.

⁵ K. Weldenz i W. Götzinger: Die Psychotechnische Kraftfahreinnungsprüfung, „Kriminalistik”, Hamburg, nr 1/1955, str. 17 i nast.

⁶ Roland Grassberger: Kriminologie des Verkehrsunfalls, „Kriminalistik”, Hamburg, nr 7/1958, str. 256 i nast.

wyłącza się świadomość i działanie następuje natychmiast po podniecie bez włączenia się rozważki; są one właściwe ludziom, którzy w chwili niebezpieczeństwa działają na oślep, tracą głowę i robią zupełnie nieobliczalne, niecelowe ruchy),

d) działania świadome (podjęte z rozważką i celem).

Obejmują one również analizę znanej powszechnie „sekundy strachu” (ocenia się tu element czasu między powstaniem przyczyny a podjęciem świadomego działania) oraz rodzaj *Kurzschlusshandlung*, gdy człowiek reaguje bez świadomości celu i sposobu reakcji (często wpływ przemęczenia, upału, zimna, deszczu, mgły itd.).

W ten sposób eliminuje się kandydatów na kierowców, którzy działają raczej pod wpływem nie kontrolowanych przez rozważkę impulsów aniżeli na skutek świadomości potrzeby, celu i sposobu działania.⁷

Szczególną uwagę zwraca się przy tych badaniach na spostrzegawczość, zdolność reakcji i zdolność koordynacji.

Spostrzegawczość nie zależy od inteligencji. Znane jest roztargnienie i niezdolność do szybkiej spostrzegawczości u ludzi o najwyższych kwalifikacjach umysłowych (przysłowiowe roztargnienie profesorów). Zdolność spostrzegania jest na wpół podświadoma, częściowo wrodzona, częściowo wyrabiana przez ćwiczenia. Testy do jej badania są stosunkowo proste: dotyczą szybkości spostrzegania (czas) oraz zakresu (ilość).

Druga cecha to zdolność szybkiej reakcji, niezbędna dla kierowcy. Testy w tej dziedzinie obejmują pomiar czasu, jaki upływa od chwili bodźca wzrokowego lub słuchowego do chwili zareagowania nań przez osobę badaną.

Pojęcie zdolności reakcji jest szersze od pojęcia szybkości reakcji; obejmuje między innymi zdolność jednoczesnej reakcji na kilka bodźców (np. jednoczesne bodźce wzrokowe i słuchowe lub kilka bodźców jednorodnych).

Należy podkreślić, że zdolność szybkiej reakcji jest u jednej i tej samej osoby zmienna. Zależy ona od stopnia zmęczenia tej osoby, jej samopoczucia, pogody, podniety (kawa, alkohol, środki stymulujące itd.).

Wreszcie zdolność koordynacji oznacza jednoczesne podejmowanie kilku różnorodnych czynności we właściwym porządku (np. jednoczesne naciśnięcie pedału sprzęgła, przejście na niższy bieg i włączenie kierunkowskazu lub sygnału). Zdolność koordynacji łączy się z umiejętnością automatyzacji stale powtarzających się zespołów ruchów.

⁷ Heinz G um m e r s b a c h: Zur Psychologie der Verkehrsunfälle, „Kriminalistik”, Hamburg, nr 5/1955, str. 188 i nast.

Zasadniczym elementem przydatności człowieka na kierowcę jest „zdolność myślenia w czasie i przestrzeni”, przechodząca — w miarę doświadczenia — w na wpół podświadomą pewność, że po upływie określonego czasu (nieraz ułamków sekundy) pojazd zmieści się w określonej przestrzeni (nieraz mierzonej w decymetrach). Zdolność ta jest konieczna w dużym ruchu miejskim, gdzie pojazd posuwa się za pojazdem oraz wymija inne i wyprzedza w odległościach centymetrowych.⁸

Na podstawie testów dotyczących ogólnej sprawności kandydatów na kierowców można przystąpić do opracowania pewnego rodzaju typologii kierowców, co w dużej mierze pomoże sędziemu w ocenie winy za wypadek i ułatwi wymiar kary (niezależnie od znaczenia prewencji generalnej przez odmowę prawa jazdy osobom nie nadającym się do prowadzenia pojazdów).

Okazuje się, że kierowca zawodowy, który ma oczywiście znacznie więcej doświadczenia i rutyny od kierowcy amatora (dotyczy to wypadków typowych), ma nad nim jeszcze tę wyższość, że cała sfera jego zainteresowań dotyczy spraw związanych z ruchem, gdyż stanowi to jego fach. Tymczasem kierowca amator ma jakiś określony zawód połączony z troskami, problemami i trudnościami, które tak dalece absorbują jego myśl, że na sprawy ruchu pozostaje tylko marginesowe zainteresowanie.

Kierowca amator albo należy do grupy ludzi dbających bardzo o całość swego wozu — i wówczas jeździ on bardzo ostrożnie, albo też nie dba w ogóle o wóz — i wówczas jest niebezpieczny na szosie. Sytuacje są tu zwykle krańcowe. Ale na szosie znacznie częściej sam pada ofiarą wypadku przez siebie spowodowanego, aniżeli staje się przyczyną wypadków, które w skutkach godzą w innych uczestników ruchu.

W miarę rozpowszechniania się motoryzacji zaciera się w dużej mierze różnica między kierowcą zawodowym a kierowcą amatorem, który stale używa wozu jako środka lokomocji. Coraz mniej notuje się tzw. „niedzielných” kierowców, używających wozu jedynie dla przyjemności.

Kierowca samochodu ciężarowego jeździ na ogół bardziej bezwzględnie od kierowcy samochodu osobowego. Wielkość, waga i mała wrażliwość na lekkie zderzenia i otarcia, właściwa samochodom ciężarowym, wyrabia u kierowców poczucie własnego bezpieczeństwa i lekceważenie innych uczestników ruchu, którzy są znacznie słabsi na szosie.

⁸ D. von Klebelsberg: Die Psychologie im Dienste der Verkehrssicherheit, „Kriminalist.k”, Hamburg, nr 9/1958, str. 353 i nast.

Kierowca taksówki przy ogromnej dozie rutyny w jeździe na zatłoczonych ulicach wielkiego miasta zawsze się śpieszy i to wytwarza swoisty styl jazdy. Jest dość bezwzględny dla przechodniów, pewny na skrzyżowaniach i przestrzega (poza limitem szybkości) na ogół przepisów.

Najmniej zdyscyplinowany jest motocyklista, najbardziej ryzykanci. Nie dba o przepisy, jeździ na ogół zbyt szybko, często po niewłaściwej stronie, ścina nieprawidłowo zakręty, a jeśli wiezie pasażerkę, to ma tendencję do popisywania się przed nią brawurą.

Sprawa wpływu płci na przydatność na kierowcę jest bardzo mało zbadana. Na ogół zauważano, że kobiety jeżdżą raczej ostrożnie i powodują mniej wypadków niż mężczyźni. Odznaczają się one dobrą spostrzegawczością i szybką reakcją. Słabiej przedstawia się u nich koordynacja ruchów, zwłaszcza w chwili niebezpieczeństwa, oraz znajomość mechanicznej strony pojazdu.

Cechą ludzi starszych jest wolniejsza reakcja i mniejsza spostrzegawczość, ale za to są na ogół bardziej opanowani i jeżdżą ostrożniej, z większym poczuciem odpowiedzialności.

Ludzie młodzi natomiast są na ogół dobrymi kierowcami, bo mają szybką reakcję i spostrzegawczość, ale też bardzo często są nieobliczalni. Brak im poczucia odpowiedzialności i świadomości skutków zbyt ostrej jazdy.

Odrębnym, specyficznym typem kierowcy jest „wypadkowiec”. Są to ludzie o wybuchowym, porywczym temperamencie, często brutalni i bezwzględni w życiu, ciężko krwiści, nieraz o tendencjach depresyjnych, czasem niepewni, wahający się i niezdecydowani, wreszcie ludzie obciążeni różnymi kompleksami, zdradzający tendencje do „odegrania się” przy sterze.

Badacze amerykańscy, mający duże doświadczenie w badaniach psychologicznych kierowców, twierdzą, że *the man drives as he lives* (człowiek tak jeździ, jak żyje). „Wypadkowca” uważają oni za przestępcę pospolitego. Zaobserwowano, że ludzie, którzy popadają w kolizję z prawem w różnych dziedzinach, są często sprawcami katastrof drogowych jako kierowcy.⁹

Recydywiści drogowi podobni są pod względem swego charakteru do recydywistów ogólnych. Bardzo często sprawcami wypadków drogowych w Stanach Zjednoczonych są kierowcy zawodowi stale zmieniający miejsce pracy, niezadowoleni ze swego zawodu, ale nie mogący go zmienić na inny, wreszcie ludzie o antysocjalnym nastawieniu

⁹ Wolff Middendorff: Die Kriminologie des Verkehrsdelikts, „Kriminalistik”, Hamburg, nr 12/1959, str. 480.

i o skłonnościach do brutalności, bójek i różnego rodzaju awantur.¹⁰

Podobnego zdania o takich kierowcach są Niemcy. Sąd w Kassel uznał np. w roku 1958, że wielokrotna karalność za różne przestępstwa uzasadnia pozbawienie prawa jazdy, gdyż taki kierowca nie daje gwarancji należytego ustosunkowania się do warunków współzycia i poszanowania prawa w zakresie przepisów drogowych. Drugi wyrok tegoż sądu z 1960 roku zatwierdził odebranie przez policję prawa jazdy człowiekowi skazanemu za kradzież w recydywie oraz za wywołanie po pijanemu bójki. Uzasadnienie wyroku podnosiło, że sprawca zdradza wyraźną tendencję do lekceważenia poszanowania prawa, wobec czego może on być niebezpieczny jako kierowca.¹¹

Te różnorodne z punktu widzenia psychologicznego typy ludzi dają typ „wypadkowca”, który może nawet długo jeździć bez wypadku, by wreszcie stać się nagle przyczyną bardzo poważnej katastrofy.¹²

Nie można zapominać, że użycie alkoholu nawet w minimalnej ilości (o tym będzie jeszcze mowa niżej) poważnie obniża sprawność psychofizyczną kierowcy.

Rowerzyści i motorowerzyści są najmniej zdyscyplinowanym elementem na jezdni. Dzieci na rowerach, wożące inne dzieci na ramie; często nie sięgające nogami pedałów, młodzież uprawiająca harce na całej szerokości jezdni, cykliści jeżdżący gromadami, bez światła i szkieł odblaskowych, nie mający najmniejszego pojęcia o istnieniu przepisów drogowych — to prawdziwa plaga naszych dróg, podobnie jak nie mniej niezdyscyplinowani woźnice.

Pozostają wreszcie piechurzy, indywidualiści, dla których nie ma żadnych przepisów drogowych, choć korzystają również z jezdni. Są niezdyscyplinowani, nieuważni i nieobliczalni. Kobiety są tu jeszcze mniej odpowiedzialne niż mężczyźni, bo są zaabsorbowane swymi sprawami i nie zwracają uwagi na ruch uliczny.

Ludzie starsi sprawiają najwięcej kłopotów. Zachowują się nieraz jak głusi i obojętni na to, co się dzieje dokoła nich. Tak samo postępują dzieci pozostawione bez dozoru na ulicach miasta i na szosach.

4. Nauka zajmująca się badaniami kryminologicznymi, operująca między innymi typologią przestępców, różni się w swych metodach zasadniczo od nauki, której przedmiotem są badania psychofizyczne

¹⁰ John C. Larsen: On rehabilitating chronic traffic offenders, „The Journal of Criminology, Criminal Law and Police Science”, Baltimore, nr 1/1956, str. 46 — 50.

¹¹ Heinz Lehmann — Lamari: Entziehung von Fahrerlaubnis bei Vorbestraften, „Kriminalistik”, Hamburg nr 9/1960, str. 405.

¹² D. von Klebelsberg: Unfallsursachen im Strassenverkehr, „Kriminalistik”, Hamburg, nr 4/1959, str. 145 i nast.

i psychologiczne kandydatów na kierowców i samych kierowców, jak również innych uczestników ruchu drogowego.

Zasadnicza różnica leży tu w przedmiocie badań. Kryminologia bada przestępców, a więc ludzi, którzy już weszli w konflikt z prawem karnym, podczas gdy psychologia ruchu zajmuje się (jeśli idzie o osoby) ludźmi, którzy nie popełnili żadnego przestępstwa i prawdopodobnie go w ogóle nie popełnią (w dużej mierze właśnie wskutek eliminacji nie nadających się do prowadzenia pojazdów osób, które nie będą kierowcami).

Prócz tych szeroko zakrojonych badań, nie mających nic wspólnego z badaniami kryminologicznymi, psychologia ruchu zajmuje się oczywiście również ludźmi, którzy popełnili przestępstwo w komunikacji, i tu wchodzi w grę metody czysto kryminologiczne.

W dziedzinie ruchu drogowego, wymagającej specjalnych właściwości i uzdolnień, trudno oddzielić oba te zakresy badań od siebie. Pierwszy zajmuje się prewencją generalną, drugi — represją, a oba razem składają się na całokształt wiedzy o człowieku siedzącym za sterem pojazdu mechanicznego, jak i (w mniejszym stopniu) będącym innym uczestnikiem ruchu. Co prawda człowiek ten dopiero w razie wypadku staje się niekiedy podmiotem przestępstwa: wówczas wiadomości uzyskane na podstawie badań (bądź z okresu przed wypadkiem, bądź przeprowadzonych po wypadku) pozwolą na właściwą ocenę stopnia jego winy i ułatwią sędziemu wymierzenie stosownej kary.

Badania te nie mogą być oczywiście oparte na założeniu, że każdy kierowca jest potencjalnym przestępcą drogowym, opierają się jednak na tezie, że może on się nim stać i dlatego lepiej jest zapobiegać niż czekać, aż będzie konieczna represja.

Należy w końcu podkreślić, że przestępstwo drogowe, będące zarazem przestępstwem powszechnym („kto”), w praktyce — w olbrzymiej większości wypadków — przechodzi w przestępstwo indywidualne („kierowca”). Tak też ujmuje ten rodzaj przestępstw projekt nowego kodeksu karnego, który po artykułach dotyczących przestępstw powszechnych w komunikacji przechodzi następnie do stanów faktycznych związanych z podmiotem przestępstwa indywidualnego („kierowca pojazdu mechanicznego”), wypełniając przez to postulat dawania pierwszeństwa wypadkom typowym, jakimi są przestępstwa drogowe spowodowane przez biorących udział w ruchu drogowym kierowców pojazdów mechanicznych.

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

W naszym ustroju polityczno-gospodarczym większość czynnych

kierowców jest pracownikami gospodarczymi, którzy za wszelkie niedopełnienie obowiązków odpowiadają również na podstawie przepisów o odpowiedzialności służbowej.

Pod rządem kodeksu karnego z 1932 roku odpowiedzialność za przestępstwa drogowe oparta była na przepisach art. 215, 230, 235, 236 i 242 k.k., a przepis o zbiegu przepisów ustawy pozwalał na pominięcie — w ocenie czynu — artykułu 286 k.k., jako zagrożonego (w paragrafie 1) sankcją łagodniejszą.

Po wejściu w życie nowego kodeksu karnego, który zawiera przepis o idealnym zbiegu ustaw (art. 76) oraz przepisy dotyczące przestępstw w ruchu drogowym, opatrzone nieraz mniejszą sankcją niż przepis o odpowiedzialności służbowej, zajdzie potrzeba kwalifikowania wypadków drogowych na podstawie trzech kategorii przepisów: o przestępstwach w ruchu drogowym, o uszkodzeniu własności społecznej oraz o odpowiedzialności za przestępstwa służbowe.

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

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

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

Przedmiot wypadku drogowego

1. Chcąc otrzymać odpowiedź na pytanie, co jest przedmiotem ochrony w dziedzinie przepisów dotyczących wypadków drogowych, mu-

simy wyjść z założenia, że bezpieczeństwo i płynność ruchu chronione są przede wszystkim przez przepisy porządkowe i administracyjne, podczas gdy życie i zdrowie człowieka oraz mienie chronione są przede wszystkim przez kodeks karny.

Natomiast dopóki naruszenie dotyczy jedynie bezpieczeństwa ruchu, bez bezpośredniego zagrożenia życia, zdrowia lub mienia (położony jest nacisk na „bezpośredniość”), bardzo często obywa się bez ingerencji kodeksu karnego, gdyż represja karno-administracyjna całkowicie wystarcza.

Dlatego nacisk na bezpośrednie zagrożenie jest konieczny, ponieważ zawsze w każdym naruszeniu bezpieczeństwa ruchu możliwym efektem końcowym jest zagrożenie życia, zdrowia lub mienia albo wprost wypadek drogowy.

Jest oczywiste, że obie te sfery ochrony są ze sobą nierozłącznie splecione i nawet dla celów analizy trudno je od siebie oddzielić. Niemniej jednak można, zdaje się, powiedzieć, że zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, obwarowane przede wszystkim sankcjami karno-administracyjnymi, jest pierwszym etapem, a drugim jest zagrożenie życia, zdrowia lub mienia, powodujące przeniesienie sprawy na teren kodeksu karnego (na którym może się ona zresztą znaleźć również w poszczególnych, specjalnie jaskrawych sytuacjach pierwszego etapu).

Dopóki ustawa penalizowała wypadki drogowe w ramach przepisu o sprowadzeniu powszechnego niebezpieczeństwa, różnica ta ulegała zatarciu¹³ i przedmiotem ochrony stawał się abstrakcyjny stan „powszechnego bezpieczeństwa”, którego naruszenie sprowadzało stan „powszechnego niebezpieczeństwa”, mieszczący w sobie zagrożenie życia, zdrowia i mienia nie określonych, abstrakcyjnie ujętych ludzi.

Wyodrębnienie w projekcie kodeksu karnego specjalnych przepisów dotyczących wypadków drogowych przeniesie sprawę na realny grunt ochrony najpierw bezpieczeństwa ruchu, a następnie ochrony życia, zdrowia i mienia z wyraźnym rozgraniczeniem sfer działania przepisów karno-administracyjnych i karnych. Wówczas zarysuje się wyraźnie również i przedmiot ochrony, jednakże zawsze trzeba się będzie zająć problemem rozgraniczenia dwóch stale aktualnych przedmiotów przestępstwa, a mianowicie zagrożenia (w różnych postaciach) oraz konkretnego skutku, polegającego na szkodzie wyrządzonej życiu, zdrowiu lub rzeczy.

2. Problem zagrożenia nie jest nowy. Zajmuje się nim teoria od dawna i na tym tle powstała konstrukcja sprowadzenia stanu pow-

¹³ Stanisław Paweła: O nowe uregulowanie odpowiedzialności karnej kierowcy pojazdu mechanicznego, „Nowe Prawo” 1957, nr 2, str. 37.

szechnego niebezpieczeństwa, tak bardzo szeroko u nas stosowana. Ale zagrożenie, to jeszcze nie „powszechne niebezpieczeństwo”.

W teorii zagrożenie określane jest jako wyjątkowa sytuacja, w której obiektywnie należy przewidywać powstanie określonych następstw. Pojęcie to leży u podstaw „konkretnych” przestępstw polegających na zagrożeniu, gdzie karalne jest już samo wywołanie niebezpieczeństwa.¹⁴

Do kodeksów karnych wprowadzono pojęcie zagrożenia w jego kwalifikowanej postaci, przy czym wymaga się, by niebezpieczeństwo groziło indywidualnie nie określonej liczbie ludzi lub rzeczy, by grożąca szkoda była poważna, by istniał wysoki stopień prawdopodobieństwa, że do powstania tej szkody dojdzie, oraz by trudno było tej szkodzie zapobiec.

Teoria dodaje tu ostatnio jeszcze warunek, by istniała dysproporcja między łatwością spowodowania zagrożenia a rozmiarami ewentualnej szkody.¹⁵ Ten warunek pozostaje w ścisłym związku zwłaszcza ze swoistością przestępstw drogowych, przy których zupełnie drobne uchybienia przepisom i zasadom bezpieczeństwa ruchu powodują poważne stany zagrożenia i tragiczne w skutkach katastrofy.

Stopniowa ewolucja tego pojęcia szła od traktowania rozmaitych naruszeń przepisów drogowych jako wykroczenia (w czasie gdy trakcja konna dawała mało sposobności do wywoływania stanów szerokiego zagrożenia na drogach; inaczej było na kolejach, gdzie ta ewolucja odbywała się znacznie wcześniej) — poprzez podciąganie poważnych stanów zagrożenia pod „powszechne niebezpieczeństwo” — aż do stworzenia specjalnych przepisów karnych dotyczących różnych stopni zagrożenia bezpieczeństwa drogowego (przy szerokim stosowaniu pojęcia winy kombinowanej, odpowiadającej ostatniemu postulatowi teorii, tj. uwzględnienia dysproporcji między działaniem a skutkiem). W każdym jednak razie wywołanie zagrożenia w różnych stopniach nasilenia utrzymało się jako przedmiot przestępstwa drogowego i zostało w tej dziedzinie znacznie rozbudowane (np. polski projekt kodeksu karnego).

Inną postacią przedmiotu przestępstwa drogowego jest życie lub zdrowie człowieka albo szkoda rzeczowa. Przechodzimy tu z sytuacji, w której bardzo prawdopodobny jest jakiś skutek przestępny, do samego już skutku w postaci szkody dla życia, zdrowia lub rzeczy.

Przestępstwo drogowe jest siłą rzeczy przede wszystkim skutkowe (materialne). Nawet najpoważniejsze zagrożenia, ale niebrzemienne w

¹⁴ Hans Welzel: Das deutsche Strafrecht, Walter de Gruyter Verlag, Berlin 1958, str. 42.

¹⁵ Wilhelm Sauer: System des Strafrechts, Besonderer Teil, Carl Heymans Verlag, Köln 1954, str. 316.

żaden skutek, są społecznie mniej szkodliwe niż konkretny wypadek, w którym powstał uszczerbek dla życia, zdrowia lub rzeczy.

Wzmagający się wciąż ruch drogowy, stałe zwiększanie się ilości pojazdów i ich szybkości oraz rosnące zatłoczenie dróg i ulic — oto zjawiska powodujące wszechobecność potencjalnego zagrożenia. Stan, który dawniej był wyjątkiem i powodował alarm, dziś staje się rzeczą codzienną. Zjawisko „powszechnego niebezpieczeństwa” — jako kategoria obiektywna — jest niemal stanem normalnym, choć nie ma nieraz winnych spowodowania tego stanu. W zbyt gęstym i zbyt szybkim ruchu na zbyt wąskich ulicach i drogach każdemu pojazdowi i każdemu przechodniowi zagraża owo obiektywne, powszechne niebezpieczeństwo, wywołane legalnymi działaniami zbyt wielu i zbyt szybkich użytkowników dróg.

W tych warunkach nowoczesny człowiek stał się znacznie mniej wrażliwy na potencjalny stan zagrożenia (bez względu na jego prawne określenie) i domaga się penalizacji dopiero wysokich szczybli tego zjawiska, gdy zagrożenie jest już bardzo realne i bliskie oraz gdy w grę wchodzi bardzo poważne dobro. Tym powszechniejsze zaś jest domaganie się penalizacji tam, gdzie bardzo bliskie i realne zagrożenie przeszło już w konkretny wypadek, powodujący utratę życia, zdrowia lub mienia.

Dlatego też przeniesiono akcent z zagrożenia (art. 215 k.k.) na nowe sformułowania projektu polskiego kodeksu karnego, gdzie akcentuje się silnie już sam skutek. Przedmiotami przestępstw będą więc tutaj życie, zdrowie i mienie (w większych rozmiarach), przy czym zależnie od sytuacji ofiarami mogą być sami kierowcy (pojazdów uczestniczących w wypadku), pasażerowie tych pojazdów oraz inne osoby na jezdni (motocykliści, rowerzyści, woźnice, przechodnie, zwłaszcza zaś dzieci).

W dziedzinie szkód rzeczowych przedmiotami przestępstw mogą być uczestniczące w wypadku (lub nie) pojazdy mechaniczne, inne pojazdy na jezdni, urządzenia drogowe oraz różne przedmioty znajdujące się na jezdni (np. rusztowania, złożone na jezdni skrzynie z towarem itd.), wreszcie zwierzęta.

Warunek powstania znacznej szkody powinien odnosić się nie tylko do rzeczy, ale w pewnym sensie również do ludzi. Stłuczenie łokcia na skutek nagłego zahamowania pojazdu nie powinno być uważane jeszcze za szkodę na ciele; będą tu miały zastosowanie kryteria przyjęte za podstawę oceny przy kodeksowych stanach faktycznych uszkodzenia ciała.

W zakresie szkód rzeczowych nie należy pod tę kategorię podciągać takich wydarzeń, jak np. zagięcie błotnika, zwichrowanie koła ro-

weru itd., w przeciwnym bowiem razie liczba „wypadków” wzrosłaby niepomiaralnie, i to w sposób sztuczny.

Trudno uważać za „wypadek drogowy” spadnięcie z roweru chłopca, który jedzie bez trzymania kierownicy i w czasie upadku nieco się potłucze. Nie będzie również wypadkiem, jeżeli chłopiec ten spadnie z roweru w momencie, gdy omal nie został najechany przez samochód, który z trudem tylko go minął.

W dziedzinie szkody dla życia i zdrowia ograniczymy się więc do wypadków powodujących utratę życia lub obrażenia ciała określone jako co najmniej lekkie, a w dziedzinie szkód rzeczowych — do wypadków takich, które przekraczają pewną wysokość tych szkód.

Jest rzeczą jasną, że ustalenie tej wysokości musi być z konieczności dość dowolne; wydaje się, że można się tu będzie oprzeć na dolnej granicy, od której rozpoczyna się obowiązek odszkodowania przy ubezpieczeniu od *auto-casco*. Jak wiadomo, ubezpieczenie to nie działa w wypadku drobnych stosunkowo szkód, nie przekraczających w obecnym stanie rzeczy 300 zł (co jest — mówiąc nawiasowo — stanowczo za niską granicą).

Przedmiotem przestępstwa będzie więc:

- 1) normalny stan bezpieczeństwa ruchu naruszony przez spowodowanie realnego, bezpośredniego zagrożenia dla życia, zdrowia lub mienia (w sformułowaniu przyjętym przez projekt nowego polskiego kodeksu karnego), obecnie zaś — przez spowodowanie powszechnego niebezpieczeństwa w komunikacji drogowej, gdzie skutek nie jest już objęty zestawem znamion przestępstw z art. 215 k.k.;
- 2) życie, zdrowie i mienie, którym zostaje wyrządzona realna szkoda, przy czym jeśli chodzi o życie — przez spowodowanie śmierci, jeśli chodzi o zdrowie — przez spowodowanie co najmniej lekkiego uszkodzenia ciała, a jeśli chodzi o mienie — przez wyrządzenie szkody w takich granicach, w jakich mieści się obowiązek odszkodowania z tytułu ubezpieczenia *auto-casco* (z postulatem jednak podwyższenia tej granicy).

Pewne wątpliwości mogłyby się nasunąć w związku z podciągnięciem pod tę kategorię lekkich uszkodzeń ciała. Ale w obecnym stanie ustawowym, gdy „lekkie” uszkodzenia ciała wcale nie są życiowo zbyt lekkie (naruszają one czynność narządu ciała poniżej 20 dni, przy czym mogą tu wchodzić w grę obrażenia bardzo poważnej — z życiowego punktu widzenia — natury), nie ma innego rozwiązania.

Po wejściu w życie nowego polskiego kodeksu karnego, który podział poszczególnych kategorii uszkodzeń ciała ujmuje w sposób bardziej życiowy, będzie można kryterium nasze poddać rewizji.

Tak przedstawia się w ogólnych zarysach próba ujęcia w określone ramy przedmiotu przestępstwa drogowego. Czy ramy te są odpowiednio szerokie — jest rzeczą dyskusji. W każdym razie ustaliliśmy punkt wyjścia do tej dyskusji.

3. W dziedzinie wypadków drogowych, prócz bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa życia, zdrowia i mienia, istnieją jeszcze inne przedmioty ochrony, które tylko pośrednio związane są z bezpieczeństwem ruchu oraz bezpieczeństwem życia i zdrowia, natomiast bezpośrednio — z ochroną mienia przed skutkami zupełnie odmiennej kategorii wypadków od tych, które naruszają bezpieczeństwo ruchu.

Mowa tu o pozorowaniu wypadków pożaru samochodu celem uzyskania odszkodowania objętego ubezpieczeniem oraz o kradzieżach samochodów popełnianych w różnym celu, ale nie pozostających — podobnie jak kategoria wypadków poprzednia — bez pewnego uboczne-go wpływu na bezpieczeństwo i płynność ruchu.

Podpalanie ubezpieczonych samochodów jest dość częstym zjawiskiem zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych¹⁶ i Niemieckiej Republice Federalnej¹⁷. Samochody wykazujące w ostatnim okresie ubezpieczeniowym duży stopień zużycia są — co jest zrozumiałe — znacznie mniej warte niż suma, na którą są ubezpieczone. Stąd pokusa, by upozorować pożar i podjąć odszkodowanie.

Dopóki to podpalenie następuje w garażu, to wydarzenie takie, stanowiące zwykle oszustwo ubezpieczeniowe (i ewentualnie pociągające za sobą spowodowanie powszechnego niebezpieczeństwa pożaru), nie pozostaje w związku z bezpieczeństwem ruchu, który nie jest wówczas przedmiotem zamachu sprawcy.

Inaczej natomiast przedstawia się sprawa, jeżeli zdarza się to na drodze (bo wówczas trudno wykazać prawdziwą przyczynę pożaru, a ponadto nie dochodzi do pożaru garażu), gdyż taka sprawa nie jest już obojętna z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Płonący na drodze samochód przedstawia sam przez się niebezpieczną przeszkodę i powoduje zakłócenie płynności ruchu.

Ale jeszcze poważniejsze niebezpieczeństwo grozi ze strony płonącej benzyny. Przy pożarze samochodu dochodzi zwykle do wybuchu zbior-

¹⁶ Zob.: a) Charles O'Hara: *Fundamentals of criminal investigation*, Ch.C. Thomas Publisher, Springfield III, USA 1956, str. 217—220.

b) Glen A. Shifflett: *Investigating Automobile Fire Cases*, „Criminal Law, Criminology and Police Science”, Baltimore, USA, nr 3, 1958, str. 276—279.

¹⁷ Friedrich Geerds: *Über Diebstahl und unbefugten Gebrauch von Kraftwagen*, „Kriminalistik”, Hamburg, nr 3/1960; str. 106 i nast.; nr 4/1960: str. 171 i nast. oraz nr 5/1960, str. 212 i nast.

nika na benzynę, a jeśli nawet zbiornik nie eksploduje, to benzyna — na skutek pęknięcia, pod wpływem gorąca, przewodów — rozlewa się na jezdnię, na której szybko się rozprzestrzenia. Taka warstwa płonącej benzyny na jezdni stanowi bardzo ważne i konkretne niebezpieczeństwo dla przejeżdżających obok lub stojących pojazdów i dlatego należy uznać, że sprawca podpalenia własnego samochodu dopuszcza się zamachu: w sensie zamiaru bezpośredniego — na mienie (oszustwo asekuracyjne), w sensie zaś zamiaru ewentualnego — na bezpieczeństwo ruchu, życia, zdrowia i mienia innych użytkowników drogi.

O tego rodzaju przestępstwach wspomnieć tu trzeba m. i. dlatego, że zdarzają się one również wówczas, gdy kierowca, który spowodował poważny wypadek, podpala własny samochód dla zatarcia śladów swego przestępstwa. Dzieje się tak zwłaszcza na drogach, na których nie panuje większy ruch, albo gdy nie ma świadków wypadku.

Przykładowo można tu przytoczyć wypadek najeżdżania pieszego, cyklisty lub motocyklisty, które pozostawiło — prócz leżących na drodze zwłok i rozbitego pojazdu — bardzo wyraźne ślady na pojeździe sprawcy, dowodzące jego wyłącznej winy. Sprawca ucieka się nieraz w takiej sytuacji do upozorowania pożaru własnego samochodu przez jego spalanie. Zdarzało się także, że sprawca rozmyślnie powoduje spalanie rozlaną benzyną również zwłok i uszkodzonego pojazdu ofiary, by uniemożliwić w ten sposób ustalenie właściwej przyczyny wypadku. Tego rodzaju wypadki notowano zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych. Stanowiły one trudny problem dla śledztwa, które najczęściej traciło punkt wyjścia do ustalenia przyczyny katastrofy.

Istnieje jeszcze inna kategoria przestępstw, której przedmiotem zasadniczo jest tylko mienie, a mianowicie kradzieże samochodów. Pozostają one również w bardzo ścisłym związku z bezpieczeństwem ruchu. Człowiek, który kradnie samochód, kończy najczęściej swoją jazdę wypadkiem. Kradzieże samochodów są prawdziwą plagą w krajach zachodnich.

W Niemieckiej Republice Federalnej skradziono w 1958 roku 84 969 samochodów, z czego 65% w dużych miastach.¹⁸ W Stanach Zjednoczonych kradzieże samochodów przybrały takie rozmiary, że National Auto Theft Bureau powołało do życia specjalne oddziały policyjne (Auto Theft Police Squads), a ponadto wydano ustawę (Sect. 408 of the 18.U.S. Code) przewidującą specjalne kary za przeprowadzenie skradzionego wozu z jednego stanu do drugiego.¹⁹

Energiczna akcja doprowadziła tam wprawdzie do tego, że 90% skra-

¹⁸ Friedrich Geerds: op. cit.

¹⁹ Charles O'Hara: cp. cit.

dzionych samochodów udaje się odzyskać dla właścicieli, ale plaga kradzieży wciąż powoduje poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

Sprawcy kradzieży samochodów w USA dzielą się na kilka kategorii, a to w zależności od charakteru i celu przywłaszczenia pojazdu. Wśród tych przywłaszczeń rozróżniamy:

- a) czasowe przywłaszczenie (*joy rider*) dokonywane w ogromnej większości przez młodzież, często pod wpływem alkoholu,
- b) czasowe przywłaszczenie dokonywane przez zawodowych przestępców celem ułatwienia sobie działań przestępnych (przewożenie skradzionych rzeczy, lokomocja przy napadach i rozbojach),
- c) stałe przywłaszczenie dokonane przez zawodowych złodziei celem sprzedania skradzionego wozu.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu najgroźniejsze są dwie pierwsze kategorie tych przestępstw.

Młodociani złodzieje samochodów kradną je dla urządzania „kawalerskiej jazdy” cudzym wozem i najczęściej kończą na drzewie lub rowie albo powodują poważną katastrofę przez zderzenie z innym pojazdem.

Poważniejsi przestępcy, uciekający skradzionymi samochodami po dokonaniu włamania przez wybicie szyby wystawowej lub napadu na bank czy sklep, nie mają nic do stracenia i ścigani, jadą z absolutną bezwzględnością, nie zważając na żadne przepisy ani przeszkody. Również i tutaj taka ucieczka kończy się zazwyczaj poważną katastrofą.

Badania przeprowadzone w NRF wykazały, że prócz wymienionych wyżej 3 kategorii przestępców w USA, istnieje w Niemczech Zachodnich jeszcze jedna kategoria zwana *Auto-Schlachter* (rzeźnik samochodowy). Ludzie ci kradną samochody, zwłaszcza typowe, celem rozebrania na części i sprzedaży (w Ameryce proceder ten się nie opłaca).

Wśród sprawców kradzieży jest 98% mężczyzn, przy czym w wieku do lat 18 — 41%, od lat 18 do 21 — 54%, a w wieku ponad 21 lat — 5%.

Dlatego też pod adresem ustawodawców w NRF wysuwa się postulat, aby wprowadzić do nowego kodeksu karnego *furtum usus* samochodów jako osobny stan faktyczny²⁰ (w projekcie polskiego kodeksu karnego ten stan faktyczny jest przewidziany).

Te dwa rodzaje zamachów na samochody są ściśle związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, mimo że nie jest on bezpośrednim przedmiotem przestępstwa.

W Polsce należy jeszcze zaliczyć do tej drugiej kategorii zamachów bardzo liczne wypadki samowolnego zabierania przez kierowców wo-

²⁰ Friedrich Geerds: op. cit.

zów służbowych w celu odbycia „prywatnych” jazd. Sprawy te zdarzają się u nas dość często. Tego rodzaju samowole prowadzą również do wypadków drogowych. Kierowcy zabierający nielegalnie wóz służbowy używają go do wyjazdów na uroczystości rodzinne lub wycieczki, w czasie których nie obywa się tam bez alkoholu, i w konsekwencji dochodzi do poważnych wypadków drogowych.

Działania, w których przedmiotem zamachu jest *sensu largo* obowiązek służbowy, bezpośrednim przedmiotem zabrany wóz, a pośrednim bezpieczeństwo ruchu, życia i zdrowia ludzi oraz mienia — należy zaliczyć do typowych w naszym kraju wypadków *furtum usus*, rzutuujących na bezpieczeństwo ruchu i wymagających odpowiedniego ujęcia ustawowego.

JUŻ WYSZŁY Z DRUKU

następujące publikacje Wydawnictwa Prawniczego

KODEKS POSTĘPOWANIA ADMINISTRACYJNEGO. TFKSTY. STR. 84. Cena zł 5,—

Książeczka oprócz tekstu Kodeksu postępowania administracyjnego, ogłoszonego w Dzienniku Ustaw z dnia 25 czerwca 1960 r. Nr 30, poz. 168 — zawiera także rozporządzenia wykonawcze do tego Kodeksu.

Litwin J. — PRAWO O AKTACH STANU CYWILNEGO. Komentarz. Str. 688. Opr. pi. Cena zł. 85,—

Pragnąc przede wszystkim ułatwić urzędom stanu cywilnego, dla których komentarz jest głównie przeznaczony, prawidłowe rozstrzygnięcie powstających w praktyce rejestracyjnej zagadnień — autor nie ograniczył się do omówienia norm dotyczących działalności organów administracji w zakresie stosowania prawa o aktach stanu cywilnego, lecz rozszerzył swój wykład przez podanie i wyjaśnienie szeregu przepisów z dziedziny materialnego prawa cywilnego, zwłaszcza rodzinnego.

Praca zawiera ponadto bogaty materiał orzecznictwa sądowego oraz liczne przykłady z praktyki.

Ze względu na ograniczoną wysokość nakładów nowości prawniczych Wydawnictwo prosi o jak najwcześniejsze składanie zamówień pod adresem

WYDAWNICTWO PRAWNICZE
Warszawa, Al. Ujazdowskie 11
