

Kazimierz J. Pawelec

Wypadek drogowy w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego

Palestra 33/1(373), 64-79

1989

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 J. PAWELEC

**WYPADEK DROGOWY
W ŚWIETLE ORZECZNICTWA SĄDU NAJWYŻSZEGO**

Orzecznictwo Sądu Najwyższego dotyczące wypadków drogowych zasługuje na szczególną uwagę ze względu na znaczący ciężar gatunkowy tego rodzaju spraw, duże społeczne zainteresowanie nimi oraz ciągłą ich aktualność.

Postępowania karne w sprawach o wypadki drogowe cechuje niewątpliwie swoistość, o czym świadczy stosunkowo znaczna liczba wypadków zmieniania lub uchylania wyroków sądów pierwszych instancji. W tym stanie rzeczy orzecznictwo Sądu Najwyższego odnoszące się do tego rodzaju spraw wymaga szerszego omówienia ze szczególnym uwzględnieniem trudności, jakie napotyka praktyka sądowa w związku z określeniem ustawowych znamion przestępstwa wypadku drogowego, kwestii związanych z treścią zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym, problem ich stosunku do obowiązku zachowania trzeźwości, a także w związku z wciąż utrzymującym się nieprawidłowym kierunkiem orzecznictwa sądowego, które poza stwierdzeniem samego stanu nietrzeźwości nie zajmuje się ustaleniem konkretnego błędu w sztuce kierowania pojazdem.

Szeroki zakres orzeczeń Sądu Najwyższego mimo uchwalenia wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe¹ oraz uchwały połączonych Izb Karnej i Wojskowej Sądu Najwyższego w sprawach niektórych nieprawidłowości w orzecznictwie sądów karnych² wskazują na aktualność tego zagadnienia.

*

Jest rzeczą niewątpliwą, że wypadek drogowy jest następstwem sytuacji rozwijającej się w czasie i przestrzeni. Każdy łańcuch przyczynowy musi być badany konkretnie, to jest w takim rozmiarze czasowym i przestrzennym, w jakim rzeczywiście się rozegrał. Rezygnacja z możliwości podjęcia ustaleń w tym zakresie stanowi istotny błąd metodologiczny. Ustalenie bowiem okoliczności podmiotowych i przedmiotowych wypadku drogowego powinno nastąpić z uwzględnieniem wszystkich istotnych danych mających wpływ na przebieg zdarzenia.

Co do takich ustaleń zwracają na siebie uwagę te orzeczenia Sądu Najwyższego, które określają miejsce, jak również podmiot przestępstwa z art. 145 k.k. Na przykład w wyroku z 30.IX.1982 r. Rw 841/82 (OSN PG 1984, nr 2, poz. 10) Sąd Najwyższy słusznie stwierdził, że — zgodnie z treścią uzasadnienia do tezy 4. wytycznych wymiaru sprawiedliwości

¹ OSNKW 1975, nr 3—4, poz. 33.

² OSNKW 1979, nr 11—12, poz. 110.

i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe — o możliwości popełnienia przestępstwa drogowego w danym miejscu decyduje sytuacja rzeczywista, a mianowicie sam fakt odbywania się m.in. na szlakach kolejowych ruchu pociągów, bez względu na szczególne warunki i specyficzny cel owego ruchu, oraz użyte z tych względów urzędzenia i środki techniczne. „Stąd też to, że wypadek miał miejsce na torze zamkniętym — ze zrozumiałych względów dla normalnego ruchu pociągów niedostępnym — nie może przesądzać o tym, że nie nastąpił on w ruchu lądowym w rozumieniu art. 145 § 1 k.k. (...)”.

Znaczne kontrowersje zarówno w orzecznictwie Sądu Najwyższego jak i doktrynie budziła i nadal budzi kwestia określenia wartości szkody materialnej jako znamienia przestępstwa wypadku drogowego. Poza wymienionymi wyżej wytycznymi z 1975 r. Sąd Najwyższy zajął się tą kwestią w wyroku z 5.X.1981 r. II KR 258/81 (OSN PG 1982, z. 4, poz. 47); a przede wszystkim w uchwałach z 21.IX.1983 r. VI KZP 25/83 (OSN PG 1983, z. 12, poz. 124)³ i z 30.IX.1987 r. VI KZP 30/87 (OSNKW 1987, nr 11—12), zmieniających tezę 11 wytycznych z 28.II.1975 r. „Poważną szkodą w rozumieniu § 1 art. 145 k.k. jest taka szkoda w mieniu nie należącym do sprawcy, która wynika bądź z całkowitego zniszczenia, bądź też z tak istotnego uszkodzenia pojazdu lub innego przedmiotu uderzonego przez pojazd, że świadczy o dużej sile zderzenia, a tym samym o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu. Mając na względzie te kryteria, należy ponadto kierować się kwotą 300 000 zł jako orientacyjnym miernikiem poważnej szkody” (tekst ostatniej z wym. wyżej uchwał).

Do reprezentowanego przez Sąd Najwyższy poglądu należy się odnieść krytycznie z kilku powodów. Po pierwsze, Sąd Najwyższy, łącząc poważną szkodę w mieniu z dużą siłą zderzenia, a tym samym z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu, popadł w niezgodność z prakseologią. Siła zderzenia nie musi wcale świadczyć o większym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu. Często spotykane były zderzenia pojazdów rozwijających nieznaczne prędkości, których skutki były bardzo poważne, na co miały wpływ okoliczności związane np. z kątem uderzenia, konstrukcją pojazdów, wytrzymałością materiałów itp. Po drugie, wprowadzenie kryterium kwotowego, aczkolwiek orientacyjnego miernika poważnej szkody, spowodowało — co potwierdza praktyka — znaczne uproszczenia w określaniu tej szkody. Sądy i organy ścigania zasadniczo zadowolają się wyceną szkód dokonaną przez PZU lub biegłych, nie analizując szkody rzeczywistej powodującej np. całkowite zniszczenie bądź znaczne uszkodzenie podstawowych urządzeń pojazdu.

★

Kolejnym problemem, który znalazł odzwierciedlenie w orzecznictwie Sądu Najwyższego, był krąg podmiotów mogących popełnić występki z art. 145 k.k. Na pełną aprobatę zasługuje postanowienie składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 19.III.1976 r. VI KZP 27/75 (OSN PG

³ Por. R. Góral: Poważna szkoda, „Gazeta Prawnicza”, 1983, nr 24.

1976, z. 6, poz. 48), w którym Sąd Najwyższy odmówił udzielenia odpowiedzi na pytanie, „czy umożliwienie przez użytkownika pojazdu mechanicznego prowadzenia tego pojazdu przez drugą osobę, znajdującą się w stanie nietrzeźwości, która w konsekwencji spowodowała wypadek drogowy z art. 145 § 1 k.k., pociągający za sobą poważną szkodę w mieniu, stanowi współsprawstwo z art. 145 § 1 k.k. czy też jest tylko wykroczeniem z art. 96 § 1 pkt 3 kodeksu wykroczeń?”

W uzasadnieniu wskazanego postanowienia Sąd Najwyższy bardzo życiowo stwierdził, że kwestia stosowania art. 96 § 1 pkt 3 k.w. do czynu kierowcy, umożliwiającego innej osobie — wykazującej w swym zachowaniu oznaki stanu wskazującego na użycie alkoholu — prowadzenie powierzonego mu pojazdu, zależy od konkretnych okoliczności faktycznych (...).

Konkretyzację zaprezentowanego poglądu znajdujemy w kontrowersyjnym, ale zarazem bardzo interesującym wyroku z 12.VIII.1981 r. V KRN 146/81 (OSN PG 1982, z. 2, poz. 20). Sąd Najwyższy stwierdził w nim:

„Oskarżony w sposób zawiniony naruszył zasadę bezpieczeństwa w ruchu lądowym przez udostępnienie samochodu osobie nie mającej uprawnień i znajdującej się w stanie nietrzeźwym. Pomiędzy tym działaniem oskarżonego a spowodowanym wypadkiem i jego skutkami istnieje ścisły związek przyczynowy. Skutki swojego działania w postaci wypadku drogowego, w którym osoby doznały obrażeń ciała, oskarżony mógł i powinien przewidzieć, gdyż z reguły prowadzenie pojazdu przez osobę nie mającą uprawnień i faktycznych umiejętności oraz znajdującą się w stanie nietrzeźwym kończy się takim lub podobnym skutkiem. Dopuścił się zatem oskarżony przestępstwa z art. 145 § 1 k.k.”⁴

Zajęte przez Sąd Najwyższy stanowisko może budzić zastrzeżenia. Sąd Najwyższy poszedł chyba zbyt daleko, łącząc związkiem przyczynowym skutek wypadku, spowodowanego przez nietrzeźwą i nie posiadającą uprawnień do kierowania pojazdami osobę, z zachowaniem właściciela pojazdu. Jest niewątpliwe, że właściciel pojazdu postąpił bardzo nieostrożnie i naruszył zasady bezpieczeństwa, co wyczerpywało znamiona wykroczenia. Jednakże skutek wypadku nie był wynikiem naruszenia przez niego owych zasad bezpieczeństwa, gdyż osoba nie mająca uprawnień i znajdująca się zarazem w stanie nietrzeźwym naruszyła inne zasady bezpieczeństwa.

Słuszny natomiast pogląd zaprezentował Sąd Najwyższy w wyroku z 9.X.1981 r. V KRN 258/80 (OSN PG 1982, z. 1, poz. 3). Sąd zajął stanowisko, że „prawidłowe prowadzenie pojazdu jednośladowego, jakim jest motocykl, z istoty swej wymaga zgodnego współdziałania kierującego pojazdem i pasażera, co w rozpoznawanej sprawie — przy wysokim stanie nietrzeźwości pasażera (1,89%), nie mówiąc już o stanie nietrzeźwości kierowcy — było niemożliwe lub znacznie utrudnione. Oskarżony, podejmując jazdę motocyklem z pijanym pasażerem, naruszył przepisy (...), które wymagają od użytkowników drogi zachowania obowiązku szczególnej ostrożności w sytuacjach związanych zwłaszcza ze zwiększonym nie-

⁴ Takie samo stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 26.IX.1972 r. OSNKW 1973, nr 1, poz. 9.

bezpieczeństwem, jak np. w czasie wykonywania manewru wyprzedzenia. Oskarżony znał dobrze stan nietrzeźwości pasażera, a także stopień tej nietrzeźwości. W związku z tym zadaniem sądu rozpoznającego sprawę było wyjaśnienie tych wszystkich okoliczności, które pozwoliłyby na ustalenie, czy w zaistniałych warunkach oskarżony co najmniej powinien i mógł przewidzieć skutki swego postępowania, zwłaszcza że sam również był w stanie znacznego stopnia nietrzeźwości (1,99%). Sytuacja ta zatem uzasadniała konieczność zebrania wszystkich możliwych dowodów i dokonania przez oba sądy głębokiej, wszechstronnej analizy sprawy w płaszczyźnie powinności i zdolności oskarżonego przewidywania tragicznego skutku jazdy i związanej z tym odpowiedzialności, przy czym jeśli nie w płaszczyźnie art. 145 § 2 i 3 k.k., to przynajmniej z art. 152 k.k.”

Nowelizacja § 3 art. 145 k.k., rozszerzająca krąg podmiotów również na osoby prowadzące inne pojazdy, spowodowała trudności interpretacyjne. Chodzi o określenie tych innych niż mechaniczne pojazdów. Pewnej wskazówki udzielił Sąd Najwyższy w wyroku z 26.IV.1983 r. I KR 63/83 (OSNKW 1984, nr 1—2, poz. 10), gdzie stwierdził, co następuje:

„Sprawcą przestępstwa określonego w art. 145 § 3 k.k. może być jedynie osoba prowadząca w stanie nietrzeźwości pojazd mechaniczny. Łódź żaglowa nie może być uznana za pojazd mechaniczny, gdyż nie ma na stałe zamontowanego silnika i nie jest wyposażona w silnik przyczepny. Napędu żaglowego nie można uznać za silnik, gdyż jest to urządzenie pozwalające wykorzystywać do napędu łodzi proste siły przyrody (wiatr), a więc w zasadzie siły identyczne z siłą mięśni ludzkich.”

W uzasadnieniu tego wyroku Sąd Najwyższy zaznaczył, że uważanie urządzenia żaglowego (ożaglowania) za silnik stwarzałoby sytuację, w której np. za pojazd mechaniczny należałoby uznać sanki zjeżdżające po pochyłości dzięki wykorzystaniu prostej siły przyrody.

Zaprezentowany przez Sąd Najwyższy pogląd jest słuszny, niemniej jednak na gruncie dyspozycji art. 145 § 3 k.k. może on mieć jedynie ograniczone znaczenie. Ustawodawca sformułował swoją myśl w sposób kategoryczny. Włączył w krąg podmiotów określonych w tym przepisie zasadniczo użytkowników wszystkich pojazdów. Niewątpliwie pojazdem takim będzie również łódź żaglowa, wiosłowa, sanki itp., a więc urządzenia wykorzystujące siły przyrody. Sprawcą występku z art. 145 § 3 k.k. będzie każdy użytkownik pojazdu poruszający się po drogach publicznych, na których obowiązują zasady bezpieczeństwa.

★

Zasady bezpieczeństwa można w wielkim skrócie określić jako reguły ostrożnego postępowania wchodzące w skład zasad współżycia społecznego. Stawiają one jednak daleko większe wymagania tym, którzy kierują pojazdami, niż innym użytkownikom dróg. Są to zasady swoistego rodzaju, którym Sąd Najwyższy w swym orzecnictwie poświęcił wiele uwagi. W wyroku z 26.XI.1982 r. V KRN 355/82 (OSN PG 1983, nr 4, poz. 40) Sąd ten trafnie stwierdził, że „oskarżony w sposób rażący naruszył jedną z podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych, a mianowicie obowiązującą kierujących pojazdami na drogach

zasadę ruchu prawostronnego. Wbrew tej zasadzie oskarżony zjechał ze swego pasa ruchu na lewą stronę szosy, w wyniku czego najechał na poruszającą się prawidłowo w tym samym kierunku prawą stroną przykrawędzi jezdni pieszą pokrzywdzoną, która na skutek doznanych obrażeń zmarła (...).”

W wyroku z 19.IX.1978 r. VI KRN 243/78 Sąd Najwyższy także słusznie podkreślił, że dokonywanie manewru cofania „bez obserwowania osobistego lub za pośrednictwem innej osoby tej części chodnika, na którą wjeżdżał, a nadto bez ostrzeżenia sygnałem dźwiękowym ewentualnych przechodniów stanowi naruszenie podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego.”⁵

Zwracają na siebie uwagę jeszcze dwa wyroki Sądu Najwyższego poświęcone tej kwestii. W pierwszym z nich (wyrok z 12.IV.1985 r. V KRN 175/85 — OSN PG 1986, z. 4, poz. 50) Sąd stanął na stanowisku, że „skoro oskarżony kierował pojazdem z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a w szczególności ze stałą świadomością możliwości wystąpienia napadu padaczki, w następstwie czego doszło do tragicznego wypadku, to tym samym czynem swym wypełnił znamiona przestępstwa określonego w art. 145 § 1 i 2 k.k.” W drugim zaś (wyrok z 19.IV.1985 r. RNw 5/85 — „Gazeta Prawnicza” 1985, nr 24, s. 6)⁶ Sąd stwierdził, iż „kierowanie pojazdem przez osobę znajdującą się w stanie po użyciu alkoholu stanowi umyślne naruszenie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym.”

Oba orzeczenia zasługują na aprobatę. W pierwszym z nich Sąd Najwyższy poruszył istotną kwestię stanu zdrowia kierowcy, która, jak do tej pory, uchodziła jego uwagi. Łączy się z nią również możliwość ograniczenia zdolności psychomotorycznych spożytymi lekami, a nawet stanem chorobowym (np. gorączką). Ze wszech miar słuszny pogląd Sądu Najwyższego (jeśli spojrzeć na niego w sposób ogólniejszy) może doprowadzić do wniosku, że stan chorobowy kierowcy, który świadomie podejmuje się prowadzenia pojazdu, stanowi umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa.

Tak samo umyślnym naruszeniem wskazanych zasad jest świadome prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości. Pozwala to na przyjęcie możliwości przewidywania skutku nawet wtedy, kiedy w chwili spowodowania samego skutku sprawca ze względu na użycie alkoholu był zdolny do prawidłowej reakcji. Oczywiście, zajmując takie stanowisko, abstrahujemy od samego obiektywnego faktu znajdowania się sprawcy w stanie po spożyciu alkoholu i jego świadomości takiego stanu.

⁵ J. Kochanowski i A. Spotowski: Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego za rok 1979, „Nowe Prawo” 1980, nr 11—12, s. 133.

⁶ Por.: Z. Ćwiakalski i A. Zoll: Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego z zakresu prawa karnego materialnego za II półrocze 1985, „Nowe Prawo” 1987, nr 2, s. 68—69; A. Gubiński: Glosa do tego orzeczenia, „Państwo i Prawo” 1986, nr 9, s. 146—147.

Poza istniejącą zawsze potrzebę niezbędnej egzemplifikacji zasad bezpieczeństwa, której przykładów dostarczają cytowane wyroki, problematyka ta nasuwa jeszcze szereg innych skomplikowanych zagadnień dotyczących reguł, których przestrzegania należy wymagać w warunkach współczesnego ruchu. Niewątpliwie są nimi kwestie związane z określeniem szybkości bezpiecznej, zachowania szczególnej ostrożności podczas zbliżania się do przejścia dla pieszych lub skrzyżowania oraz ograniczonego zaufania.

O szybkości bezpiecznej Sąd Najwyższy wspominał np. w wyroku z 30.X.1979 r. V KRN 247/79 (OSN PG 1980, z. 6, poz. 77) formułując następującą trafną tezę: „Poślizg na mokrej jezdni jest zjawiskiem na tyle typowym, że obowiązek rozpoznania go przez kierowcę nie może budzić wątpliwości. Nietrudno zorientować się, że im bardziej śliska jest nawierzchnia jezdni, z tym mniejszą siłą pojazd przyczepia się do niej. Tylko bardzo wyjątkowo, w sytuacjach drogowych krańcowych i w sposób szczególnie odbiegający od normy, można mówić o usprawiedliwionym zachowaniu się kierowcy, a wypadek, będący skutkiem nieprawidłowego od ruchu prowadzenia pojazdu, traktować jako tragiczny spłot wydarzeń. Kierowca odpowiada (...) za nieprzystosowanie prędkości do śliskości nawierzchni jedynie wówczas, gdy śliskość tę przewidywał lub mógł przewidzieć. Gdy okaże się, że konkretna śliskość nawierzchni nie była, nie mogła i nie powinna być przez kierowcę przewidywana, wtedy o odpowiedzialności karnej nie może być mowy.”

Równie trafny pogląd Sąd Najwyższy zaprezentował w wyroku z 17.VI.1983 r. IV KR 113/83 (OSN PG 1984, z. 4, poz. 24):

„Kierowca ma obowiązek nie tylko prowadzić pojazd zgodnie z obowiązującymi nakazami i zakazami, lecz powinien on także prowadzić pojazd w sposób rozważny i ostrożny. Oznacza to, że kierujący pojazdem powinien zachować bezpieczną szybkość, czyli dostosować ją do konkretnych warunków drogowych, a między innymi do natężenia ruchu, warunków atmosferycznych, widoczności, nawierzchni i predyspozycji kierowcy. Trudno przecież uznać jazdę za bezpieczną i rozważną z szybkością 90—100 km/godz. wieczorem nie oświetloną jezdnią obok kilkudziesięciu samochodów oczekujących w kolejce przed ruchliwą stacją benzynową, gdzie w każdej chwili można było spodziewać się jakiejś przeszkody (...).”

Daleko mniej realistyczne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w orzeczeniach dotyczących zachowania bezpiecznej prędkości wymaganej w warunkach ograniczonej widoczności, spowodowanej olśnieniem światłami pojazdu nadjeżdżającego z przeciwnego kierunku, a nawet pogorszeniem widzialności w takiej sytuacji. W wyroku z 4.IV.1979 r. V KRN 789/78 SN stwierdził, że „należy wówczas stosować taką szybkość, która pozwala na zatrzymanie pojazdu przed nie oświetloną przeszkodą pojawiającą się w granicach objętych zasięgiem światła.” W wyroku z 11.IV.1979 r. V KRN 41/79 Sąd ten poszedł jeszcze dalej. Nałożył bowiem na kierowcę

obowiązek przerwania jazdy w razie całkowitego braku widoczności drogi przed pojazdem.⁷

Są to tylko pozornie trafne stanowiska. W obecnych warunkach ruchu drogowego fakt oślnienia i chwilowej utraty widzialności jezdni jest zjawiskiem powszechnym. Nie można na kierowcę nakładać obowiązku, aby w takich sytuacjach przerywał jazdę lub wykonywał z gruntu niebezpieczny manewr gwałtownego hamowania. Przekreślałoby to możliwość efektywnego poruszania się po drogach i stanowiłoby czynnik godzący w bezpieczeństwo ruchu.

Oczywiście, nie oznacza to, że w warunkach ograniczonej widzialności kierowca może kontynuować jazdę w sposób bezkrytyczny. Powinien on ograniczyć prędkość, a nawet zatrzymać pojazd w chwili, która uzasadnia przypuszczenie, że sytuacja na drodze mogła ulec zmianie. To ostatnie łączy się z eksponowaną w orzecznictwie Sądu Najwyższego „zasadą ograniczonego zaufania.” Godne uwagi jest słuszne zapatrywanie Sądu Najwyższego zawarte w wyroku z 4.IV.1981 r. V KRN 35/81 (OSN PG 1981, z. 6, poz. 67):

„W miarę rozwoju motoryzacji oraz wzrostu kultury jazdy, kierowca nie może stale zakładać istnienia sytuacji, że na drodze, i to o znaczeniu międzynarodowym, znajdująca się będą nie oświetlone pojazdy drogowe. Może natomiast mieć przeświadczenie, że w istniejących warunkach również inni użytkownicy stosować będą do podstawowych zasad ruchu drogowego.”

Orzeczenie to czyni swoistego rodzaju wyłom w dotychczasowej judykaturze Sądu Najwyższego. Jest wyrazem dużego poczucia realizmu, a zarazem stanowi odejście od pewnego schematyzmu, który można było zaobserwować w orzeczeniach związanych z określeniem tzw. prędkości bezpiecznej. Kierujący pojazdem może mieć zaufanie do drogi i jej użytkowników, chyba że szczególna sytuacja, podyktowana pojawieniem się określonych przeszkód bądź innych uzasadnionych doświadczeniem życiowym utrudnień, nałoży na niego obowiązek ograniczenia zaufania. Konkretyzację tych ostatnich znajdujemy w wyroku z 26.XI.1982 r. V KRN 353/82 (OSN PG 1983, z. 7, poz. 81):

„Wprawdzie prowadzący pojazd ma prawo oczekiwać, że współuczestnicy w ruchu respektują przepisy i zasady bezpieczeństwa w ruchu, jednakże tylko do tego czasu, dopóki ich cechy osobiste i określona sytuacja uzasadniona doświadczeniem życiowym nie wskazują na to, iż mogą oni nie dostosować się lub nie dostosowują się do obowiązujących przepisów i zasad w tym względzie. Ma to szczególne znaczenie, gdy współuczestniczą w ruchu dzieci, starcy, inwalidzi, a także osoby, które w sposób widoczny mogą zachować się lub też zachowują się nieprawidłowo i których zachowanie się może świadczyć o ich nietrzeźwości.”

Niedoskonałość i brak precyzji regulacji prawnej zawartej w prawie o ruchu drogowym dotyczącym relacji: pojazd — pieszy na przejściu stały się przyczyną, że orzecznictwo Sądu Najwyższego w tej materii stało się

⁷ Por. J. Kochanowski i A. Spotowski: Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego za rok 1979, „Nowe Prawo” 1980, nr 11—12, s. 133—135. Sąd Najwyższy powtórzył więc swój pogląd zawarty w wyroku z 16.III.1976 r. VI KRN 22/76 (OSNKW 1976, nr 7—8, poz. 92), w którym zajął stanowisko, że w porze nocnej kierowca powinien prowadzić pojazd z prędkością dostosowaną do zasięgu używanych świateł, żeby mieć możliwość zatrzymania go przed nie oświetloną przeszkodą.

szczególnie cenne. Na przykład w wyroku z 26.III.1985 r. V KRN 536/85 (OSN PG 1986, z. 5, poz. 60) Sąd Najwyższy stanął na słusznym stanowisku, że „wypadek drogowy został wyłącznie zawiniony przez oskarżonego w następstwie nieprzestrzegania przez niego przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych szczególnej ostrożności, a zwłaszcza naruszenia bezwzględnego zakazu omijania pojazdów (...), które zatrzymały się w celu ustąpienia pierwszeństwa — na wyznaczonym przejściu — pieszym przekraczającym jezdnię. Zachowanie oskarżonego w ustalonych okolicznościach zdarzenia było nie tylko umyślnym, ale wręcz rażącym naruszeniem podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym (...).”

Rozstrzygnięcie to nie nasuwa żadnych zastrzeżeń, czego nie można powiedzieć o wyroku Sądu Najwyższego z 2.VII.1980 r. V KRN 136/80 (OSN PG 1981, z. 5, poz. 48):

„Oskarżony potrącił pokrzywdzoną tuż za skrzyżowaniem ulic, na przejściu dla pieszych. Okoliczność, że jechał drogą główną nie zwalnia go od zachowania szczególnej ostrożności w chwili zbliżania się do skrzyżowania i przejścia dla pieszych sygnalizowanego odpowiednim znakiem drogowym. Bezpodstawne jest tłumaczenie się oskarżonego, zawodowego kierowcy, że został zaskoczony nagłym wtargnięciem pokrzywdzonej na jezdnię. Na skrzyżowaniu dróg i przejściach dla pieszych wejście pieszego na jezdnię nie może być w zasadzie zaskoczeniem dla kierowcy (...).”

W przytoczonej tezie Sąd Najwyższy nałożył na kierowcę obowiązek czynienia rzeczy niemożliwych. Sam fakt zbliżania się do wyznaczonego i prawidłowo oznakowanego przejścia przez jezdnię dla pieszych nie może obowiązkowo kierowcy do ograniczania zaufania. Musi zająć bądź sytuacja drogowa, z której będzie wynikać, że na omawiane przejście mogą wkroczyć piesi, bądź też inna uprawdopodobniająca to okoliczność. W warunkach zmasowanego ruchu kierowca nie może stale zakładać, że nawet w miejscu do tego wyznaczonym napotka idącego niezwykle nieostrożnie pieszego. Wypadki drogowe następujące w takich miejscach należą do trudniejszych, a nakładanie na kierowcę powinności przewidywania wszystkich możliwych wariantów zachowań pieszych pozostaje w sprzeczności z ideą efektywnego poruszania się po drogach.

Również pogląd Sądu Najwyższego zaprezentowany w wyroku z 7.I.1981 r. V KRN 366/80 (OSN PG 1981, z. 8—9, poz. 90) zasługuje na aprobatę. Wynika z niego, że kierujący pojazdem mechanicznym ma obowiązek obserwowania nie tylko części ulicy, lecz także całą jej szerokość. Od obowiązku tego nie zwalnia go zachowanie się innego kierowcy. Z orzeczenia tego wynika jeden z podstawowych warunków bezpiecznej jazdy, tj. obowiązek stałej obserwacji całej jezdni i zachowania współuczestników ruchu. Obserwacja ta i wyciąganie podyktowanych doświadczeniem życiowym wniosków stanowi niezbędny element wyboru prawidłowej taktyki jazdy. Kierowca nie może się bronić argumentem, że był zwolniony od obowiązku obserwowania lewej strony jezdni ze względu na możliwość wejścia stamtąd pieszego z tego powodu, że w tym czasie z przeciwnej strony zbliżał się inny samochód. Nie świadczyło to o braku zagrożenia z lewej strony, zwłaszcza że samochód ten zbliżał się do skrzyżowania i wyznaczonego przejścia dla pieszych. Okoliczność ta, zgodnie z doświadczeniem życiowym, a jednocześnie wskutek

niemożności czynienia precyzyjnych spostrzeżeń obligowała go do zmniejszenia prędkości jazdy. Tego rodzaju sytuacja drogowa była do przewidzenia i taki obowiązek można było nałożyć na kierowcę. Ma on przecież obowiązek obserwowania stale całej jezdni, a chwilowa utrata możliwości czynienia obserwacji i kontynuowanie jazdy podczas zbliżania się do skrzyżowania oraz wyznaczonego przejścia świadczy o naruszeniu zasad bezpieczeństwa.

*

Z zagadnieniem określenia treści zasad bezpieczeństwa wiąże się problem ich stosunku do obowiązku zachowania trzeźwości. Chodzi o to, czy samo naruszenie tego obowiązku jest wystarczające do przyjęcia, że sprawca naruszył zasady bezpieczeństwa wymienione w art. 145 k.k., czy też niezbędne jest jeszcze naruszenie jakiegoś innego warunku ostrożności. Stosunek § 1 lub § 2 art. 145 k.k. do § 3 tego przepisu wskazuje na to, że stan nietrzeźwości jako okoliczność kwalifikująca wyłącza ją z zakresu zasad bezpieczeństwa zawartych w § 1 i § 2. Należy stwierdzić, że naruszenie jedynie obowiązku trzeźwości bez wykazania konkretnego zwinionego błędu w prowadzeniu pojazdu nie jest wystarczające do przypisania czynu wskazanego w art. 145 § 3 k.k. Niestosowne jest więc stanowisko Sądu Najwyższego zajęte w wyroku z 31.V.1985 r. V KRN 322/85 (nie publikowany), w którym, nie wskazując na żaden błąd w sztuce prowadzenia pojazdu, stwierdził, co następuje:

„Jak wiadomo, alkohol u kierowcy pojazdu mechanicznego nie tylko obniża jego zdolności psychomotoryczne (zdolność postrzegania, reagowania itp.), a w stężeniu ujawnionym u oskarżonego (2,4%) w ogóle wyklucza możliwość prawidłowego kierowania samochodem, ale także — czemu niejednokrotnie dał wyraz w swoich orzeczeniach Sąd Najwyższy — rozluźnia hamulce moralne, zwiększa pewność siebie, zuchwalstwo i zmniejsza obawę przed odpowiedzialnością karną na popełnione przestępstwo.”⁸

Podniesione przez Sąd Najwyższy argumenty, aczkolwiek słusznie, to jednak nie wymieniające niczego poza nietrzeźwością, wskazują na nieprawidłowy kierunek orzecznictwa. Dlatego też należy wyeksponować te wyroki, które poza stwierdzeniem samego stanu nietrzeźwości zajmują się również ustaleniem konkretnej nieprawidłowości w sztuce prowadzenia pojazdu. Przykładem tego rodzaju prawidłowego stanowiska może być wyrok z 19.VIII.1986, V KRN 522/85 (OSN PG 1986 z. 5, poz. 61). Czytamy w nim m.in., co następuje:

„Spowodowany przez oskarżonego wypadek, skutkiem którego poniósł śmierć pokrzywdzony, był następstwem kierowania przez oskarżonego pojazdem w stanie znacznej nietrzeźwości i rozwijania w obrębie skrzyżowania ulic, wyznaczonego przejścia dla pieszych i przystanku tramwajowego nadmiernej prędkości, a więc nie tylko umyślnego, ale wręcz rażą-

⁸ Taki sam pogląd wyraził Sąd Najwyższy w nie publikowanym wyroku z 10.VI.1985, V KRN 344/85. Por. wyrok SN z 3.XII.1985 r. V KRN 929/85, OSN PG 1986, z. 4, poz. 75.

cego naruszenia podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wyniki badań laboratoryjnych wykazały, że dwie godziny po wypadku zawartość alkoholu we krwi wyniosła u oskarżonego 2,83‰. Szybkość natomiast, którą rozwijał prowadzonym samochodem, wyniosła około 90 km/godz. i nie tylko w tym miejscu była niedozwolona, ale wręcz niebezpieczna.”

W wyroku z 18.I.1984 r. V KRN 289/83 (nie publikowany) Sąd Najwyższy zwrócił uwagę na to, iż „Sąd Rejonowy prawidłowo ustalił, że przyczyną wypadku była brawura oskarżonego wywodząca się z jego stanu nietrzeźwości (1,64‰ alkoholu we krwi), a w szczególności wjechanie przez oskarżonego zza łuku jezdni z nadmierną szybkością około 100 km/godz., co spowodowało — przy rozwijanej przez niego prędkości — zbyt późne dostrzeżenie pokrzywdzonej, uniemożliwiające uniknięcia jej potrącenia (...).”⁹

★

Bodajże najczęściej Sąd Najwyższy rozważał kwestie związane z tzw. polityką karania sprawców wypadków drogowych. W swoim orzecznictwie najczęściej odwoływał się do wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych oraz do uchwały z 17.X.1979 r. KZP 32/78 (OSNKW 1979, nr 11—12, poz. 110). Niemniej jednak kilka jego rozstrzygnięć zasługuje na uwagę. Dotyczą one kwestii związanych z doświadczeniem w prowadzeniu pojazdów, przyczynieniem się do kolizji pokrzywdzonych, a także z ucieczką z miejsca wypadku oraz orzeczeniem kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Przechodząc do omówienia niektórych rozstrzygnięć, przypomnieć należy wyrok z 6.X.1976 r. Rw 372/76 (OSNKW 1976, nr 12, poz. 154), w którym Sąd Najwyższy słusznie stwierdził, co następuje:

„Skoro art. 145 § 1 k.k. stanowi, że naruszenie zasad bezpieczeństwa w wymienionym w nim sferach ruchu może być zawinione chociażby nieumyślnie, a przepisy postępowania wymagają, aby wyrok skazujący zawierał dokładne ustalenia czynu przypisanego oskarżonemu (art. 360 § 2 pkt 1 k.p.k.), w uzasadnieniu zaś znajdowało się wyjaśnienie podstawy prawnej skazania (art. 272 § 1 pkt 2 k.p.k.), to sąd każdorazowo ma obowiązek w wyroku ustalić, czy sprawca naruszył wspomniane zasady umyślnie czy też nieumyślnie, natomiast w uzasadnieniu podać, dlaczego dopatryzył się tej umyślności albo nieumyślności.”

Zapatrywanie to jest niezmiernie ważne i szczególnie przydatne dla praktyki. Mówi ono wprost o stronie podmiotowej i przedmiotowej występkę z art. 145 k.k. Wszak przedmiotowa istota przestępstw określonych w art. 145 § 1 i 2 k.k. polega na naruszeniu zasad w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym i wywołaniu w ten sposób skutku w postaci uszkodzenia ciała albo rozstroju zdrowia innej osoby lub poważnej

⁹ Ten sam sposób rozumowania zaprezentował SN również w wyroku z 3.XII.1985 r. V KRN 929/85, OSN PG 1986, z. 6, poz. 75.

szkody w mieniu (§ 1), albo w postaci śmierci, ciężkiego uszkodzenia ciała lub ciężkiego rozstroju zdrowia innej osoby (§ 2). Natomiast podmiotowa istota tych przestępstw polega na umyślności lub nieumyślności naruszenia wspomnianych zasad bezpieczeństwa oraz nieumyślności wywołania w ten sposób choćby jednego z wymienionych skutków.¹⁰

Z woli ustawodawcy rozmiar kary uzależniony jest od skutku. Zależy on również od rodzaju winy przy naruszeniu zasad bezpieczeństwa. Jest to słuszne ustosunkowanie się do tego zagadnienia, co można zaobserwować w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Na przykład w wyroku z 24.IV.1982 r. V KRN 104/82 (OSN PG 1982, z. 8—9, poz. 109) Sąd Najwyższy zajął następujące stanowisko:

„(...) skutek wypadku drogowego w postaci śmierci człowieka sam przez się nie eliminuje możliwości zastosowania wobec sprawcy wypadku drogowego warunkowego zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności. Naruszenie zasad bezpieczeństwa jako przesłanka karalności za przestępstwa drogowe nie może być jednocześnie okolicznością wpływającą na wymiar kary.

Okolicznością taką jest jednak rodzaj i waga naruszonych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz stopień tego naruszenia. Im większe bowiem znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu ma naruszona zasada, im większy jest stopień nieprzestrzegania nakazu prowadzenia pojazdu poważnie i ostrożnie, tym większe jest zawinięcie sprawcy, zwłaszcza w wypadku umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu (...).

Okoliczności tych nie można nie dostrzegać także przy rozważaniach co do możliwości warunkowego zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności. One bowiem w powiązaniu z danymi charakteryzującymi sylwetkę sprawcy i jego warunkami osobistymi pozwalają dopiero właściwie ocenić nie tylko celowość stosowania przepisu art. 73 k.k. z punktu widzenia zadań kary w zakresie społecznego jej oddziaływania, lecz także skuteczność zawieszanej kary w odniesieniu do samego sprawcy.

Naruszenie przez sprawcę umyślnie, a do tego w sposób rażący, elementarnych zasad bezpieczeństwa ruchu świadczy, a w każdym razie może świadczyć bądź o braku wyobraźni, bądź o braku poczucia odpowiedzialności. I w pierwszym, i w drugim wypadku o dodatniej prognozie warunkującej zastosowanie dobrodziejstwa z art. 73 k.k. trudno mówić.”

Wyrok ten w sposób bardzo wyczerpujący prezentuje te okoliczności, które Sąd Najwyższy uznaje za obciążające, za przemawiające m.in. przeciwko warunkowemu zawieszeniu wykonania kary pozbawienia wolności. Akcent przy tym kładzie on na rodzaj, formę winy i wagę naruszonych zasad bezpieczeństwa. Do poglądu tego trudno mieć jakiegokolwiek zastrzeżenia. Dlatego też nie sposób akceptować tezy zawartej w wyroku z 26.VIII.1985 r. V KRN 570/85 (nie publikowany). Czytamy w nim m.in., że zapadły w stosunku do oskarżonego wyrok w części dotyczącej orzeczenia o karze jest rażąco łagodny. Wprawdzie orzekające sądy uwzględniły przy wymiarze kary wszystkie okoliczności mogące mieć wpływ na jej wysokość, tj. znaczny stopień społecznego niebezpieczeństwa popeł-

¹⁰ Por. wyrok Sądu Najwyższego z 11.VI.1983 r. V KRN 83/83, OSN PG 1983, z. 10, poz. 102.

nionego czynu, nagminność poważnych w skutkach wypadków drogowych, wysoką nietrzeźwość oskarżonego,¹¹ a także aktualne kierunki polityki karnej w tych sprawach, jednakże z okoliczności tych nie wyciągnęły właściwych wniosków, wymierzając oskarżonemu karę pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania.

W orzeczeniu tym Sąd Najwyższy przytoczył w zasadzie tylko znaczny stan nietrzeźwości oskarżonego, a zatem umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa — jako istotne okoliczności obciążające. Pomiął natomiast kwestię najważniejszą, determinującą samą winę oskarżonego. Nie wskazał mianowicie, czy oskarżony naruszył inne reguły, które stały się przyczyną wypadku. Samo odwoływanie się do nagminności poważnych wypadków drogowych, realizacji polityki karnej, społecznego poczucia sprawiedliwości jest dyskusyjne, albowiem nie bierze ono pod uwagę wszystkich istotnych dla wymiaru kary wobec sprawców wypadków drogowych okoliczności. Okolicznością taką jest niewątpliwie doświadczenie w kierowaniu pojazdem. W tej materii zasługują na uwagę dwa wyroki Sądu Najwyższego, w których wyrażone przez Sąd poglądy nie nasuwają zastrzeżeń.

W nie publikowanym wyroku z 6.III.1986 r. I KR 54/86 Sąd Najwyższy m.in. stwierdził: „Doświadczenie życiowe niezbędne przy ocenie własnego postępowania oraz wyobrażenia co do skutków niewłaściwego postępowania odgrywają ogromną rolę zapobiegającą powstawaniu wypadków drogowych. Nie może podlegać dyskusji, że doświadczenie życiowe i wyobrażenia u 17-letniego chłopca zaczynającego się dopiero rozwijać są niewielkie, okoliczność więc ta nie może pozostawać bez wpływu na wymiar kary za przestępstwo drogowe (...).”

W wyroku zaś z 16.V.1979 r. V KRN 93/79 (OSN PG 1979, z. 11, poz. 148) Sąd Najwyższy sformułował następującą tezę:

„Niedoświadczenie oskarżonego nie może być poczytane za okoliczność łagodzącą, skoro spowodowany przez niego wypadek był wynikiem świadomego przewożenia na motocyklu zamroczonego alkoholem pasażera i umyślnego naruszenia zasad ruchu drogowego. Brak doświadczenia oskarżonego, który niedawno nabył uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi, zobowiązywał go tym bardziej do ostrożnej jazdy i przestrzegania przepisów ruchu drogowego (...).”

Z zaprezentowanych przez Sąd Najwyższy orzeczeń wynika, że brak doświadczenia w prowadzeniu pojazdu jest zasadniczo okolicznością łagodzącą wówczas, gdy sprawca stanął w obliczu trudnej dla niego lub zaskakującej go sytuacji drogowej, której nie był w stanie sprostać.

Jest to słuszne zajęcie stanowiska wobec omawianego zagadnienia, czego niestety nie można powiedzieć o innych orzeczeniach Sądu Najwyższego związanych z karą, w których ustalono przyczynienie się pokrzywdzonego do wypadku. Zgodnie z doświadczeniem życiowym można przyjąć, że przyczynienie się współuczestnika ruchu drogowego do wypadku poprzez naruszenie przez niego konkretnych zasad bezpieczeństwa

¹¹ Por. wyrok Sądu Najwyższego z 5.IX.1979 r. V KR 198/79, OSN PG 1979, z. 12, poz. 169.

powinno być traktowane jako okoliczność łagodząca. Dlatego też z zainteresowaniem można odebrać sformułowany w wyroku z 3.X.1984 r. V KRN 320/84 (nie publikowany) następujący pogląd:

„Dla Sądu Najwyższego nie mógł być obojętny — przy wymiarze kary — fakt, że pokrzywdzony od 3 lat był kierowcą i powinien był sobie zdawać sprawę, czym grozi prowadzenie samochodu przez nietrzeźwego kierowcę. Jeżeli zaś wyraził zgodę na jazdę w charakterze pasażera z nietrzeźwym kierowcą, to tym samym wziął na siebie ryzyko takiej jazdy i w pewnym sensie przyczynił się do odniesionych obrażeń ciała. Orzeczenie więc bezwzględnej kary pozbawienia wolności wobec oskarżonej w tej sytuacji nie było słuszne.”

O ile co do istoty zapatrywanie Sądu Najwyższego jest słuszne, o tyle w konkretnej sprawie — dyskusyjne. Niewątpliwie jest, że decyzja jazdy z nietrzeźwym kierowcą jest ryzykowna, jednakże pasażer takiego pojazdu (jeżeli nie jest jego właścicielem) nie narusza żadnych zasad bezpieczeństwa. O jego przyczynieniu się do doznanych przez siebie obrażeń ciała można mówić w sensie życiowym. Nie mniej jednak orzeczenie to czyni wyłom w dotychczasowej judykaturze Sądu Najwyższego traktującej przyczynienie się do wypadku pokrzywdzonego jako okoliczność nie mającą zasadniczego wpływu na ocenę zachowania sprawcy, a tym samym nie wywierającą wpływu na stopień jego zawinienia i karę. Przykładem takiego orzeczenia może być wyrok z 26.III.1986 r. Rw 206/86 (OSNKW 1987, nr 1—2, poz. 1). Sąd Najwyższy przyjął, że do powstania wypadku drogowego przyczynił się również pokrzywdzony, i to nawet znacznie, co jednak nie oznaczało, że zawinienie oskarżonego było tym samym znikome lub nie było znaczne.

Pogląd ten na tle konkretnie ustalonego stanu faktycznego (z którego wynikało, że pokrzywdzony uderzył w pozostawiony przez oskarżonego nie oświetlony pojazd z powodu niedostosowania prędkości jazdy do warunków drogowych) można uznać za trafny. Niemniej jednak samo sformułowanie tezy budzi zastrzeżenia. Jeżeli bowiem zostanie ustalone, że pokrzywdzony przez swoje zachowanie naruszył zasady bezpieczeństwa, to okoliczność ta — przy uwzględnieniu stopnia winy oskarżonego — nie może przesądzać o braku możliwości umorzenia postępowania w trybie art. 26 § 1 k.k. lub art. 27 § 1 k.k. Przyczynienie się pokrzywdzonego do spowodowania wypadku zawsze powinno wywierać wpływ na ocenę winy sprawcy oraz na wymierzoną mu karę. Oczywiście, nie wchodzi tu w grę sytuacje, w których zachowanie pokrzywdzonego zmuszało oskarżonego np. do ograniczenia zaufania czy zmniejszenia prędkości jazdy. W takich wypadkach można nawet powiedzieć, że umyślnie naruszył on zasady bezpieczeństwa przez niewyciągnięcie wniosków z zaobserwowanej sytuacji.

Konsekwentnie powtarzaną od chwili uchwalenia wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych była teza, że ucieczka sprawcy wypadku drogowego z miejsca jego nastąpienia stanowi istotną okoliczność obciążającą. Nie budzi zastrzeżeń wyrok Sądu Najwyższego z 2.VII.1980 r. V KRN 127/80 (OSN PG 1981, z. 5, poz. 47) z następującą tezą:

„Ucieczka oskarżonego z miejsca wypadku drogowego jest okolicznością

wysoce go obciążającą, gdyż stanowi jaskrawe pogwałcenie elementarnego obowiązku każdego kierowcy, który był tego sprawcą, udzielenia pomocy ofiarom wypadku przez jak najszybsze wezwanie pogotowia ratunkowego czy inne odpowiednie działanie.”

Daleko bardziej kontrowersyjne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 11.VI.1986 r. V KRN 214/86 (OSNKW 1987, nr 1—2, poz. 4). O ile Sąd ten słusznie stwierdził, że nieudzielenie pomocy ofierze wypadku drogowego stanowi naruszenie zasad wynikających z ustawy prawo o ruchu drogowym (art. 36 pkt 2 ust. 1) i że powinno być traktowane jako istotna okoliczność obciążająca, o tyle w dalszej części tej tezy zajął wielce kontrowersyjne stanowisko. Mianowicie Sąd Najwyższy stwierdził, że „postawą taką oskarżony uniemożliwił ustalenie swego stanu trzeźwości w czasie wypadku. Badanie krwi przeprowadzone po dwóch godzinach ujawniło bowiem obecność 2,37% alkoholu we krwi oskarżonego. Spożycie alkoholu po wypadku przez sprawcę tego wypadku jest również okolicznością obciążającą.”

Sąd Najwyższy w przedstawionej tezie poszedł chyba zbyt daleko. Przecież prawo nie nakłada na nikogo obowiązku ujawnienia własnego przestępstwa. Sprawcy przysługuje prawo do zachowania incognito, spożycie zaś alkoholu po wypadku można rozpatrywać tylko w kategoriach moralnych. Zresztą na tle przedstawionego zagadnienia wyłania się interesujący i kontrowersyjny problem odpowiedzialności kierowcy-sprawcy wypadku drogowego z art. 164 § 1 k.k. Wytyczne Sądu Najwyższego z 28.II.1975 r. są dość ogólnikowe. Ucieczkę sprawcy wypadku drogowego traktują jako istotną okoliczność obciążającą. Można stąd wyciągnąć wniosek, że wyłączają zbieg przepisów art. 164 § 1 k.k. i art. 145 k.k. Natomiast w kwestii samoistnego zastosowania art. 164 § 1 k.k. nie zajmują stanowiska.¹² Można zatem przyjąć, że naruszenie obowiązku udzielenia pomocy przez kierującego pojazdem może występować jedynie w realnym zbiegu z przestępstwem spowodowania wypadku drogowego. Nie występuje jednoczynowy zbieg przepisów ustawy karnej, gdyż ma miejsce czasowe następstwo czynów. Czyn pierwszy warunkuje możliwość powstania drugiego. Sąd Najwyższy w nie publikowanym wyroku z 14.II.1980 r. R.w 29/80 dopuścił możliwość ukarania sprawcy z art. 93 k.w. lub art. 164 § 1 k.k., wyrażając następujący pogląd:

„Jeżeli uczestnik wypadku drogowego z ludźmi, którego zachowanie się nie wyczerpuje znamion przestępstwa drogowego, nie zatrzyma prowadzonego pojazdu w miejscu zdarzenia i nie udzieli niezbędnej pomocy ofierze tego wypadku, może ponieść odpowiedzialność na podstawie art. 164 § 1 k.k. lub art. 93 § 1 k.w. w zależności od szczegółowych w tym zakresie ustaleń.”

¹² Por. K. J. Pawelec: Ucieczka sprawcy wypadku drogowego z miejsca jego zaistnienia w świetle prawa karnego i badań, „Zeszyty Naukowe ASW” 1985, nr 38, s. 209—210.

Pozostaje jeszcze do omówienia zagadnienie orzeczonej przez Sąd kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych.¹³ Sąd Najwyższy zajął w tej kwestii w dwóch orzeczeniach słuszne stanowiska. Mianowicie w wyroku z 19.XI.1980 r. V KRN 306/80 (OSN PG 1981, z. 3, poz. 30) Sąd ten stwierdził, co następuje:

„Zasadność utrzymania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wynika z faktu, że w chwili popełnienia przypisanego oskarżonemu przestępstwa z art. 145 § 1 k.k., tzn. w chwili pozostawienia nie oświetlonego ciągnika z przyczepą na drodze publicznej, oskarżony był w stanie nietrzeźwości. Wprawdzie w momencie, gdy na nie oświetloną przyczepę ciągnika wpadł motocyklista, oskarżony był poza miejscem wypadku i ciągnika nie prowadził (w tym znaczeniu, że nie kierował ciągnikiem będącym w ruchu, w związku z czym nie miał do niego zastosowania przepis art. 145 § 3 k.k.), ale przez to nie przestał być kierowcą pojazdu uczestniczącego w kolizji drogowej i nie utracił miana osoby prowadzącej pojazd mechaniczny w rozumieniu art. 43 § 1 k.k. Skoro przepis art. 43 § 2 k.k. nie wymaga, aby sprawca przestępstwa był w stanie nietrzeźwości, prowadząc pojazd, lecz tylko, by był w takim stanie w chwili popełnienia przestępstwa, to stosowanie art. 43 § 2 k.k. nie może się ograniczyć tylko do kwalifikowanej postaci przestępstwa z § 3 art. 145 k.k.”¹⁴

Równie trafne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 24.IV.1982 r. V KRN 106/82 (OSN PG 1982, z. 8—9, poz. 108). Czytamy w nim, że przesłanką stosowania kary zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych jest zagrożenie, które mogłoby w przyszłości spowodować prowadzenie pojazdu mechanicznego przez sprawcę. Zakres, a także czas trwania tej kary dodatkowej zależy od stopnia zagrożenia, jakie może stwarzać powrót sprawcy do ruchu. Oceniać go należy na podstawie: okoliczności rozpatrywanego wypadku, przyczyn, które go spowodowały, sposobu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a także rodzaju i wagi naruszonych zasad bezpieczeństwa oraz innych okoliczności wskazujących na stosunek sprawcy do obowiązujących zasad bezpieczeństwa, na stopień jego odpowiedzialności. Mają tu również znaczenie także cechy osobowości sprawcy, częstotliwość nadużywania alkoholu, doświadczenie w prowadzeniu pojazdów mechanicznych itp. Nie wolno przy tym zapominać, że decydujące znaczenie będzie zawsze mieć stopień zagrożenia dla ruchu ze strony sprawcy wypadku. Im zagrożenie to będzie większe, tym dłuższy powinien być okres obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Sens tej kary polega więc na tym, aby osoby nie przestrzegające zasad bezpieczeństwa, zagrożające bezpieczeństwu ruchu czy to z braku wyobraźni, czy z braku poczucia odpowiedzialności, z ruchu tego wyeliminować. Jest to bowiem najskuteczniejszy sposób wzmożenia bezpieczeństwa na drogach, zmuszenia naruszających zasady bezpieczeństwa do ich przestrzegania w przyszłości i przekonania wszystkich uczestników ruchu o potrzebie bezwzględnej podporządkowania się ustawowym zasadom ruchu.

¹³ Patrz J. Kulesza: Warunki orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 § 1 k.k., „Nowe Prawo” 1982, s. 5—6.

¹⁴ Por. wyrok SN z 7.XI.1981 r. V KRN 239/81, OSNKGW 1982, nr 1—2, poz. 5.

Szczególnie cenny jest ostatni akapit omawianej tezy. Sąd Najwyższy trafnie podniósł, że „kara ta (kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych — *przyypis glosatora*) orzeczona w sposób właściwy spełnia nie w mniejszym, a niekiedy nawet w większym stopniu niż kara pozbawienia wolności wymagania i w zakresie społecznego oddziaływania, i w zakresie jej celów zapobiegawczych oraz wychowawczych w stosunku do samego sprawcy.”

KARTKI Z HISTORII

ANDRZEJ TOMASZEK

APLIKACJA W PALESTRZE STAROPOLSKIEJ

W artykule podjęto próbę scharakteryzowania aplikacji adwokackiej w przed-rozbiorowej Rzeczypospolitej w świetle konstytucji sejmowych, pamiętników i przekazów literackich. Celem autora było ukazanie przebiegu aplikacji, jak również codziennego życia i pracy ówczesnych aplikantów, w szczególności w palestrze przy sądach szlacheckich.

I. Zastępcy stron w postępowaniu sądowym ukształtowali się jako odrębna grupa zawodowa w Rzeczypospolitej w pierwszej połowie XVI stulecia. Zwani przez współczesnych rzecznikami, praktykami, przyprawcami, a najczęściej z łacińska plenipotentami i płatnymi prokuratorami (*procuratores mercenarii*), skupiali się przy poszczególnych sądach. Prowadzili sprawy zlecone im przez przyjezdnych do miasta będącego siedzibą sądu, mieli też stałych mocodawców. Wybrani, tzw. mecenasi kapitulowani, zajmowali się doradztwem prawnym i reprezentowaniem domów magnackich, co było zajęciem intratnym, a nawet zapewniającym karierę i protekcję dla członków rodziny.

W sądach szlacheckich liczba palestrantów długo nie wzrastała, gdyż szlachta uważała trudnienie się odpłatnym zastępstwem na rzecz przypadkowych mocodawców za zajęcie nie przynoszące zaszczytu, nie garnęła się więc do jego wykonywania. W mentalności ówczesnych panów-braci plenipotent pobierający wynagrodzenie od reprezentowanych obcych ludzi (a więc nie od rodziny czy magnata-dobrodzieja, którego był dworzanim) trudnił się rzemiosłem, a to nie licowało z powagą stanu szlacheckiego. Palestrantem mógł zostać każdy szlachcic czy mieszczanin po prostu przez podjęcie pracy, jeśli tylko jego umiejętności i kontakty dawały prawdopodobieństwo dopływu klientów.