

# Michał Bereźnicki

---

## Z problematyki kryminologicznej przestępstw drogowych

---

Palestra 12/4(124), 61-67

---

1968

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

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MICHAŁ BEREŹNICKI

## Z problematyki kryminologicznej przestępstw drogowych

### I. UWAGI WSTĘPNE

Artykuł niniejszy zawiera cząstkowe wyniki badań<sup>1</sup> autora nad problematyką przestępstw drogowych w województwie katowickim w latach 1965—1966.

Cechą wspólną materiału badawczego w postaci akt sądowych<sup>2</sup> (400) jest to, że:

- we wszystkich sprawach zapadły wyroki skazujące (prawomocne), przy czym oskarżeni zostali uznani za winnych przestępstw z art. 215, 230 § 1 k.k. i art. 30 ustawy z 10.XII.1959 r.,
- wśród sprawców nie było kobiet,
- sprawy dotyczą wypadków spowodowanych we wszystkich porach roku z wyjątkiem zimy oraz okresu wczesnowiosennego (grudzień—marzec), przy czym zdecydowana większość (90%) wypadków miała miejsce w porze dziennej.

Tego rodzaju kryteria doboru spraw do badań wynikają z przeświadczenia, że prześledzenie typowej problematyki kryminologicznej wypadkowości drogowej jest możliwe tylko wówczas, gdy z jednej strony mamy do czynienia ze zjawiskiem intensywnego ruchu drogowego, a z drugiej — ze względnie normalnymi warunkami jazdy (pora dzienna).

---

<sup>1</sup> Celowość przedsięwzięć badawczych zmierzających do poznania istotnych aspektów kryminologicznych przestępczości drogowej zdaje się być oczywista. Bez uprzedniego bowiem zgłębienia niuansów psychosocjologicznych, jakie w owej problematyce się zawierają, niepodobna skonstruować adekwatnych i funkcjonalnych środków mających na celu stopniowe neutralizowanie (bądź redukowanie) czynników sprawczych wypadkowości drogowej. Co się zaś tyczy praktyki wymiaru sprawiedliwości, to wydaje się, że zgłębienie aspektów kryminologicznych omawianej problematyki jest warunkiem *sine qua non* dobrej roboty w zakresie ścigania i karania sprawców przestępstw drogowych.

<sup>2</sup> Sprawy będące przedmiotem referowanych badań stanowią 12,3% ogólnej liczby zarejestrowanych spraw o przestępstwa drogowe popełnione na terenie województwa katowickiego w latach 1965—1966. Wynika z tego, że wyniki badań autora w żadnej mierze nie dają podstawy do sformułowania ewentualnych wniosków uogólniających, gdy chodzi o problematykę przestępczości drogowej na terenie województwa katowickiego w latach 1965—1966. Dla ścisłości wypada nadmienić, że przy doborze spraw do tych badań autor nie posługiwał się żadną ze stosowanych w takich razach metod statystycznych (m. in. metodą tzw. losowego doboru spraw). Żadna z metod, o których mowa, nie daje zresztą — zważywszy specyfikę fenomenów społecznych — gwarancji że wyselekcjonowany materiał badawczy reprezentuje walor absolutnej reprezentatywności.

## II. SPRAWCY PRZESTĘPSTW DROGOWYCH W ŚWIELE MATERIAŁU BADAWCZEGO 3

### Motocykliści (90 osób)

Wiek sprawców waha się w granicach 17—38 lat, przy czym największy (około 80%) odsetek przestępstw przypada na osoby, których wiek waha się w granicach 18—24 lata.

Sprawcy legitymują się wykształceniem podstawowym (30%), średnim (20%) oraz średnim niepełnym (50%).

Jeśli chodzi o stan cywilny sprawców, to przedstawia się on następująco: 60% sprawców pozostawało w związkach małżeńskich, a reszta 40% — w stanie wolnym (kawalerowie).

Większość osób (70%) trudniła się pracą umysłową, 20% fizyczną, a pozostałe 10% w ogóle nie pracowało.

Zdecydowana większość sprawców ma stosunkowo krótki staż kierowcy (nie przekraczający 1 roku), jakkolwiek stosowne egzaminy uprawniające do uzyskania prawa jazdy złożyli oni znacznie wcześniej.

### Kierowcy pojazdów ciężarowych (150 osób)

Wiek sprawców kształtuje się w granicach 19—54 lata, przy czym największy odsetek (75%) przestępstw dotyczy osób w wieku 29—41 lat.

Sprawcy legitymują się wykształceniem podstawowym (80%) oraz średnim niepełnym (20%).

Pośród ogólnej liczby 150 sprawców tylko 18 osób pozostawało w stanie wolnym (kawalerowie).

Staż pracy sprawców jako kierowców przedstawia się następująco:

do 1 roku	—	10%
od 1 do 2 lat	—	15%
od 2 do 4 lat	—	40%
ponad 4 lata	—	35%

Największy odsetek sprawców (60%), to pracownicy różnego rodzaju przedsiębiorstw budowlanych, przy czym dość znaczny (30%) jest również odsetek pracowników przedsiębiorstw transportowych (wspomniane przedsiębiorstwa budowlane posiadały bazy samochodowe zatrudniające odpowiedni personel techniczny).

Nadmienić wypada, że dość pokaźny odsetek sprawców oświadczył<sup>4</sup> w toku po-

<sup>3</sup> Przyjęty w niniejszym opracowaniu podział sprawców na trzy grupy kierowców (motocykliści, kierowcy pojazdów ciężarowych oraz kierowcy samochodów osobowych) wynika z założonej przeze mnie potrzeby przeanalizowania ewentualnych momentów typowych (oczywiście w świetle materiału badawczego) dla każdej z wymienionych grup kierowców. Co się zaś tyczy ustaleń dotyczących wieku sprawców, to w toku badań nie widziałem potrzeby posługiwania się z góry opracowaną tabelą wieku sprawców. Poprzestałem tylko na wskazaniu ogólnej rozpiętości wieku sprawców oraz na zasygnalizowaniu tego, jaka (pod względem wieku) grupa osób jest zjawiskiem dominującym w obrębie jednorodnej (ze względu na rodzaj pojazdu mechanicznego) grupy sprawców. W opracowaniu o charakterze przyczynkarskim zastosowana metoda nie powinna — jak się wydaje — budzić istotniejszych zastrzeżeń.

<sup>4</sup> Wyjaśnienia tego typu zostały złożone przede wszystkim przez sprawców, którzy spowodowali wypadek na skutek nieprzestrzegania znaków drogowych. Kwestia ewentualnej współzależności między stanem zdrowia sprawcy a faktem spowodowania przezeń wypadku nie była przedmiotem jakichkolwiek ustaleń dowodowych.

stępowania karnego, że cierpi na różne choroby przewodu pokarmowego (8%), choroby serca (6%) i nadciśnienie lub niedociśnienie (4%).

Z ogólnej liczby 150 kierowców 15 osób było już karanych sędownie za przestępstwa drogowe (art. 215 § 2 i 242 k.k.), a 24 osoby były karane za wykroczenia drogowe w trybie karno-administracyjnym.

### **Kierowcy samochodów osobowych (160 osób)**

Wiek sprawców waha się od 23 do 61 lat, przy czym największy odsetek (80%) przestępstw dotyczy osób w wieku 28—40 lat.

Zdecydowany odsetek osób (70%) legitymuje się wykształceniem średnim, a dość znaczny (25%) — wykształceniem wyższym (właściciele prywatnych pojazdów); udział osób mających wykształcenie podstawowe jest nieznaczny, bo nie przekracza 5% ogólnej liczby sprawców.

Odsetek kawalerów jest minimalny (2%).

Staż zawodowy sprawców jako kierowców ilustrują poniższe dane:

— do 1 roku	—	25%
— od 1 do 2 lat	—	10%
— od 2 do 4 lat	—	40%
— ponad 4 lata	—	25%

Na podkreślenie zasługuje okoliczność, że wśród omawianej grupy sprawców zaledwie 9 osób było poprzednio karanych za przestępstwa drogowe (art. 236 § 3 k.k. i 242 k.k.), a 11 osób — za wykroczenia drogowe w trybie karno-administracyjnym.

Z zapisów poczynionych w protokołach wyjaśnień osób podejrzanych wynika, że dość pokaźny odsetek sprawców cierpi na owrzodzenie jelit (5 osób), choroby układu krążenia (7 osób), nadciśnienie lub niedociśnienie (18 osób), nadkwasota żołądka (3) i ogólne osłabienie nerwowe (13), wynikające z faktu wykonywania trudnej i odpowiedzialnej pracy (niektórzy pracownicy umysłowi z wyższym wykształceniem, taksówkarze, kierowcy różnego rodzaju urzędów i instytucji).

### **III. OKOLICZNOŚCI FAKTYCZNE TOWARZYSZĄCE WYPADKOM**

#### **W grupie motocyklistów**

Wśród czynników sprawczych powstałych wypadków dominuje nadmierna szybkość jazdy, przy czym chodzi tu nie o ocenę szybkości w kategoriach — by tak rzec — abstrakcyjnych, lecz o szybkość wartościowaną przy uwzględnieniu konkretnego kontekstu sytuacyjnego (brak rutyny po stronie kierowcy, duży ruch na jezdni, wadliwy stan techniczny pojazdu). Z wyjaśnień oskarżonych (11 osób) wynika przy tym, że decydując się na szybką jazdę, mieli oni na uwadze przede wszystkim tę okoliczność, iż zbyt wolna jazda mogłaby narazić ich na zarzut swego rodzaju ślamazarności<sup>5</sup> zarówno ze strony osoby jadącej na motocyklu (z re-

<sup>5</sup> W toku postępowania karnego w zasadzie nie dociekano powodów, dla których sprawcy rozwijali nadmierną szybkość, toteż na tle materiału badawczego zreferowane wyjaśnienia sprawców stanowią swego rodzaju ewenement. W istocie ów motyw zachowania się sprawców na jezdni (obawa przed zarzutem ślamazarności) jest równie zaskakujący co interesujący pod względem psychologicznym.

guły kobiety), jak i ze strony innych użytkowników drogi. Ponadto oskarżeni byli w zasadzie zgodni co do tego, że brak dostatecznej sprawności w prowadzeniu pojazdu uniemożliwił im zapanowanie nad kierownicą w sytuacji wymagającej szczególnej sprawności psychofizycznej.

Analiza wyjaśnień omawianej grupy sprawców zdaje się utwierdzać w przeświadczeniu, że świadomość następstw mogących wyniknąć z nadmiernie szybkiej czy wręcz brawurowej jazdy została tu zneutralizowana, a w każdym razie znacznie zredukowana wspomnianymi momentami ambicjonalnymi<sup>6</sup>, będącymi udziałem sprawców. Za znamienne trzeba uznać fakt, że zaledwie 12 sprawców w chwili wypadku znajdowało się w stanie nietrzeźwości bądź też pod wpływem alkoholu, przy czym w każdym wypadku — jeśli dać wiarę ich wyjaśnieniom — alkohol został przez nich spożyty pod wpływem intensywnych nalegań ze strony innych osób (kolegów).

### **W grupie kierowców pojazdów ciężarowych**

Do typowych przyczyn wypadków należą tu: nieprzestrzeganie przepisów drogowych zobowiązujących do udzielenia pierwszeństwa przejazdu innym użytkownikom drogi (30%), nieprawidłowe wyprzedzanie innych pojazdów (20%), nadmierna szybkość jazdy (20%) oraz stan nietrzeźwości (10%).

Relacjonując wyniki badań nie sposób pominąć następujących okoliczności:

- O ile sprawcy w wieku młodszym, mający przy tym stosunkowo krótki staż zawodowy, powodowali wypadki na skutek nadmiernie szybkiej jazdy oraz stanu nietrzeźwości, o tyle kierowcy w wieku starszym i mający długi staż zawodowy z reguły powodowali wypadki wskutek nieprzestrzegania znaków drogowych, tudzież nieprawidłowego wyprzedzania innych pojazdów.
- Znaczny odsetek (60%) wypadków został spowodowany w dużych ośrodkach miejskich, przy czym sprawcy z reguły pochodzą bądź z małych ośrodków miejskich, bądź też z miejscowości wiejskich. Dotyczy to w szczególności tych kierowców, którzy spowodowali wypadek na skutek nieprzestrzegania znaków drogowych, jak również na skutek nieprawidłowego wyprzedzania innych pojazdów. Narzuca się tu hipoteza, że omawiana grupa kierowców to osobnicy, u których „sztuka” prowadzenia pojazdu formowała się niejako w warunkach stosunkowo małej intensywności ruchu drogowego, co wyjaśnia powody, dla których sprawcy ulegają pewnej dezorientacji, ilekroć znajdują się w sytuacji dużego natężenia ruchu drogowego.
- Ilekroć przyczyną wypadku było naruszenie przez kierowcę zasady tzw. pierwszeństwa przejazdu, tylekroć kierowca ów po raz pierwszy przejeżdżał trasę, na której zdarzył się wypadek (ustalenie oparte na wyjaśnieniach oskarżonych).

Sprawcy pili alkohol (wyłącznie piwo) przy kioskach lub innych punktach tego typu usytuowanych przy głównych szlakach komunikacyjnych, przy czym ze złożonych przez nich wyjaśnień wynika, że do wypicia piwa skłonił ich brak odpowiednich napojów dla kierowcy, a w szczególności wody sodowej oraz soków owocowych. Zdaniem kierowców, o których mowa, oranżada nie jest napojem odpowiednim dla kierowcy, ponieważ zamiast gasić wzmaga pragnienie, zwłaszcza w okresie letnim.

<sup>6</sup> Zaprezentowana interpretacja wyjaśnień sprawców ma charakter hipotetyczny. Zgłębienie rzeczywistych motywów opisanego zachowania się sprawców nie może się obyć bez zastosowania metod badawczych właściwych dla dyscyplin psychologicznych.

- Pewna część kierowców (17) podnosiła, że do spożycia alkoholu skłoniło ich ogólne znużenie, a nade wszystko przeświadczenie, że alkohol — w nieznacznej ilości — neutralizuje uczucie znużenia i przez to ułatwia wykonywanie pracy (prowadzenie pojazdu). Symptomatyczny jest fakt, że tego rodzaju wyjaśnienia były składane przede wszystkim przez sprawców reprezentujących raczej niski poziom intelektualny (wykształcenie podstawowe). Z punktu widzenia profilaktyki podniesiona okoliczność ma nader istotne znaczenie.

### **W grupie kierowców samochodów osobowych**

Wśród przyczyn wypadków spowodowanych przez omawianą grupę kierowców zdecydowanie dominuje (60%) wymuszanie pierwszeństwa przejazdu. Dalsze przyczyny — to nieprawidłowe wyprzedzanie innych pojazdów (16%), stan nietrzeźwości kierowców (10%), wadliwy stan techniczny pojazdu (8%) połączony z nadmierną szybkością jazdy, wreszcie nadmierna szybkość jazdy (6%).

Za charakterystyczne uznać trzeba następujące okoliczności:

- Wymuszenie pierwszeństwa przejazdu wynikło najczęściej z „obiektywnie uzasadnionego” pośpiechu kierowcy (potrzeba pilnego wykonania stosownego zadania).
- Nieprawidłowe wyprzedzenie innych pojazdów z reguły było udziałem kierowców, którzy na skutek zbyt długiego (nierzadko przeszło 15 godz.) przebywania za kierownicą pojazdu odczuwali znużenie oraz związane z nim osłabienie sprawności psychofizycznej.
- Ilekroć przyczyną wypadku była nadmierna szybkość jazdy, mamy do czynienia z osobami stosunkowo młodymi oraz mającymi krótki staż zawodowy.
- Sprawcy pili alkohol (wódkę i wino) w mieszkaniach prywatnych oraz w lokalach gastronomicznych, przy czym dość często czynili to pod wpływem nalegań ze strony znajomych i kolegów.

W świetle zreferowanych ustaleń teza o potrzebie możliwie dokładnego analizowania — w toku postępowania karnego — aspektów fizjologicznych (vide: problematyka zmęczenia kierowcy) wypadkowości drogowej zdaje się być aż nadto oczywista.

### **IV. NIEDOSTATKI POSTĘPOWANIA KARNEGO**

Niedostatki postępowania karnego (przygotowawczego i sądowego) dotyczą kwestii nader istotnych. Oto one:

- Brak dostatecznych ustaleń rzutujących na personifikowane przez sprawców właściwości charakterologiczne (kwestia ewentualnej lekkomyślności itp.). Upřednia karalność bądź niekaralność sprawcy za przestępstwa bądź wykroczenia drogowe nie daje przecież dostatecznego wyobrażenia o charakterze jego osobowości.
- Kwestia ewentualnej współzależności między stanem zdrowia sprawcy a spowodowanym przezeń wypadkiem drogowym została w ogóle wyeliminowana z toku postępowania karnego.
- W wyjaśnieniach sprawców brak dostatecznych informacji sygnalizujących okoliczności (również natury subiektywnej), które legły u źródeł narusze-

nia zasad bezpiecznej jazdy, co sprawia, że z punktu widzenia dociekań kryminologicznych tak skądinąd istotny materiał faktograficzny, jakim jest protokół wyjaśnień podejrzanego czy oskarżonego, nie przedstawia prawie żadnej wartości poznawczej.

- Obrona podejrzanych (oskarżonych), że przyczyną wypadku było znużenie wynikające ze zbyt długiego przebywania za kierownicą pojazdu, nie była weryfikowana na podstawie obiektywnych ustaleń postępowania karnego, w szczególności zaś nie dociekano, czy i w jakim stopniu swego rodzaju skłonność sprawcy do zmęczenia czyni go niezdolnym do prowadzenia pojazdów w ogóle, przy czym chodzi tu głównie o sprawców, którzy podnosili, że cierpią na pewne schorzenia, o których była już mowa wyżej.
- W odniesieniu do sprawców, którzy spowodowali wypadek na skutek nietrzeźwości, brak dostatecznych danych co do tego, czy przejawiają oni skłonność do systematycznego nadużywania alkoholu, czy też piją raczej rzadko.
- Brak obiektywnych ustaleń dotyczących okoliczności faktycznych, w jakich sprawcy pili alkohol, a nade wszystko, czy działanie wzmiankowanych osób (nakłaniających kierowcę do spożycia alkoholu) wyczerpuje znamiona podżegania lub pomocnictwa w rozumieniu prawa karnego (vide: wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych)<sup>7</sup>.
- W odniesieniu do sprawców, co do których ustalono, że pracowali oni w nadgodzinach, brak odpowiednich ustaleń, czy fakt zatrudniania ich w nadgodzinach był w ogóle uzasadniony ważnymi względami natury obiektywnej.
- W protokołach pobrania od kierowców krwi do analizy na zawartość alkoholu brak danych dotyczących upływu czasu od momentu spożycia alkoholu przez kierowcę do momentu pobrania od niego krwi, co uniemożliwiło ustalenie rzeczywistej zawartości alkoholu w jego organizmie w chwili wypadku.

Nadmienić wypada, że niedostatki postępowania karnego dotyczące kwestii natury kryminalistycznej (m.in. technika dokonywania oględzin miejsca wypadku itp.) nie były przedmiotem referowanych badań.

## V. WNIOSKI I POSTULATY

- I. Wyniki badań akcentują konieczność szerszego uwzględnienia w toku postępowania karnego istotnych momentów kryminologicznych przestępstw drogowych, będących przedmiotem osądu. W rzeczy samej opisane niedostatki postępowania karnego rażą tym bardziej, że w świetle licznych opracowań poświęconych przestępczości drogowej potrzeba ustaleń dotyczących aspektów kryminologicznych (psychosocjologicznych) owej problematyki narzuca się niejako z siłą oczywistości.
- II. W toku badań nad problematyką przestępstw drogowych wypada przeanalizować ewentualny wpływ niedostatków postępowania karnego dotyczących kwestii natury kryminologicznej na sędziowski wymiar kary wobec sprawców przestępstw tego typu (wypada tu rozważyć celowość pod-

<sup>7</sup> Ponadto patrz K. Buchała: *Przestępstwa w komunikacji drogowej*, Wydawnictwo Prawnicze 1961, s. 153 i nast.

- jęcia m. in. odpowiednich w tym względzie badań ankietowych wśród sędziów).
- III. Wypada rozważyć celowość uwzględnienia w programie szkolenia kandydatów na kierowców problematyki destrukcyjnego wpływu alkoholu na sprawność psychomotoryczną kierowcy (chodzi tu o aspekty fizjologiczne wymienionej problematyki). Odpowiednie wykłady w tym przedmiocie należałoby zlecić osobom mającym niezbędne po temu kwalifikacje fachowe (wykształcenie medyczne).
- IV. Ośrodki badawcze podległe Ministerstwu Sprawiedliwości, Prokuraturze Generalnej oraz Ministerstwu Spraw Wewnętrznych powinny podjąć próbę skonstruowania stosownego kwestionariusza osobowego dotyczącego sprawców przestępstw drogowych, który to kwestionariusz — uwzględniając specyficzny charakter tego rodzaju przestępstw — powinien syntetyzować dane osobopoznawcze, istotne z punktu widzenia potrzeb praktyki penitencjarnej w stosunku do omawianej grupy sprawców.
- V. Wyniki badań zdają się potwierdzać tezę, że w wypadku kierowców w wieku starszym jednym z istotnych czynników leżących w genezie spowodowanych przez nich wypadków był brak dostatecznego refleksu w złożonych sytuacjach drogowych (ów brak refleksu mógł być następstwem niejako naturalnego spadku sprawności psychomotorycznej). Trzeba więc postulować wprowadzanie możliwie częstych badań lekarskich wobec omawianej grupy kierowców w celu ustalenia ich aktualnej sprawności psychofizycznej — przy uwzględnieniu, oczywiście, postulatu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

JAN KUTRZEBSKI

---

## Domniemanie prawne w ustawie z dn. 21.I.1958 r. o wzmożeniu ochrony mienia społecznego przed szkodami wynikającymi z przestępstwa

### I. WSTĘP

W systemie prawa każde domniemanie jest ustępstwem obiektywnej prawdy na rzecz hipotezy. Stosunkowo najmniej kłopotów sprawiają domniemania faktyczne, gdy „sąd może uznać za ustalone fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów” (art. 231 k.p.c.). Wyrazem daleko posuniętego formalizmu są *praesumptiones iuris ac de iure* (domniemania niewzruszalne), które nie dopuszczają dowodu na swe przeciwieństwo (np. art. 47 § 2 pr. spadk., obecnie przebudowany w art. 1028 k.c. przez likwidację domniemania niewzruszalnego).