

Tadeusz Cyprian

Ocena strony przedmiotowej wypadku drogowego

Palestra 5/5(41), 39-60

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.

Ocena strony przedmiotowej wypadku drogowego

1.

Punktem wyjścia do tego, by ocenić sposób działania sprawcy wypadku drogowego, jest porównanie tego działania z treścią odpowiednich przepisów prawnych oraz wysnucie z tego porównania wniosków dotyczących rozbieżności między wymaganym przez prawo a faktycznym zachowaniem się sprawcy w sytuacji, która jest przedmiotem rozważań.

Analiza obowiązujących przepisów będzie tu wielostopniowa: zacznie się ona od rozważenia tego, jakie znaczenie dla danej sprawy ma wchodzący w grę przepis porządkowy, by następnie przejść do rozważań nad przepisem karno-administracyjnym, a w końcu — nad przepisem karnym zawartym w kodeksie.

Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zadaniem odpowiednich rozporządzeń i instrukcji administracyjnych, dotyczących zapewnienia maksimum sprawności tego ruchu. Dalej idące przepisy administracyjno-porządkowe nie miałyby już społecznego sensu. Sprawność więc ruchu i jego bezpieczeństwo zakreślają granice całemu ustawodawstwu w tej dziedzinie.

Pozbawione elementu niebezpieczeństwa naruszenie zasad zapewniających sprawność ruchu ma na ogół charakter wykroczeń porządkowych i wymaga doraźnej, stosunkowo łagodnej represji, z reguły — w postaci grzywien wymierzanych w drodze milicyjnych mandatów karnych.

Poważniejsze — w porównaniu z poprzednimi — naruszenia reguł porządkowych, mogące w razie zbiegu niesprzyjających okoliczności prowadzić do cięższych konsekwencji (niekoniecznie zresztą od razu w postaci wypadku), spotykają się z represją karno-administracyjną, wymierzoną przez kolegia karno-administracyjne, zawsze jednak są one pozbawione charakteru czynu przestępnego, za który należy stosować represję karną.

Dopiero jaskrawe naruszenia reguł dotyczących sprawności i bezpie-

czeństwa ruchu stwarzają już potencjalne niebezpieczeństwo wypadku, mogącego mieć charakter przestępstwa, wobec czego dopiero tego rodzaju naruszenia zasad ruchu drogowego mogą (i powinny) znaleźć się w sferze działania prawa karnego. Wystarczy tu przytoczyć jaskrawe naruszenia prawideł ruchu, spowodowanie wypadku pod wpływem alkoholu itd. Sytuacje takie wymagają koniecznie represji karnej, nawet jeżeli w konkretnym wypadku, dzięki sprzyjającemu zbiegowi okoliczności, nie doszło do katastrofy.

Powstaje wówczas stan zagrożenia („wypadek zagrażający bezpośrednio życiu lub zdrowiu człowieka albo mieniu w znacznych rozmiarach” — jak to określa projekt nowego kodeksu karnego). Takie sformułowanie pozwoli na ograniczenie stosowania pojęcia „stanu powszechnego niebezpieczeństwa” do rzadkich raczej wypadków uzasadniających przyjęcie takiej sytuacji.

Spowodowanie wypadku, w którym nastąpiła poważniejsza szkoda rzeczowa, uszkodzenie ciała lub śmierć człowieka czy ludzi — będzie ostatnim, krańcowym stadium dla wypadków jaskrawego naruszenia reguł dotyczących sprawności i bezpieczeństwa ruchu.

To stopniowanie — począwszy od zwykłego drobnego naruszenia przepisów porządkowych aż do katastrofy połączonej ze śmiercią człowieka — przebiega bez ostro zarysowanych stopni; dopiero w pewnym miejscu włącza się tu prawo karne i od tego miejsca mówimy już o przestępstwie. Wszystko, co jest poniżej tego stadium, jest wykroczeniem lub tylko naruszeniem reguł porządkowych.

Prawo karne zajmuje się jedynie takimi sytuacjami, w których sprawcy można przypisać przestępstwo. Poniżej tego szczebla mają zastosowanie przepisy administracyjne. Ale i na szczeblu prawa karnego przepisy te nie przestają działać, gdyż wypełniają swą treścią blankietowy przepis prawa karnego. Im prawo to jest bardziej nowoczesne, im bardziej bierze pod uwagę postulaty techniki, tym bardziej wyraźnie będą zarysowane granice tego blankietu i tym bliżej będzie od sytuacji faktycznej do przepisu prawnego, natomiast tym mniej miejsca będzie dla dowolności i „wyrokowania przez biegłych”. Ale blankietowości przepisu karnego nie da się uniknąć. Stąd też to znaczenie, jakie przypisujemy treści przepisów porządkowych i administracyjnych, dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przepis prawa karnego jest jednak *ultima ratio*. Na codzień ruch drogowy „odbywa się” w ramach przepisów administracyjnych. Im bardziej są one dostosowane do sytuacji drogowej, tym łatwiej je stosować, przede wszystkim zaś — tym sprawniej „płynię” oparty na nich ruch drogowy i *eo ipso* tym mniej okazji do wypadków wynikających, jak to widać ze statystyk, w 70% z naruszenia przepisów porządkowych.

Postulat, by przepisy kodeksu karnego były dostosowane do wymagań szybko postępującej naprzód techniki, łączy się ściśle z postulatem synchronizacji przepisów drogowych z postępem techniki. Przeszarżały przepis karny można od biedy dostosować w sądzie do nowych wymagań, nie można jednak tego powiedzieć o przepisie dotyczącym ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Przeszarżały przepis drogowy nie odpowiadający już aktualnemu stanowi techniki przestaje po prostu działać, bo nie może być przestrzegany bez sprowadzenia do absurdu istoty ruchu mechanicznego. Przestaje go obserwować kierowca, przepis taki działa w próżni. Wszystko to prędzej czy później musi doprowadzić do wypadku. Wtedy władze karzące wyciągają ten zakurzony przepis z lamusa i przypisują najczęściej niesłusznie winę człowiekowi, który albo jej wcale nie ponosi, albo też ponosi w znacznie mniejszym stopniu, niż mu się zarzuca.

Rzecz jasna, zawsze istnieją pewne przepisy drogowe o stałej jak gdyby wartości, tzn. nie ulegające szybkiej dezaktualizacji. Jeżeli jednak obowiązują one na równi z przepisami, które się zdeaktualizowały przez rozwój techniki, to istnieje tendencja do lekceważenia ich na równi z tamtymi. Szkoda wówczas jest podwójna, bo powstaje dodatkowe zagrożenie.

Stale rosnące znaczenie ruchu drogowego spowodowało, że wiele państw wydało specjalne „kodeksy drogowe”¹, stale uzupełniane i nowelizowane, zawierające całokształt przepisów dotyczących porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Treść przepisów zawartych w tych kodeksach wypełnia — w razie potrzeby — blankietowe normy prawa karnego, na codzień zaś służy do rozstrzygania o tym, jak powinni zachować się na drodze użytkownicy tej drogi.

U nas ciągle jeszcze obowiązuje rozporządzenie z 1937 roku, które oczywiście nie odpowiada ani obecnym warunkom technicznym, ani sytuacji drogowej, skoro zamiast niespełna 50 000 pojazdów mechanicznych, jakie kursowały na naszych drogach przed wojną, mamy ich obecnie przeszło milion. Temu wzrostowi musi — rzecz jasna — odpowiadać nowe uregulowanie przepisów drogowych. Należy dodać, że projekt polskiego kodeksu drogowego jest już opracowany², dlatego też nie wydaje się rzeczą celową poddawać zbyt szczegółowej analizie ca-

¹ The Highway Code 1959 (Anglia); Codice della strada 1959 (Włochy); Strassenverkehrsrecht 1932 (Szwajcaria); Code de la route 1956 (Francja), Czechosłowacki kodeks drogowy 1960, Strassenverkehrsordnung 1956 (NRD), Strassenverkehrsordnung 1937 (NRF) i inne.

² Projekt kodeksu drogowego, opracowany przez Organizację Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego Polskiego Związku Motorowego, Warszawa 1958 (na prawach rękopisu).

łości rozporządzenia z roku 1937, jak również związanych z nim przepisów rozporządzeń dodatkowych.

Orzeczenia sądowe wyjątkowo tylko powołują się *expressis verbis* na treść przepisów drogowych, co wskazywałoby bądź na ich małą przydatność w rozpoznawaniu spraw mających za przedmiot wypadki drogowe, bądź też na oderwanie orzecznictwa w tej dziedzinie od bazy techniczno-porządkowej, z której powinna korzystać.

Sytuacja ta została zresztą wywołana w dużej mierze brakiem odpowiednich przepisów blankietowych w kodeksie karnym 1932 roku, co „zepchnęło” niejako orzecznictwo na drogę szablonowego podciągania każdego niemal poważniejszego wypadku drogowego pod przepis art. 215 § 1 k.k., do tych zadań zupełnie nie przystosowany.

Projekt nowego kodeksu karnego, który jest opracowywany, da sądom również w dziedzinie wypadków drogowych odpowiednie narzędzie do ręki w postaci osobnego rozdziału poświęconego specjalnie wypadkom drogowym, zwłaszcza zaś popełnionym z winy nieumyślnej, która w tych sprawach przeważa.

2.

Decydujący wpływ na przebieg każdego przestępstwa ma sposób działania sprawcy. W jeszcze większym stopniu odnosi się to do przestępstwa określanego jako wypadek lub katastrofa w ruchu drogowym.

O powstaniu i przebiegu wypadku decyduje zachowanie się kierowcy samochodu lub innych użytkowników szosy, jak motocyklistów, rowerzystów, furmanów, pieszych (zwłaszcza dzieci), i dlatego należy zawsze poddać analizie zachowanie się wszystkich osób znajdujących się na jezdni w charakterze uczestników wypadku drogowego.

Wymagania ustawy pod adresem kierowcy na jezdni określone są przez przepisy rozdziału VI (§ 52—69) rozporządzenia z 1937 r. Podstawowym przepisem jest tutaj przepis § 53, który głosi w ustępie 1:

„W czasie prowadzenia pojazdu mechanicznego kierowca powinien zachowywać należytą ostrożność, aby nie zagrażać bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu, nie powodować wypadków, nie utrudniać ruchu innym użytkownikom dróg oraz nie zakłócać spokoju i porządku publicznego.”

Uzupełnieniem tego przepisu jest jeszcze drugi przepis, również zasadniczej natury, mianowicie przepis § 54 tegoż rozporządzenia z 1937 roku:

„Szybkość pojazdu mechanicznego powinna być taka, aby kierowca panował w każdej okoliczności nad pojazdem”.

Cytowane wyżej dwa przepisy naszego kodeksu drogowego zakresla-

ją granice w ramach których musi się mieścić zachowanie się kierowcy, jeśli nie chce on popaść w konflikt z prawem karnym.

Cały szereg innych przepisów rozdziału VI rozp. z 1937 r. zawiera wypełnienie tych dwóch przepisów (a zwłaszcza § 53) treścią techniczną. Dotyczą one wymagań pod adresem kierowcy w rozmaitych sytuacjach na jezdni i bardzo szczegółowo określają obowiązek jego zachowania się w danych okolicznościach w czasie ruchu.

Drogi publiczne przeznaczone są jednak nie tylko dla ruchu pojazdów mechanicznych. Z tego względu rozporządzenie zawiera również przepisy dotyczące innych użytkowników tych dróg. Tak więc art. 4 ustawy z 1921 r.³ stanowi, że:

„Ruchu na drogach publicznych nie wolno tamować ani utrudniać, z wyjątkiem wypadków prawem przewidzianych.”

Wydanie rozporządzeń dotyczących ruchu różnych pojazdów i pieszych pozostawiono kompetencji właściwych ministrów resortowych.

Na wymienionej ustawie z 1921 r. opiera się rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r.⁴, regulujące używanie i ochronę dróg. Rozporządzenie to w § 13—33 zawiera przepisy o ruchu na drogach dotyczące wszystkich użytkowników dróg, a więc pieszych, woźniców pojazdów konnych, rowerzystów oraz osób mieszkających przy drogach (mieści się tu np. zakaz wypuszczania na drogę dzieci, zwierząt i plectwa domowego).

Z przepisami tymi wiążą się inne rozporządzenia, które dotyczą znaków i sygnałów drogowych⁵, wymijania i wyprzedzania na drogach publicznych⁶, oznaczania robót i objazdów przejazdów kolejowych⁷, zachowania się kierowców państwowych pojazdów mechanicznych⁸, ruchu

³ Ustawa z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. Nr 89, poz. 656).

⁴ Dz. U. Nr 61, poz. 611 wraz z późniejszymi zmianami: Dz. U. z 1925 r. Nr 55, poz. 379; z 1927 r. Nr 113, poz. 967; z 1937 r. Nr 58, poz. 458; z 1959 r. Nr 43, poz. 271.

⁵ Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 10 lipca 1959 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 43, poz. 271).

⁶ Instrukcja Min. Gosp. Kom. oraz Transportu drogowego i lotniczego z dnia 18 stycznia 1957 (Monitor Polski Nr 9, poz. 6).

⁷ Rozporządzenie Min. Robót Publ. i Min. Kolei z dnia 2 lipca 1924 r. (Dz. U. Nr 65, poz. 641).

⁸ Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 września 1948 r. o zatwierdzeniu instrukcji dla kierowców pojazdów mechanicznych (Dz. T. i Z.K. Nr 29, poz. 209 z późniejszymi zmianami z dnia 22 sierpnia 1949 r. — Dz. T. i Z.K. Nr 29, poz. 211).

rowerów na drogach publicznych⁹ oraz znaków i sygnałów drogowych.¹⁰

Ogół tych przepisów normuje zasady prawne dotyczące zachowania się rozmaitych kategorii użytkowników dróg publicznych. W ten sposób przepisy te wzięte jako całość wyznaczają granice, poza którymi następuje już zachowanie się karalne.

Rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z roku 1937 ma oczywiście dla omawianego przez nas tematu największe znaczenie, gdyż kierowcy tych pojazdów (zwłaszcza kierowcy motocykli) są sprawcami większości wypadków drogowych. Obok tego rozporządzenia istotne znaczenie ma również podstawowe rozporządzenie z roku 1924, które reguluje używanie i ochronę dróg oraz rozporządzenie z roku 1953 dotyczące ruchu rowerów. Przepisy obu tych rozporządzeń mają znaczenie ogólne, inne zaś przepisy dotyczą pewnych jedynie wąskich problemów bezpieczeństwa ruchu.

Strona przedmiotowa wypadku drogowego opiera się na brzemiennej w skutek naruszeniu któregoś z tych przepisów. Tym skutkiem może być spowodowanie wypadku, ale może nim być również samo sprowadzenie niebezpieczeństwa wypadku (analogicznie do sprowadzenia niebezpieczeństwa powszechnego z art. 215 k.k. z 1932).¹¹ Gdy natomiast doszło już do wypadku, to musi istnieć związek przyczynowy między naruszeniem przez sprawcę jakiejś zasady bezpieczeństwa ruchu a samym wypadkiem¹², jeżeli sprawca ma odpowiadać nie tylko za samo formalne naruszenie przepisu, lecz także za skutek.

Stronę przedmiotową obrazuje sposób działania sprawcy przestępstwa drogowego: sposób ten jest z reguły wypadkową współdziałania szeregu czynników składających się na sytuację w miejscu i w chwili wypadku. W tej sytuacji jedna grupa elementów ma charakter statyczny, określając niejako tło, na którym rozgrywa się wypadek; druga ma charakter dynamiczny, gdyż wszystkie składające się na nią czynniki są w ustawicznym ruchu, co w efekcie prowadzi do wypadku lub wywołania stanu zagrożenia.

⁹ Rozporządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 15 grudnia 1953 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 3, poz. 7).

¹⁰ Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 10 lipca 1959 r. (Dz. U. Nr 43, poz. 271).

¹¹ „Przedmiotową stroną przestępstw z art. 215 § 1 k.k. jest spowodowanie niebezpieczeństwa, nie zaś spowodowanie samej katastrofy (...)” (Orzec. S.N. II K 554/56, „Ruch Prawn. i Ekoncm.”, 1958/1).

¹² „Strona przedmiotowa przestępstwa (...) polega na tym, że między czynem sprawcy a wynikiem (...) istnieje związek przyczynowy” (OSN, Izba karna, 1956 r., z. 3, poz. 39).

Kierowca nie działa ani w próżni, ani wśród nieruchomego, statycznego otoczenia. Sam jest w ruchu i wszystko dookoła niego jest w ruchu. Nieliczne przypadki karalnego działania sprawcy wypadku, w których tylko on sam jest w ruchu, wszystko zaś dookoła stoi w miejscu, należą — z punktu widzenia faktów i prawa karnego — do najłatwiejszych.

Statyczne „tło”, na którym rozgrywa się wypadek, ma nieraz decydujące znaczenie dla jego przebiegu, wpływając w ten czy inny sposób na działanie sprawcy. Do tych statycznych czynników — składających się na sytuację, w której działa (lub współdziała) sprawca wypadku — zaliczamy drogę, po której poruszają się pojazdy, a następnie warunki atmosferyczne w chwili wypadku oraz sposób prawnego unormowania prawidłowości ruchu, wymagający od sprawcy określonego zachowania się w danej sytuacji na drodze.

Wśród czynników „dynamicznych”, wpływających na sposób zachowania się sprawcy wypadku, należy przede wszystkim wymienić jego własny pojazd, którym kieruje, inne pojazdy spotykane na drodze, wreszcie gęstość i rodzaj ruchu drogowego na danym odcinku drogowym.

Przestępstwo drogowe, odmienne od innych kategorii przestępstw kodeksowych, jest wynikiem współdziałania i ścierania się tych wszystkich czynników, z których większość jest w ustawicznym ruchu. I właśnie ten ruch prowadzi do wypadku, jeżeli dojdzie do zakłócenia harmonii jego przebiegu.

Przepisy drogowe, zawarte przeważnie w tzw. kodeksach drogowych, starają się ująć ruch w takie prawidła, by odbywał się on bez tarć i zahamowań i nie prowadził do zderzeń. Istotą wypadku drogowego jest zawsze zderzenie się jednego ciała (w znaczeniu fizycznym) z drugim. Nawet tam, gdzie do zderzenia w potocznym tego słowa znaczeniu nie doszło (np. kierowca zdołał nagle i ostro zahamować przed nieprawidłowo skręcającym rowerzystą), będziemy mimo to mówili o wypadku, jeżeli coś z czymś się zderzy (np. rowerzysta upadnie przy nagłym skręceniu i uderzy głową o bruk albo jadąca w samochodzie osoba dozna uszkodzenia ciała na skutek uderzenia głową o szybę przy nagłym zahamowaniu). Jeżeli do żadnego zderzenia nie dojdzie, nie będzie mowy o wypadku, lecz tylko o możliwości jego powstania.

Przepisy drogowe czuwają nad tym, by ruch drogowy odbywał się sprawnie, bez zakłóceń i zderzeń. Przepisy te są wyposażone w sankcje przeciwko osobom, które sposobem swego działania je naruszają, zagrażając płynności i bezpieczeństwu tego ruchu. Są one punktem wyjścia przy rozważaniu strony przedmiotowej wypadku drogowego oraz wywołania stanu zagrożenia.

3.

Jak już wspomniano, w Polsce obowiązują dotychczas dwa zasadnicze przepisy rozporządzenia z roku 1937, stanowiące nasz tymczasowy kodeks drogowy.

Pierwszy z nich, § 53 rozporządzenia, domaga się od kierowcy takiego zachowania się, by:

- 1) zachowywał należyłą ostrożność,
- 2) nie zagrażał bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu,
- 3) nie powodował wypadków,
- 4) nie utrudniał ruchu innym użytkownikom dróg i
- 5) nie zakłócał spokoju i porządku publicznego.

Przepis § 54, zobowiązujący kierowcę do jazdy z taką szybkością, by „panował w każdej okoliczności nad pojazdem”, jest uzupełnieniem poprzedniego paragrafu.

Oba powyższe przepisy mają charakter ramowy, porządkowo-administracyjny. Naruszenie tych przepisów, jeżeli nie powoduje to żadnych konsekwencji nawet w postaci zagrożenia, pociąga za sobą jedynie sankcję (z art. 21 ustawy z dnia 7 października 1921 o przepisach porządkowych na drogach publicznych) za wykroczenie.

Jednakże z chwilą gdy naruszenie tych przepisów przybierze rozmiary zagrażające spowodowaniem powszechnego niebezpieczeństwa lub doprowadzi do uszkodzenia rzeczy, ciała lub do śmierci człowieka, to ów przepis porządkowo-administracyjny wypełnia wówczas swą treścią odpowiedni blankietowy przepis karny, co pociąga za sobą kodeksową sankcję karną.

Stopniowanie ciężaru gatunkowego przepisów porządkowych, w zależności od możliwych konsekwencji ich naruszenia, wprowadzone jest przez samego ustawodawcę w sposób bardzo wyraźny.¹³ Tak więc przewidziane są (§ 3) sankcje karno-administracyjne w postaci grzywny za naruszenie przepisów, które nie może w zasadzie spowodować wypadku, lecz tylko zakłóca porządek i płynność ruchu. Następny szczebel — to grzywna oraz ostrzeżenie (odebranie wkładki kontrolnej pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych) za takie naruszenie, które może w zasadzie wywołać zagrożenie lub wypadek, wreszcie ostrzeżenie (odebranie wkładki) i skierowanie sprawy do kolegium administracyjno-karnego za naruszenie przepisów zmierzające już bezpośrednio do spowodowania wypadku lub powszechnego niebezpieczeństwa (zagrożenie). Sto-

¹³ Monitor Polski z 1956 r. Nr 85, poz. 991.

pnowanie to (zresztą bez jakichś specjalnych sztywnych ram), zawierające wyliczenie stanów faktycznych należących do każdej z trzech kategorii, oddaje trafnie ocenę sposobu działania sprawcy w zależności od możliwych konsekwencji jego działania.

Z tego względu trzeba również przeprowadzić bardzo wyraźną granicę między takim sposobem działania sprawcy, które pozostaje w ramach wykroczenia, a takim, które nosi w sobie cechy przestępstwa.

W orzecznictwie granica ta bardzo często bywa zacierana. Naruszenie przepisu drogowego i następujący natychmiast potem wypadek o charakterze przestępstwa zostają połączone razem, choć nie zawsze da się między nimi wykazać związek przyczynowy (i nie zawsze jest tu wina sprawcy, jeśli chodzi o sam wypadek). Zazwyczaj — naruszenie przepisu drogowego poprzedza wypadek, który jest następstwem tego naruszenia, choć nie zawsze tak się dzieje.

Zdarzało się dawniej, że nieposiadanie przez sprawcę „prawa jazdy” poczytywane było przez sądy wprost za przyczynę spowodowanego przez niego wypadku, a to na podstawie zupełnie dowolnego domniemania, że kto nie ma „prawa jazdy”, ten nie umie prowadzić pojazdu mechanicznego i dlatego odpowiada za wypadek, którego był uczestnikiem. Dopiero Sąd Najwyższy wyjaśnił, że skoro każde przestępstwo może być popełnione jedynie na skutek działania lub zaniechania, to okoliczność, czy kierowca ma pozwolenie na prowadzenie pojazdu mechanicznego, czy też nie ma, nie może stanowić podstawy do przypisania mu jakiegokolwiek przestępstwa stosownie do przepisów kodeksu karnego, natomiast może być jedynie podstawą odpowiedzialności karno-administracyjnej.¹⁴

Administracyjne przepisy porządkowe, wytyczając ramy legalnego działania sprawcy, ustalają zarazem granice, od której zaczyna się działanie nielegalne. Jednakże reguła ta nie jest bynajmniej bezwzględna i nie można mówić o jej absolutnym — z punktu widzenia formalnego — obowiązywaniu. Podobnie jak w prawie karnym znane są sytuacje, w których działanie będące obiektywnie przestępstwem przestaje nim być ze względu na szczególne okoliczności (np. obrona konieczna), tak samo również i tu powstają często sytuacje, w których — ze względu na szczególne okoliczności — rozmyślne naruszenie przepisu drogowego nie stanowi wykroczenia (np. nieprawidłowe wyminięcie w celu uniknię-

¹⁴ Nie opublikowany wyrok S.N. z dnia 27.6.1958 r. IV K 901/57, cytowany za Aleksandrem Kafarskim (Sprawy karne o wypadki samochodowe, „Nowe Prawo” 1959, str. 429/30).

cia zderzenia). Może się nawet zdarzyć i tak, że działanie zgodne z przepisami ruchu drogowego będzie stanowić wykroczenie, jeżeli sytuacja — w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu — wymagała właśnie naruszenia tych przepisów.

4.

Na całość sytuacji prowadzącej do nastąpienia wypadku składają się elementy statyczne, do których, jak już wspomniano wyżej, należą między innymi droga, jej nawierzchnia, oznakowanie, warunki atmosferyczne itd., stanowiące razem niejako scenę, na której rozgrywa się wypadek.

Ruch drogowy odbywa się w warunkach szczególnie sprzyjających możliwości zdarzenia się wypadku. Dlatego też zachowanie się kierowcy musi być niezwykle ostrożne, a to z kolei wyjaśnia, dlaczego jest ono obwarowane szeregiem przepisów nie obowiązujących „zwykłego” człowieka. Musi ono być dostosowane do danej sytuacji, do drogi, do warunków atmosferycznych, do sposobu prawnego unormowania ruchu drogowego.

Drugą grupę warunków stanowiąc będą właściwości pojazdu własnego i innych pojazdów oraz gęstość i rodzaj ruchu na danym odcinku drogi.

Wszystko to dotyczy w mniejszym już stopniu woźniców i rowerzystów, a jeszcze w mniejszym stopniu przechodniów, którzy jednak też mogą być sprawcami wypadku drogowego.

Drogi, po których poruszają się nowoczesne pojazdy mechaniczne, nie odpowiadają w swej większości zasadniczym warunkom bezpieczeństwa ruchu¹⁵, gdyż budowane były w swoim czasie dla trakcji konnej. Jedynie autostrady o dwóch oddzielnych jezdniach, budowane specjalnie dla ruchu samochodowego, warunkom tym czynią zadość.

Drogi są na ogół zbyt wąskie. Ich nawierzchnia staje się śliska, gdy jest wilgotna (osławiony *Rutschasphalt*). Skrzyżowania z innymi drogami są nieraz niewidoczne, przejazdy kolejowe — nie zabezpieczone, a zakręty — zbyt ostre i źle nachylone (niedośrodkowo). Wreszcie drogi są źle oznakowane.

Każdy kierowca obowiązany jest zatem liczyć się z tym i jeżeli wypadek (lub zagrożenie z art. 215 k.k.) powstanie w wyniku zlekceważenia przez kierowcę niedoskonałego stanu dróg i niedostosowania sposobu zachowania się jego do warunków drogowych, to będzie odpowiadał za

¹⁵ W. Rychter i E. Rzeszkowicz: Wypadki drogowe, MON, Warszawa 1957 r., str. 298-322 (rozdz. 15: Droga jako przyczyna wypadków).

skutek w postaci zagrożenia lub wypadku¹⁶, w którym współdziałały również czynniki od niego niezależne.

Zachowanie należytej ostrożności musi się więc zacząć od przystosowania sposobu jazdy do właściwości drogi, przy czym w jeszcze większym stopniu postulat ten musi być spełniony na ulicach miasta. Ulice są jeszcze mniej dostosowane do gęstego ruchu mechanicznego niż drogi w otwartym terenie. Są one wąskie, o nieprzejrzystych skrzyżowaniach, zatłoczone pojazdami, przechodniami, wymagają więc od kierowcy zdwojonej ostrożności. Dlatego też również i tutaj ocena sposobu działania sprawcy musi rozpocząć się od udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy zachowanie się sprawcy odpowiadało warunkom drogowym, w jakich prowadził pojazd.

Jednym z ważnych czynników decydujących o bezpieczeństwie ruchu drogowego jest sprawa należytego oznakowania dróg.

W kołach prawniczych nie docenia się istotnego znaczenia znaków drogowych, które w dobie obecnej urastają do rangi osobnej dziedziny prawa, mimo że zawarte w treści tych znaków zakazy i nakazy wyrażone są w postaci symboli obrazowych, a nie słów.

Tak więc np. znak w postaci czerwonego koła z białym środkiem, oznaczający zakaz wjazdu wszelkich pojazdów, jest niczym innym jak przepisem prawnym stanowiącym, że „zabrania się wjeżdżania wszelkimi pojazdami w ulicę X” pod groźbą kary przewidzianej w przepisach drogowych. Zakazy (i nakazy) tego rodzaju mogłyby być oczywiście ujęte w formie pisanego rozporządzenia, wówczas jednak nie służyłyby swemu celowi wobec niemożności odczytania ich treści w rozlicznych sytuacjach ruchu drogowego.

Prawny charakter znaków drogowych wymaga jednocześnie tego, by spełniały one postulat precyzji, wykonalności i celowości. Nic dziwnego więc, że w wielu krajach do sprawy tej przywiązuje się wielką wagę i w rezultacie obciąża się niejednokrotnie odpowiedzialnością za wypadek organy administracji, na których ciąży obowiązek znakowania dróg.¹⁷ W szczególności odpowiedzialność ta dotyczy złego znakowania stałych i chwilowych przeszkód na drogach, złego funkcjonowania świateł (*traffic lights*) oraz złego umieszczenia i utrzymania znaków drogo-

¹⁶ a. Adolf Oskar Fink: *Verkehrsunfälle und deren Untersuchung*, „Kriminalistik”, Hamburg 1956, str. 27 i nast.

b. R. C. Humbert: *Conduite et Circulation*, Gallen Editeur, Paris 1960, str. 346 i nast.

¹⁷ The legal responsibilities of traffic accidents, Eno Foundation for Highway Traffic Control, Sangatuck, Connecticut, „The Journal of Criminal Law and Criminology” nr 2 1949 r., str. 257 i 258.

wych. W razie wypadku drogowego, do którego spowodowania przyczyniłyby się te okoliczności, odpowiedzialność ponoszą ci, których obowiązkiem jest znakowanie dróg.

Nie trzeba zresztą szukać przykładów daleko w tym względzie. W jednym z miast wojewódzkich w Polsce wiosną 1960 roku oznakowano niektóre przelotowe ulice miasta jako „główne”, a więc mające pierwszeństwo przejazdu. Ale nie oznakowanego zarazem krzyżujących się z nimi ulic bocznych odpowiednimi znakami ostrzegawczymi. W tej sytuacji kierowca wjeżdżający z bocznej ulicy w ulicę główną od prawej strony miał pierwszeństwo przejazdu na zasadach ogólnych (§ 56 rozp. z 1956 r.), ale jednocześnie kierowca jadący prosto główną ulicą miał również pierwszeństwo przejazdu. Stwarzało to oczywiście możliwość spowodowania wypadków i wówczas za ewentualny skutek śmiertelny odpowiedzialność z art. 230 § 2 k.k. poniósłby przede wszystkim organ miejskiej rady narodowej, odpowiedzialny za ustawianie znaków (na szczęście zanim doszło do jakiegoś poważnego wypadku, znaki te wycofano). Wymieniony przykład wskazuje wyraźnie, jak istotna jest sprawa przepisów prawnych ucieleśnionych w znakach drogowych.

Trzeba sobie uświadomić, że znaki te (zawierające zakaz lub nakaz) nie różnią się niczym — pod względem swej natury prawnej — od prawnych przepisów pisanych i decydują nieraz o śmierci lub życiu człowieka.¹⁸ W literaturze zagranicznej wyraźnie podkreśla się odpowiedzialność organów administracji publicznej za wadliwe ustawianie znaków drogowych.¹⁹

U nas sprawie tej poświęcona jest specjalna stustronicowa instrukcja Ministerstwa Komunikacji²⁰ z dnia 1 marca 1960 r. W literaturze obcej sprawie znaków drogowych poświęcona jest spora część pracy Klebelsberga, dotyczącej psychologii wypadków drogowych.²¹ Autor postuluje tam przejrzystość znakowania, nieprzeciążanie jezdni nadmierną ilością za-

¹⁸ Konstantin Lehmann: Die Verletzung der Vorfahrt im Strassenverkehr, „Kriminalistik”, Hamburg, 12/1956, str. 440 i nast. Autor ten podkreśla współodpowiedzialność za wypadki ze strony władz, które wydają niejasne i niezyciowe przepisy o ruchu drogowym ustawiają znaki drogowe w sposób niewłaściwy.

¹⁹ The legal responsibilities of traffic accidents, Eno Foundation for Highway Traffic Control, Sangateck, Connecticut, „The Journal of Criminal Law, Criminology and Police Science”, Baltimore nr 2/1949, str. 257 i nast.

²⁰ Instrukcja Ministerstwa Komunikacji o znakach i sygnałach drogowych, Wyd. Komunikacyjne, Warszawa 1960.

²¹ D. Klebelsberg: Die Psychologie im Dienste der Verkehrssicherheit, „Kriminalistik”, Hamburg, 9/1958, str. 353 i nast.

kazów i nakazów oraz jednolitość regulowania ruchu za pomocą znaków. Niezachowanie tych reguł przyczynia się do powstawania wypadków.

Identyczne postulaty wysuwa w swej pracy Grassberger²², dopatrując się w złym znakowaniu przyczyn wypadków.

Wreszcie trzecim elementem statycznym warunkującym zachowanie się kierowcy są warunki atmosferyczne. Deszcz, śnieg, lód, mokre liście lub glina na nawierzchni drogi, mgła, duży mróz lub upał, wreszcie noc — oto okoliczności, od których zależy obowiązek zachowania ostrożności dostosowanej do danej sytuacji drogowej.

Na tle całości tych elementów odbywa się skomplikowany ruch drogowy, w którym raz po raz wybuchają zakłócenia kończące się bądź stanem poważnego zagrożenia (potencjalne zagrożenie jest stanem permanentnym), bądź wypadkiem lub katastrofą.

W grę wchodzi tu druga grupa elementów, mianowicie elementy dynamiczne.

Kierowca siedzący przy sterze pojazdu mechanicznego stanowi z nim niejako całość. Zachowanie się jego jest w dużym stopniu uwarunkowane właściwościami maszyny, którą kieruje i która jest przedłużeniem jego rąk i nóg, wykonawcą (nie zawsze posłusznym) jego woli.

Należy stwierdzić, że człowiek tylko w ograniczonym stopniu panuje nad maszyną, którą zbudował i którą się posługuje. Działanie jej podlega różnym prawom fizycznym, na które człowiek nie ma wpływu, gdy wprawi już raz maszynę w ruch. Stąd też między innymi iluzoryczność postulatu wyrażonego w § 54 rozp. z 1937 r., by kierowca panował „w każdej okoliczności” nad maszyną. Kierowca oczywiście nad nią panuje, ale tylko w ograniczonym fizycznymi prawami zakresie i nie w „każdej okoliczności”, jak tego wymaga przepis.

Typowym przykładem jest tu tzw. droga hamowania. Pojazd będący w ruchu nie może zatrzymać się nagle, lecz potrzebuje na to pewnej przestrzeni i czasu, niezależnie od sprawności i woli kierowcy. Jeżeli więc samochód jadący z szybkością 70 km/godz. (a więc raczej z szybkością umiarkowaną na szosie) potrzebuje do zatrzymania się od 30 m (suchy asfalt) do 95 m (śnieg), to można — jeśli zajdzie tego konieczność — uznać, że na tym odcinku jazdy kierowca w ogóle nie panuje i nie może panować nad ruchem pojazdu w kierunku prostym. Ale nawet wtedy, gdy jedzie w mieście z szybkością 40 km/godz., droga hamowania jeszcze wynosi od 11 do 30 m. A przecież olbrzymia większość wypadków zdarza się właśnie na odcinku drogi w czasie między zauważeniem przeszkody (początek hamowania) a zatrzymaniem pojazdu.

²² Roland Grassberger: Kriminologie des Verkehrsunfalls, „Kriminalistik”, Hamburg 7/1958, str. 256 i nast.

Stąd wniosek, że już sama natura pojazdu mechanicznego, jako maszyny wyposażonej w źródło własnej, niezależnej siły, wskazuje na ograniczoną panowania nad nią przez kierowcę.

Dochodzą do tego jeszcze zjawiska uboczne, takie jak poślizg na mokrej drodze, zarzucenie wozu, nie przewidziane defekty mechaniczne występujące nagle itd. Należy więc dojść do wniosku, że raz uruchomiony pojazd mechaniczny nie jest ślepo posłuszny woli kierowcy; podlega on również prawom fizycznym, na które człowiek nie ma wpływu, kiedy zaczną już one działać.

Inaczej zachowują się pojazdy jednośladowe, a zwłaszcza motorowe (motocykle, skutery etc.), które są bardziej zwrotne i wywrotne niż samochody, inaczej także rowery, zależne w większym stopniu od woli kierowcy niż pojazdy motorowe i dysponujące własną siłą pociągową, wreszcie jeszcze inaczej inne pojazdy, jak np. furmanki, gdzie do czynników nieobliczalnych zaliczyć należy również zwierzę pociągowe, które może się spłoszyć, nagle stanąć dęba czy ruszyć z miejsca lub skrócić gwałtownie wbrew woli woźnicy.

Nie należy także zapominać o tym, że na drodze znajdują się pojazdy biegnące po szynach, jak np. tramwaje, lub mające ograniczony zasięg swobody manewrowania, jak np. trolejbusy. Cała ta różnorodna mieszanina pojazdów wypełnia drogi publiczne, wśród której porusza się w dodatku piechur, przechodzień, reagujący nieraz również w sposób zupełnie nieobliczalny.

Zachowanie należytej ostrożności w tych mocno skomplikowanych warunkach składających się na całość ruchu drogowego jest obowiązkiem kierowcy. Obowiązek ten wkłada na niego ustawa.

Jest rzeczą interesującą, że w Stanach Zjednoczonych, które wykazują największe nasilenie ruchu motorowego, liczba wypadków na każde 10 000 samochodów jest cztery razy mniejsza niż w najsilniej zmotoryzowanych krajach Europy.²³ Przyczyna tego leży w jednolitości ruchu drogowego (niemal wyłącznie samochody, bez innych pojazdów) oraz we właściwej, prostokątnej, przejrzystej sieci dróg i ulic, jak również w upowszechnieniu motoryzacji i dyscyplinie uczestników ruchu drogowego.

Kierowca w Polsce obejmować musi swą ostrożnością bardzo różnorodny ruch drogowy, złą sieć dróg i ulic, wreszcie — brak dyscypliny innych uczestników ruchu. Dopiero gdy rozwinię u siebie wystarczającą ostrożność, może mieć szansę, że nie wejdzie w konflikt z prawem karnym.

²³ Wolf Middendorff: Die Kriminologie des Verkehrsdelikts, „Kriminalistik”, Hamburg, 12/1959, str. 499 i nast.

Z wymaganiem należytej ostrożności łączy się obowiązek kierowcy, by nie zagrażał bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu (§ 53 rozp. z 1937 r.).

Również w znaczeniu drogowym porządek publiczny streszcza się w przestrzeganiu podstawowych zasad współżycia społecznego, mimo że pojęcie to w rozumieniu § 53 rozporządzenia nie jest oczywiście zbieżne, z pojęciem zawartym w tytule rozdziału kodeksu karnego, dotyczącego przestępstw przeciwko porządkowi publicznemu, oraz mimo że nie chodzi o naruszenie zawartych tam norm prawnych.

W stosunku do problemów ruchu drogowego porządek publiczny określa cały zestaw przepisów porządkowych obowiązujących na drogach publicznych, a więc nie tylko tych, które regulują płynność i bezpieczeństwo ruchu. Przepisy te zawarte są w ustawie z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych²⁴ oraz w rozporz. z dnia 28 czerwca 1924 r. regulującym używanie i ochronę dróg²⁵, jak również w innych ustawach (m. i. także w prawie o wykroczeniach).

Bezpieczeństwo publiczne obejmuje to wszystko, co mieści się już w zachowaniu należytej ostrożności, jak również obowiązek takiego postępowania, by nie wytworzyć sytuacji jakiegokolwiek zagrożenia dla nie określonych indywidualnie osób lub dóbr, a więc nie tylko dla uczestników ruchu. W pojęciu tym mieści się np. wytwarzanie sytuacji zagrażających spowodowaniem wypadku (jazda z nadmierną szybkością nawet tam, gdzie nie ma ograniczenia szybkości), ryzykanckie wyprzedzanie i wymijanie (nawet bez formalnego naruszenia właściwych przepisów szczegółowych) itd.

Ostatnie zadanie przepisu § 53 rozporządzenia z 1937 r., zakazujące „zakłócania spokoju i porządku publicznego”, ma na celu ochronę dóbr o szerszym zasięgu. Chodzi tu nie tylko o bezpieczeństwo ruchu drogowego, lecz również o dobra z ruchem i drogą nie związane, jak np. interesy mieszkańców domów leżących przy danej ulicy lub drodze. Należą tu więc między innymi np. umyślne przejeżdżanie ptaactwa domowego wypuszczonego — mimo zakazu²⁶ — na drogę, nadużywanie sygnarów w osadach (zwłaszcza w porze nocnej), zaśmiecanie dróg itd. Zachowanie się takie określane jest często mianem chuligaństwa drogowego.

²⁴ Dz. U. z 1921 r. Nr 89, poz. 656.

²⁵ Dz. U. z 1924 r. Nr 61, poz. 611 wraz z późniejszymi zmianami: Dz. U. z 1925 r. Nr 65, poz. 379; z 1927 r. Nr 113, poz. 967; z 1937 r. Nr 58, poz. 458; z 1959 r. Nr 43, poz. 271.

²⁶ Paragraf 29 rozp. z dnia 26 czerwca 1924 r. o używaniu i ochronie dróg.

Zakaz utrudniania ruchu innym użytkownikom dróg nie wymaga zbyt obszernego komentarza. Takie zakłócanie płynności ruchu może przejawiać się w nieprzestrzeganiu przepisów drogowych, mających na celu zapewnienie normalnego toku ruchu. Naruszenie tych przepisów nie prowadzi z reguły do zagrożenia lub wypadku, utrudnia jednak korzystanie z drogi przez innych. Postój w niewłaściwym miejscu tamujący ruch, zbędne zatrzymywanie się w płynnym strumieniu ruchu, niezdecydowane, szerokie skręcanie na skrzyżowaniach, utrudnianie pieszym przechodzenia przez jezdnię wskutek zatrzymywania się na samym przejściu oraz wiele innych stosunkowo mało niebezpiecznych działań podpadnie pod to pojęcie.

Najbardziej istotną częścią przepisu § 53 rozp. jest to, by nie powodować wypadków. Ten zdecydowanie blankietowy przepis wymaga szerszego nieco rozważenia. Zaczniemy od odpowiedzi na pytanie, jakie zachowanie się kierowcy jest najczęściej przyczyną wypadku.

Z technicznego punktu widzenia wypadkiem będzie wszelkie zderzenie się ciał (w znaczeniu fizycznym), powodujące szkodę dla rzeczy, zdrowia lub życia. Jak już wspomnieliśmy, nawet nagle zahamowanie — dla uniknięcia zderzenia — będzie wypadkiem, jeżeli na skutek tego jadący w zahamowanym pojeździe człowiek doznał wskutek tego uszkodzenia ciała przez uderzenie się o jakąś część wozu. Tak samo będziemy mieli również do czynienia z wypadkiem, gdy nieprawidłowo jadący rowerzysta skręci nagle, by uniknąć zderzenia i rozbije sobie głowę wskutek upadku na jezdnię. Zarówno w jednym, jak i drugim przykładzie nie doszło wprawdzie do zderzenia samych pojazdów, doszło jednak mimo to do wypadku na skutek zagrożenia spowodowaniem zderzenia.

Dopóki każdy pojazd porusza się po swojej trasie, która nie krzyżuje się z trasą innego pojazdu, wypadki ograniczają się do wypadnięcia pojazdu z właściwej trasy (np. uderzenie o drzewo, wpadnięcie do rowu itd.). Dopiero gdy dochodzi do krzyżowania się tras jazdy różnych pojazdów lub trasy jazdy z trasą przechodnia, może dojść wtedy (i najczęściej tak się dzieje) do typowych wypadków.

Statystyka wypadków drogowych wskazuje, że 75 — 80% wypadków powstaje z winy człowieka, 12—15% z powodu warunków drogowych, a 6% z powodu defektów pojazdów oraz warunków atmosferycznych. Jeśli chodzi o wypadki z przechodniami, to 89% powstaje z winy kierowcy, a 11% z winy przechodnia.²⁷

²⁷ Roland Grassberger: *Kriminologie des Verkehrsunfalls*, „Kriminalistik”, Hamburg, 7/1958, str. 256 i nast.

- W 1960 roku na 27 642 wypadki zanotowane w Polsce przypada:
- 4 776 — na nadmierną szybkość i niezachowanie należytej ostrożności w czasie jazdy,
 - 4 726 — na nadużycie alkoholu,
 - 2 510 — na wymuszanie pierwszeństwa przejazdu,
 - 2 808 — na nieprawidłowe mijanie i wyprzedzanie,
 - 1 327 — na nieprzestrzeganie znaków drogowych,
 - 1 896 — na brak opieki nad dziećmi,
 - 1 742 — na nieprzestrzeganie przepisów przez pieszych,
 - 815 — na złe warunki atmosferyczne,
 - 621 — na brak zezwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych połączony z nieumiejętnością jazdy,
 - 1 033 — na braki techniczne pojazdu,
 - 5 766 — na różne inne przyczyny.²⁸

Jak wynika z tych danych, przyczyna 70% wypadków leży w nieprzestrzeganiu przepisów drogowych przez kierowców. Zresztą również i pozostałe 30% można w dużej mierze przypisać tej samej przyczynie, z tą jedynie różnicą, że sprawcami wypadku są tu nie tylko kierowcy, lecz także inni uczestnicy ruchu, a nawet osoby postronne (rodzice, dyspozytorzy baz samochodowych, służba drogowa itd.).

Z powyższego zestawienia wynika jasno sposób działania sprawcy. Przepisy drogowe typu ogólnego, a zwłaszcza § 53 rozp. z 1937 r., rozwinięte są w bardzo dużej ilości przepisów szczegółowych, normujących obowiązki kierowcy w każdej niemal typowej sytuacji wynikającej bezpośrednio z ruchu (np. wyprzedzanie, wymijanie, pierwszeństwo na skrzyżowaniach itd.). Natomiast zasady ruchu nie związane bezpośrednio z obecnością na jezdni innych współużytkowników drogi (jazda na śliskiej szosie, omijanie nieprzewidzianych przeszkód, sytuacje nietypowe) mieszczą się w normach generalnych, nakazujących zachowanie należytej ostrożności.

Strona przedmiotowa wypadku drogowego, polegająca na naruszeniu bądź norm administracyjnych dotyczących płynności i bezpieczeństwa ruchu, bądź zasad bezpieczeństwa ruchu wypływających z warunków technicznych, doświadczenia i sytuacji na jezdniach, związana jest nierozłącznie ze stroną podmiotową, gdyż na wypadek składają się zawsze oba te składniki.

Zdarza się, że warunki obiektywne stwarzają taką sytuację, w któ-

²⁸ Analiza i ocena stanu bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach publicznych na terenie kraju oraz działalności jednostek MO w tym zakresie w roku 1960, Kom. Gł. Mil. Ob. (nie opublikowane).

rej zawodzi element subiektywny sprawcy, albo też zdarza się, że sprawca przez subiektywne działanie stwarza taką sytuację obiektywną, w której nieuchronny jest wypadek. Rzadziej mamy do czynienia z jednym tylko elementem; wypadek jest wówczas bardzo łatwy do rozszyfrowania.

Sprawcą wypadku nie musi być oczywiście jedynie kierowca. Może nim być również inny użytkownik jezdni, jak np. przechodzień, rowerzysta lub woźnica. Ponadto **przyczyną wypadku bywa nieraz rzecz** (przeszkoda na drodze), zwierzę, pogoda, droga itd. Jeżeli więc kierowca w tych okolicznościach jest mimowolnym bezpośrednim sprawcą, nie ponosi za wypadek żadnej winy.

5.

Obowiązujący dotychczas kodeks karny z 1932 roku operuje bądź blankietowym przepisem art. 215 k.k., który należy wypełnić konkretną treścią zawartą w przepisach o bezpieczeństwie ruchu drogowego (głównie rozporządzeniem z 1937 roku), bądź też przepisami o treści ogólnej, stosowanymi również i do ruchu drogowego, jak np. art. 230 k.k. (uszkodzenie ciała z wynikiem śmiertelnym), art. 242 (narażenie na niebezpieczeństwo), art. 235 i 236 (uszkodzenie ciała), art. 247 (nieudzielenie pomocy w niebezpieczeństwie) itd.

Ponieważ przepisy kodeksu karnego są w zakresie wypadków drogowych blankietowe, przeto dopóki nie otrzymamy w nowym kodeksie karnym przepisów specjalnych dotyczących odpowiedzialności za spowodowanie wypadków drogowych lub za zagrożenie ich spowodowania, jedyną konkretną, materialną podstawą oceny strony przedmiotowej wypadku będą przepisy i zasady bezpieczeństwa ruchu.

Potrzeba wprowadzenia do kodeksu karnego tych zasad obok samych przepisów była przedmiotem dyskusji w Komisji Kodyfikacyjnej. Kwestionowano tam wprawdzie potrzebę wprowadzania tego pojęcia, ale w wyniku dyskusji zdecydowano się na zamieszczenie określenia „zasady bezpieczeństwa ruchu” obok „przepisów bezpieczeństwa ruchu”.²⁹ Przeważył pogląd, że podczas gdy przepis jest odpowiednikiem typowej sytuacji przewidzianej przez ustawodawcę i wyraźnie nakazuje podjęcie jakiejś akcji lub zakazuje jej podjęcia — wymieniona zasada dotyczy wszystkich sytuacji nietypowych, nie dających się ująć w sztywną formę przepisu, ale wymagających określonego zachowania się uczestnika ruchu,

²⁹ Artykuł 232 rozdziału o przestępstwach przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

zachowania się wynikającego z przesłanek technicznych lub z doświadczenia.

Sztynnym przepisem da się oczywiście określić dopuszczalną najwyższą szybkość pojazdu w różnych okolicznościach, ale nie można w ten sam sposób dostosować jej do warunków atmosferycznych lub do rodzaju i stanu nawierzchni drogi. Można przepisem zakresić warunki, jakim musi odpowiadać pojazd mechaniczny, żeby mógł on być dopuszczony do ruchu, nie można jednak w tej drodze określić sposobów bezpiecznego używania pojazdu w zależności od jego konstrukcji (zupełnie inne właściwości wykazuje pojazd o przednim napędzie, a inne o tylnym; o właściwościach pojazdu decyduje zryw maszyny, system hamulcowy, warunki widoczności dla kierowcy, moc silnika, wielkość pojazdu itd.). Można wreszcie określić przepisem sposób zachowania się kierowcy w normalnych warunkach na jezdni, ale nie można objąć nim sytuacji nie przewidzianych, wytworzonych przez innych użytkowników drogi lub przez nagłe wydarzenia wynikające z sił przyrody i nie dające się przewidzieć ani określić.

Jeżeli więc, w czasie poszukiwania przyczyny wypadku, okaże się, że brak konkretnego przepisu regulującego zachowanie się uczestnika ruchu, to blankietowy przepis o „zachowaniu należytej ostrożności” wypełniamy treścią zasady bezpieczeństwa ruchu, która odpowiada danej sytuacji.

W myśl takich zasad kierowca pojazdu o przednim napędzie może — bez spowodowania niebezpiecznej sytuacji — jechać znacznie szybciej na zakrętach niż kierowca pojazdu o tylnym napędzie. Podobnie pojazd o dużym zrywie i bardzo sprawnych hamulcach pozwala na szybką jazdę bez obawy wywołania niebezpieczeństwa, gdy tymczasem inny pojazd w tych samych warunkach może się okazać pod tym względem bardzo niebezpieczny.

Żaden przepis nie potrafi określić, jak się ma zachować kierowca wtedy, gdy inny uczestnik ruchu nagle i w sposób jaskrawy naruszy obowiązujące przepisy drogowe. W tym wypadku przyjdzie nam z pomocą sama zasada bezpieczeństwa ruchu, bez potrzeby przy tym sięgania po konstrukcję stanu wyższej konieczności (niezbędną jedynie w przypadkach krańcowych).

W ten sposób zasady bezpieczeństwa ruchu uzupełniają przepisy rozporządzeń o bezpieczeństwie ruchu i wraz z tymi ostatnimi pomagają w rozszyfrowaniu strony przedmiotowej wypadku drogowego.

6.

Naruszenie przepisów o bezpieczeństwie ruchu stanowi, jak wiemy, przedmiotową stronę wypadku drogowego. Przyjrzyjmy się więc uję-

ciu tych przepisów w niektórych krajach o silnie rozwiniętej motoryzacji. Chodzi głównie o odpowiedź na pytanie:

Czy przepisy te są sformułowane lepiej czy też gorzej niż analizowany przez nas przepis § 53 rozp. z 1937 r., a następnie — jakie możemy z nich wysnuć wnioski *de lege ferenda*?

Obowiązujący w Niemieckiej Republice Demokratycznej kodeks drogowy³⁰ stanowi w § 1 pkt 1, że:

„ostrożność i wzajemny wzgląd na wszystkich uczestników ruchu stanowią podstawę zachowania się w ruchu drogowym”.

a w punkcie 2, że:

„każdy uczestnik ruchu na drogach publicznych powinien tak się zachowywać, żeby nie narażać na niebezpieczeństwo lub szkodę osób lub rzeczy oraz nie przeszkadzać ani nie sprawiać trudności innym osobom w stopniu większym, niż to jest konieczne.”

Niemal dosłownie taki sam przepis obowiązuje w Niemieckiej Republice Federalnej.³¹

Brytyjski Road Traffic Act³² stanowi, że:

„kto prowadzi pojazd mechaniczny na drodze publicznej bez należytej staranności i ostrożności bądź bez dostatecznego względu na innych użytkowników drogi, ten popełnia przestępstwo.”

Szwajcarski kodeks drogowy³³ zawiera w art. 26 „przepis zasadniczy” (*Grundregel*), dotyczący zachowania się uczestnika ruchu:

„Każdy powinien się tak zachowywać w ruchu drogowym, żeby nie przeszkadzać innym w prawidłowym używaniu dróg i nie narażać ich na niebezpieczeństwo.”

„Szczególna ostrożność obowiązuje w stosunku do dzieci, ułomnych i starych ludzi oraz w przypadkach wskazujących na to, że jakiś użytkownik ruchu zachowa się niewłaściwie.”

Włoski kodeks drogowy³⁴ w art. 101 stanowi, że:

³⁰ Strassenverkehrsordnung und Autobahnordnung, VEB Deutscher Zentralverlag, Berlin 1960 r.

³¹ H. Leist: Der Kraftverkehrsunfall, Memento Verlag, Frankfurt a/Main 1955, str. 267.

³² G.S. Wilkinson: Road Traffic Offences, The Solicitors Law Stationery Society LTD, London 1956. (Zob. poza tym The Road Traffic Act 1930, s. 12 (1), (str. 79).

³³ BG 19.12.1958, Strassenverkehr, Helbing-Lichtenstein, Basel 1960, str. 34.

³⁴ Codice della strada, testo unico 15 giugno 1959, 4. 393, G. Pirola, Milano 1959, str. 73.

„użytkownicy drogi powinni zachowywać się w taki sposób, żeby nie powodować niebezpieczeństwa ani przeszkody w ruchu drogowym.”

Francuski kodeks drogowy nie zawiera generalnej normy dotyczącej zachowania się użytkowników drogi, przystępując od razu do normowania poszczególnych sytuacji i do określenia obowiązków poszczególnych użytkowników drogi.

Wydany ostatnio, bo 4 października 1960 r., czeskosłowacki kodeks drogowy³⁵ stanowi w art. 1, że:

„ruch drogowy wymaga bezpieczeństwa i dobrowolnej dyscypliny wszystkich uczestników ruchu. Każdy musi dbać o to, żeby nie zagrażać bezpieczeństwu i płynności ruchu drogowego, życiu i zdrowiu osób oraz mieniu, jak również żeby nie powodować uszkodzeń drogi.”

Wyżej przytoczone przepisy różnych krajów wskazują więc na to, że kodeksy drogowe tych państw (poza Francją) podkreślają w klauzuli generalnej obowiązek przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu i jego płynności, przy czym najwyraźniej — ale i nieco kazuistycznie — czyni to szwajcarski kodeks drogowy, który szczególną opieką otacza dzieci, ludzi starych i ułomnych.

Szwajcarski kodeks drogowy zawiera ponadto — w ramach tej generalnej klauzuli — bardzo charakterystyczny przepis, który zobowiązuje kierowcę do liczenia się z tym, iż jakiś użytkownik drogi postąpi wbrew przepisom drogowym. Znaczenie tego przepisu wymaga szczegółowego rozważenia w ramach problemu tzw. „ograniczonego zaufania”. Jest on bardzo istotny w całości ustawodawstwa dotyczącego ruchu drogowego i zasługuje na wprowadzenie go również także do naszego nowego kodeksu drogowego.

Przepisy naszego rozporządzenia z 1937 roku, w porównaniu z przepisami różnych krajów, które wyżej przytoczono, są mocno przestarzałe zarówno w dziedzinie techniki, jak i sformułowań prawnych. Zwłaszcza dotyczy do przepisu § 53 rozp. z 1937 roku, bo przepis ten jest za mało precyzyjny, obejmuje dziedziny nie związane bezpośrednio z ruchem drogowym i zawiera za dużo członów częściowo na siebie zachodzących. Może on, oczywiście, służyć za narzędzie represji wszędzie tam, gdzie dana sytuacja nie da się podciągnąć pod przepis szczególny, ale nie jest, nawet jako przepis blankietowy, najszcześliwiej zredagowany. Przepis tego rodzaju jest, rzecz jasna, potrzebny w kodeksie drogowym, musi on

³⁵ Zbierka zakonov Ceskoslowenskej Socialistickej Republiky 1960, Nr 57, poz. 141.

jednak być krótki i zwięzły i mieć jedynie charakter przepisu pomocniczego w wypadkach nietypowych.

Sytuacja dotychczasowa ulegnie u nas pod tym względem dużej (i to korzystnej) zmianie z chwilą wprowadzenia nowego kodeksu drogowego³⁶, który jest już opracowany i jeszcze w roku bieżącym (1961) ma się stać ustawą.

³⁶ Projekt kodeksu drogowego, opracowany przez Organizację Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego Polskiego Związku Motorowego, Warszawa (nie opublikowany).

UWAGA!

UWAGA

JUŻ UKAZAŁY SIĘ W SPRZEDAŻY

następujące

KSIĄŻKI PRAWNICZE

Białobrzeski J., Wiśniewski M. — TABELE POTRĄCEN PODATKU OD WYNAGRODZEŃ ORAZ PODSTAWOWE ZASADY OBLICZANIA PODATKU OD WYNAGRODZEŃ. Wyd. II. Cena zł 12,—

Gersdorff M., Michałowski T. — ROZLICZENIA PIENIĘŻNE JEDNOSTEK GOSPODARKI USPOŁECZNIONEJ. Wyd. II zmienione. Cena zł 30,—

Lipiński K. — KODEKS POSTĘPOWANIA CYWILNEGO ORAZ PRZEPISY WPROWADZAJĄCE I ZWIĄZKOWE Z ORZECZNICTWEM OKRESU POWOJENNEGO I KOMENTARZEM. Wyd. II rozszerzone i uzupełnione. Cena zł 97,—

Do nabycia w księgarniach „Domu Książki” lub w drodze zamówień kierowanych bezpośrednio pod adresem:

WYDAWNICTWO PRAWNICZE, Warszawa, Al. Ujazdowskie 11
