

Tadeusz Cyprian

Przestępstwa komunikacyjne w projekcie nowego kodeksu karnego

Palestra 7/5(65), 27-38

1963

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.

obecnie najdłuższemu terminowi przedawnienia, choć już dawniej stanowił tylko połowę takiego terminu. Ustalenie tak długiego terminu przedawnienia nie jest obecnie potrzebne do ochrony interesów poszkodowanych.

12. Wprowadzone przez projekt w stosunku do obecnie obowiązującego prawa zmiany i uzupełnienia przepisów o czynach niedozwolonych należy uznać za pozytywne i uzasadnione. Jednakże w wypadkach przeze mnie przytoczonych są one, moim zdaniem, niewystarczające.

TADEUSZ CYPRIAN

Przestępstwa komunikacyjne w projekcie nowego kodeksu karnego

I

Kodeks karny z roku 1932 nie uwzględnia w ogóle postulatów bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż nie zawiera w tym względzie żadnych przepisów specjalnych. Mimo że już w owym czasie motoryzacja w wielu krajach Europy i Ameryki poczyniła znaczne postępy, przy czym również w Polsce stale rosła liczba pojazdów mechanicznych i było oczywiste, że będzie rosła coraz szybciej — kodeks z 1932 r. wszelkie problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego pominął milczeniem.

Jest to tym bardziej uderzające, że istniały już wtedy przepisy regulujące ruch na drogach publicznych¹ w brzmieniu ustalonym przez rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 lutego 1928^{1a}, przy czym rozporządzeniem wykonawczym do tego ostatniego rozporządzenia jest wydane w roku 1937 rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r.^{1b}, które definitywnie uregulowało na długie lata — w zakresie administracyjnym i karno-administracyjnym — problem bezpieczeństwa ruchu.

Mimo istnienia przepisów z roku 1921 i 1928 ówczesna Komisja Kodyfikacyjna nie uznała za potrzebne zamieścić w kodeksie karnym przepisów wiążących się z przepisami powołanych aktów prawnych z roku 1921 i 1928. Ograniczono się jedynie do ogólnych przepisów o sprowadzeniu powszechnego niebezpieczeństwa w komunikacji (art. 215 k.k.), co oczywiście żadną miarą nie odpowiadało potrzebom życia.²

W całym kodeksie karnym z 1932 r. nie ma ani jednego przepisu, który by dotyczył bezpośrednio przestępstw popełnionych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, chociaż w tym czasie wypadki drogowe były wcale liczne. Sprawy te, w razie stosowania do nich przepisów kodeksu karnego, trzeba było zatem podciągać pod przepisy bardzo ogólnej natury, zu-

¹ Dz. U. Nr 89, poz. 656.

^{1a} Dz. U. Nr 18, poz. 151.

^{1b} Dz. U. Nr 85, poz. 616 z późniejszymi zmianami.

² Tadeusz Cyprian: Odpowiedzialność karna za wypadki drogowe, „Ruch Prawniczy

¹ *Ekonomiczny*” nr 3/1961, str. 73 i nast.

pełnie nie odpowiadające specyfice ruchu drogowego.³ Tak więc w razie katastrofy połączonej ze śmiercią człowieka wchodził w rachubę art. 230 § 1 k.k., w razie uniknięcia wypadku śmiertelnego — art. 242, w razie uszkodzenia ciała — art. 235 lub 236, wreszcie w razie ucieczki kierowcy, który spowodował wypadek — art. 247 k.k. Stosowanie przepisów tych artykułów pozostawało zawsze w związku z czynem, który wskazywał na to, że taki lub inny wynik wypadku związany jest ze spowodowaniem niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji.⁴

Należy dodać, że przepis art. 215 k.k. miał na widoku winę umyślną; § 2 tego artykułu, dotyczący winy nieumyślnej, zawiera tak niską sankcję karną, że nie nadaje się do stosowania tam, gdzie idzie o poważniejszy wypadek. Stąd też zrozumiałe jest przejście orzecznictwa na konstrukcję zamiaru ewentualnego w związku z § 1 art. 215, konstrukcję jednak sztuczną, niezyciową i wadliwą z punktu widzenia teorii. Ale sądy nie miały innej rady, gdyż ustawodawca nie dał im żadnego odpowiedniego narzędzia do ręki.

Prawo o wykroczeniach z roku 1932 również nie zawiera żadnego przepisu dotyczącego ruchu pojazdów (nie tylko mechanicznych) na drogach publicznych. Są tam przepisy o kolejach (art. 42), o oświetleniu miejsc publicznych (art. 45), ale nie ma ani słowa o porządku i bezpieczeństwie na drogach publicznych. Ustawodawca wychodził widocznie z założenia, że skoro jest już rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z roku 1937 oraz są różne rozporządzenia administracyjne dotyczące dróg publicznych, to zbędne jest wspomnianie o tych materiałach w kodeksie karnym i w prawie o wykroczeniach.

W tych warunkach orzecznictwo sądowe w sprawach drogowych poszło z konieczności zupełnie niewłaściwą drogą, naginając nieodpowiednie przepisy do celów, do których nie były wcale przeznaczone.

Przepisy kodeksu karnego, a zwłaszcza przepis art. 215 k.k., miał na widoku raczej trakcję szynową (koleje) z pominięciem nie tylko komunikacji drogowej, ale również powietrznej i wodnej.

Należy więc stwierdzić, że ustawodawca działał w roku 1932 w zupełnym oderwaniu od wymagań postępu technicznego, przy czym nie tylko nie przewidział naturalnego rozwoju techniki (co miało już miejsce w innych krajach), ale nawet nie potrafił dostosować przepisów karnych do tego poziomu techniki, jaki istniał w owym czasie w Polsce.

Stan ten trwa do dnia dzisiejszego. Ulegnie on wydatnej poprawie dopiero z chwilą, gdy wejdzie w życie nowy kodeks karny.

II

Komisja Kodyfikacyjna, opracowując projekt nowego kodeksu karnego, wychodziła z założenia, że podczas gdy w latach międzywojennych motorowy ruch drogowy odgrywał w Polsce podrzędną rolę w stosunku do komunikacji szynowej, a komunikacja wodna i powietrzna nie nastęrczały niemal okazji do ingerencji prawa karnego, to obecnie drogowy ruch motorowy wysunął się zdecydo-

³ Tadeusz Cyprian: Pojęcie wypadku drogowego, „Państwo i Prawo” nr 4—5/1961, str. 733 i nast.

⁴ Tadeusz Cyprian: Ocena strony przedmiotowej wypadku drogowego, „Palestra” nr 5/1961, str. 39 i nast.

wanie na pierwsze miejsce z punktu widzenia zainteresowań prawa karnego, a komunikacja wodna i powietrzna nabierają coraz większego znaczenia.

Do tej więc zmienionej sytuacji należało dostosować przepisy nowego kodeksu karnego.

Do realizacji powyższych postulatów prowadziły dwie drogi. Jedną z tych dróg — to zamieszczenie w kodeksie karnym blankietowego raczej rozdziału o przestępstwach w komunikacji (bez dostosowywania jego przepisów do poszczególnych rodzajów tej komunikacji) z jednoczesnym przeniesieniem spraw drogowych do osobnej ustawy, która by łączyła w sobie całość problematyki drogowej, a więc przepisy zarówno karne, jak i karno-administracyjne oraz porządkowe. Ale droga ta prowadzi do parcelacji kodeksu karnego, co jest rzeczą niepożądaną.

Drugą z tych dróg — to umieszczenie w kodeksie karnym obszernego rozdziału dotyczącego przestępstw w komunikacji z rozbiciem tego rozdziału na poszczególne rodzaje tej komunikacji i pozostawienie całokształtu skomplikowanych przepisów karno-administracyjnych oraz porządkowych do osobnej ustawy, mianowicie do tzw. kodeksu drogowego.

Decyzja co do wyboru jednej z tych dwóch dróg zależy od systemu prawa karnego przyjętego w danym kraju. Tam, gdzie wykroczenia poddane są kompetencji sądów i objęte kodeksem karnym, łatwo jest wyodrębnić osobny rozdział dotyczący wykroczeń drogowych w dziale wykroczeń, umieszczając jednocześnie osobny rozdział dotyczący przestępstw drogowych w dziale przestępstw. Oczywiście również i wtedy wszelkie normy administracyjne, które dotyczą spraw drogowych (pojazd, kierowca, droga), muszą się znaleźć poza kodeksem w zbiorze ogólnego prawa administracyjnego.

Natomiast tam, gdzie kodeks karny jest dwuczęściowy, trzeba połączyć normy karne (wykroczenia) z normami administracyjnymi w jednym kodeksie drogowym — z jednoczesnym objęciem przez kodeks karny norm karnych dotyczących przestępstw drogowych w ramach osobnego rozdziału o przestępstwach komunikacyjnych. Droga ta ma ponadto jeszcze i tę zaletę, że pozwala na łączenie przepisów dotyczących komunikacji w ogóle (droga, kolej, woda, powietrze) w jedną organiczną całość (przy wyodrębnieniu specyficznych przepisów dotyczących ruchu drogowego), co zwalnia ustawodawcę od powtarzania wielu stanów faktycznych w kilku miejscach kodeksu.

Ponadto nie trzeba zapominać, że całość ustawodawczego uregulowania omawianego tu przez nas problemu obejmuje dziedzinę prawa cywilnego (zwłaszcza problemy odszkodowań), karnego (penalizacja przestępstw), administracyjnego (normy dotyczące pojazdów, porządek drogowy, uprawnienia do prowadzenia pojazdów itd.), wreszcie karno-administracyjnego (penalizacja wykroczeń w ruchu drogowym), stanowi więc zagadnienie kompleksowe, które wymaga uregulowania w różnych ustawach związanych z różnymi dziedzinami prawa.

Opierając się na tych rozważaniach, Komisja Kodyfikacyjna postanowiła zamieścić w projekcie kodeksu karnego obszerny rozdział dotyczący przestępstw w dziedzinie komunikacji, podzielić ten rozdział w zależności od normowanej materii, a resztę problematyki pozostawić do uregulowania w osobnej ustawie oraz rozporządzeniach wykonawczych.⁵

⁵ Zob.: ustawa z dnia 27 listopada 1961 o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 53, poz. 295) oraz rozporządzenie wykonawcze do tej ustawy, czyli tzw. kodeks drogowy (Dz. U. z 1962 r. Nr 61, poz. 296).

III

Rozdział III projektu kodeksu karnego⁶ nosi tytuł „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji” i składa się z dwunastu artykułów. Dotyczy on komunikacji drogowej, kolejowej, wodnej i powietrznej.

Jako kodyfikacja najnowsza, projekt uwzględnia najnowocześniejsze postulaty w tej dziedzinie, korzystając z doświadczeń krajów o silnie rozwiniętej motoryzacji i dostosowując do wymagań życia zarówno sformułowania ogólne, jak i przepisy o charakterze kazuistycznym.

Projekt kodeksu daje w części ogólnej nowe sformułowanie winy, obok bowiem winy umyślnej i nieumyślnej przewiduje także winę kombinowaną (*culpa dolo exorta*), wprowadzając tę ostatnią konstrukcję winy również w związku z przestępstwami popełnionymi przez kierowców pojazdów mechanicznych, gdyż odpowiada ona jak najbardziej wymaganiom życia.

Projekt wprowadza w części ogólnej pojęcie dopuszczalnego ryzyka, które również ma bardzo duże znaczenie przy ocenie przestępstw komunikacyjnych. Wszelka komunikacja, zwłaszcza zaś motorowa, połączona jest z ryzykiem. Uwzględnienie tego ryzyka w kodeksie karnym, określenie granic tego ryzyka oraz przyznanie uczestnikom ruchu (kierowcom, kapitanom statków, maszynistom kolejowym, pilotom itd.) prawa do podejmowania ryzyka jest bardzo cenną zdobyczą nowoczesnego systemu prawa karnego.

Jeśli chodzi o stronę przedmiotową, to projekt zna 1) samo sprowadzenie stanu zagrożenia dla życia, zdrowia lub mienia w znacznych rozmiarach oraz 2) sprowadzenie wypadku lub katastrofy.⁷

Projekt pozostawia praktyce rozgraniczenie tych dwóch pojęć. Będzie to miało znaczenie przede wszystkim w sprawach dotyczących komunikacji kolejowej, wodnej i powietrznej, gdzie już samo odczucie językowe, niezależnie od tradycyjnej terminologii, każe mówić raczej o katastrofie, jeśli dochodzi już do ingerencji prawa karnego. Natomiast w komunikacji drogowej praktyka sądowa będzie musiała przeprowadzić rozgraniczenie wypadku od katastrofy na podstawie jej rozmiarów i skutków.

IV

1. Rozdział rozpoczyna się przepisem art. 246, który przewiduje spowodowanie wypadku lub katastrofy we wszelkich dziedzinach komunikacji. Rozdział ten jest punktem wyjścia do dalszych przepisów, dotyczących przede wszystkim sprawy ruchu drogowego.⁸

⁶ Projekt kodeksu karnego, uchwalony przez Komisję Kodyfikacyjną, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1963.

⁷ Tadeusz Cyprian: Strona przedmiotowa wypadku drogowego, „Nowe Prawo” nr 5/1961, str. 594 i nast.

⁸ Art. 246 projektu brzmi:

„Art. 246. § 1. Kto powoduje katastrofę lub inny wypadek w ruchu drogowym, kolejowym, wodnym lub powietrznym, zagrażający bezpośrednio życiu lub zdrowiu człowieka albo mieniu w znacznych rozmiarach, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3.

§ 2. Jeżeli czyn popełniono z winy nieumyślnej, sprawca podlega karze pozbawienia wolności do lat 3 lub grzywny.”

(§ 3 dotyczy karalnych przygotowań do spowodowania katastrofy w komunikacji; grozi za to kara pozbawienia wolności do 5 lat).

Projekt przewiduje różne postacie naruszenia przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu prowadzące do zagrożenia lub wypadku, karalność prowadzenia pojazdu przez kierowcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości, karalność prowadzenia pojazdu mechanicznego przez kierowcę niezdatnego do tej czynności fizycznie lub psychicznie, karalność odmowy poddania się badaniu, odpowiedzialność ludzi kierujących pojazdami samochodowymi (w przedsiębiorstwach) oraz karalność ucieczki kierowcy po wypadku. To jest ogół stanów faktycznych wyczerpująco ujęty przez przepisy projektu dotyczące wypadków drogowych.

Przepis art. 246 zrywa ze stanem faktycznym „sprowadzenia powszechnego niebezpieczeństwa w komunikacji” (art. 215 k.k. z 1932), przenosząc sprawę na realny grunt „spowodowania katastrofy lub innego wypadku”, i to „zagrożającego bezpośrednio życiu lub zdrowiu człowieka albo mieniu w znacznych rozmiarach”.

W ten sposób mamy już do czynienia z konkretną, uchwytną sytuacją w postaci przestępstwa skutkowego (skutkiem jest „katastrofa lub wypadek”), dającego się ustalić na podstawie przebiegu zajścia. Musi to więc być „katastrofa lub wypadek” (będziemy to określali jako „wypadek”, gdyż ten termin lepiej oddaje zajścia w ruchu drogowym, dopóki nie przybrały one szczególnie wielkich rozmiarów), a więc jakaś zmiana w świecie zewnętrznym, jak np. zderzenie się pojazdów, wpadnięcie pojazdu na drzewo, do rowu, najechanie przechodnia itd.

Nie wystarczy zatem do zastosowania tego przepisu taka sytuacja, która przez moment mogła się zakończyć wypadkiem (np. zahamowanie w ostatniej chwili w celu uniknięcia zderzenia). Wydaje się to słuszne, gdyż potencjalnie takie „momenty zagrożenia” zdarzają się na każdym kroku i w każdej chwili i są integralną częścią ruchu drogowego, w którym tory pojazdów stale się krzyżują. Nie stoi to oczywiście na przeszkodzie karalności szczególnie groźnych sytuacji (vide art. 247).

Nabomiast ocena, czy wypadek ten „bezpośrednio zagrażał” życiu, zdrowiu lub mieniu, będzie już leżała w ramach swobodnego uznania sędziowskiego, gdyż nie da się ona ustawowo określić.

Czy zderzenie dwóch taksówek, których pasażerowie i kierowcy wyszli bez szwanku, „bezpośrednio zagrażało” ich życiu lub zdrowiu — może ustalić tylko sędzia na podstawie oceny konkretnej sytuacji faktycznej.

Również ocena „mienia w znacznych rozmiarach” musi być pozostawiona praktyce⁹, która ustali pewne przeciętne normy zależnie od kosztów, jakie pociągają za sobą uszkodzenia.

Jest rzeczą jasną, że pod przepis ten podpadną wszelkie konkretne uszkodzenia zdrowia lub mienia, a tym bardziej spowodowanie śmierci (ewentualnie w zbiegu ustaw z odpowiednimi przepisami innych rozdziałów kodeksu).

Przepis art. 246 ma zastosowanie w równej mierze do wszelkich rodzajów komunikacji (droga, szyny, powietrze, woda).

Dla praktyki najbardziej istotny będzie przepis § 2 tegoż artykułu 246, przewidujący karalność czynu popełnionego z winy nieumyślnej. Normalnie, żaden uczestnik ruchu drogowego nie prowokuje świadomie i rozmyślnie zagrożenia dla życia, zdrowia lub mienia (poza wypadkami sabotażu lub rozmyślnego dybania na życie ludzkie, co jest zjawiskiem bardzo rzadkim), gdyż może tu sam paść ofiarą.

⁹ Zwykle granica tych „znacznych” rozmiarów opiera się na zasadach odszkodowawczych Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń

Zazwyczaj wypadki drogowe dochodzą do skutku z powodu winy nieumyślnej i jeżeli orzecznictwo oparte na art. 215 k.k. z 1932 stosowało tu konstrukcję zamiaru ewentualnego, to jedynie z braku odpowiedniej sankcji w § 2 art. 215 k.k. Obecnie przy podwyższonej sankcji będzie można bez trudu stosować przepis art. 246 § 2, ewentualnie w zbiegu z odpowiednim przepisem innych rozdziałów kodeksu.

2. Wprawdzie sytuacje, które miały się zakończyć wypadkiem, zdarzają się w ruchu drogowym na każdym kroku, to jednak dopóki przyczyna ich tkwi w samej naturze tego ruchu, nie można mówić o karalności. Dopiero gdy dany uczestnik ruchu drogowego prowokuje z własnej winy groźną sytuację, wchodzi w zastosowanie przepis art. 247 projektu, i to zarówno wtedy, gdy zachodzi wina umyślna (§ 1), jak i wtedy, gdy zachodzi wina nieumyślna (§ 2).¹⁰

O winie umyślnej będzie mowa zwłaszcza w razie tzw. bezwzględności¹¹, o winie nieumyślnej zaś — w razie rażącej nieostrożności. Pojęcie bezwzględności, znane prawu anglosaskiemu (*reckless driving*), polega na jeździe bez respektowania praw i trudności innych użytkowników drogi, ale zarazem bez naruszania konkretnych przepisów drogowych (np. ostre hamowanie przed „zebrami” mogące płozyć przechodniów, jazda z maksymalną dopuszczalną szybkością na ruchliwych ulicach, wykorzystywanie prawa pierwszeństwa przejazdu w stosunku do ciężkiego pociągu drogowego, któremu trudno hamować itd.).

3. W wymienionych wyżej przepisach, dotyczących przestępstw we wszystkich dziedzinach komunikacji, występuje jedynie wina umyślna lub nieumyślna, natomiast wina kombinowana pojawia się dopiero w art. 248, który dotyczy specjalnie kierowców pojazdów mechanicznych.¹²

Wprowadzenie do projektu kodeksu karnego na szeroką skalę konstrukcji winy kombinowanej podyktowane zostało wymaganiami życia w epoce postępu nauki i techniki, na każdym bowiem kroku widzimy, jak działanie w stosunkowo nieznacznym nasileniu winy umyślnej pociąga za sobą bardzo poważne konsekwencje, będące już wynikiem winy nieumyślnej. Występuje to zwłaszcza w dziedzinie komunikacji, gdzie człowiek obsługuje potężną maszynę o ogromnej masie i szybkości. Najmniejsze „rozmyślne uchybienie” obowiązkom i prawidłom obsługi, najmniejsze umyślne nieprzestrzeżenie znaków drogowych, przepisów ruchu czy reguł bezpieczeństwa prowadzi do nieobliczalnej w skutkach katastrofy, objętej już drugim członem winy kombinowanej, mianowicie nieumyślnością.

¹⁰ Art. 277 projektu brzmi:

„Art. 247. § 1. Kto powoduje sytuację grożącą bezpośrednio katastrofą lub wypadkiem określonym w art. 246 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

§ 2. Jeżeli czyn popełniono z winy nieumyślnej, sprawca podlega karze pozbawienia wolności do roku lub grzywny.”

¹¹ Tadeusz Cyprian: *Bezwzględność przyczyną wypadków drogowych*, „Problemy Kryminalistyki” nr 36/1962.

¹² Art. 248 projektu brzmi:

„Art. 248. § 1. Kierowca pojazdu mechanicznego, który przez naruszenie przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu powoduje z winy nieumyślnej katastrofę lub wypadek określony w art. 246 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 10.

§ 2. Kierowca pojazdu mechanicznego, który przez naruszenie przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu powoduje z winy nieumyślnej sytuację grożącą bezpośrednio katastrofą lub wypadkiem, o którym mowa w art. 246 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3 lub grzywny.

§ 3. Jeżeli sprawca czynu określonego w § 1 z winy nieumyślnej naruszył przepisy lub zasady bezpieczeństwa ruchu, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.”

Tak ujęty przepis odpowiada w pełni postulatom życia w dziedzinie nowoczesnej komunikacji motorowej.

W § 2 art. 248¹³ również mamy winę kombinowaną, której pierwszy człon (wina umyślna) jest identyczny z tym samym członem paragrafu poprzedniego (umyślne naruszenie przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu), drugi natomiast (wina nieumyślna w tych samych obu sytuacjach) zawiera skutek nie w postaci wypadku, lecz w postaci zagrożenia. Ten mniej społecznie niebezpieczny skutek prowadzi do łagodniejszej sankcji karnej.

Wreszcie § 3 artykułu 248¹⁴ dotyczy sytuacji, gdy kierowca nieumyślnie narusza przepisy i zasady bezpieczeństwa ruchu i przez to — również z winy nieumyślnej — powoduje wypadek. Nie ma tu już winy kombinowanej, gdyż całość stanu faktycznego mieści się w ramach winy nieumyślnej.

Projekt ujmuje jednak w ten sposób odpowiedzialność karną jedynie kierowców pojazdów mechanicznych (art. 248); inni użytkownicy drogi odpowiadają z art. 246 i 247 projektu.

4. Projekt poświęca sporo uwagi sprawie nadużywania alkoholu. Nie wprowadzając sztywnych granic stężenia alkoholu we krwi, które przesądzają o karalności, przewiduje on pięć możliwych sytuacji (art. 249 i 250).

Pierwsza dotyczy kierowcy powodującego wypadek¹⁵ w czasie prowadzenia w stanie upojenia alkoholowego pojazdu mechanicznego (art. 249 § 1). Sytuacja jest tu analogiczna do sytuacji objętej przepisem art. 246 § 2 (wina nieumyślna, konkretny wypadek), różnica zaś polega jedynie na znacznie podwyższonej sankcji karnej, i to zarówno w dolnej, jak i górnej granicy.

Następna sytuacja¹⁶ obejmuje sprowadzenie przez pijanego kierowcę nie wypadku, lecz zagrożenia (art. 249 § 2). Sytuacja jest tu analogiczna do objętej przepisem art. 247 § 2, różnica zaś również polega na wysokości zagrożonej sankcji.

Trzecia sytuacja¹⁷ obejmuje sam fakt prowadzenia w stanie nietrzeźwym pojazdu mechanicznego bez spowodowania jakiegokolwiek zagrożenia lub wypadku (art. 250 § 1).

Czwarta sytuacja obejmuje inne podmioty przestępstw, a więc nie kierowców pojazdów mechanicznych (art. 250 § 2).¹⁸ Objęci będą tym przepisem woźnice, rowerzyści itd. Sankcje karne są tu łagodniejsze, ze względu bowiem na małą szybkość (pojazdy konne) lub małą masę (rowery) niebezpieczeństwo spowodowane przez te pojazdy jest na ogół stosunkowo mniejsze w sytuacji, w której karalne jest nie

¹³ Patrz przyp. 12.

¹⁴ Patrz przyp. 12.

¹⁵ Art. 249 projektu brzmi:

„Art. 249. § 1. Kierowca pojazdu mechanicznego, który w stanie nietrzeźwości powoduje z winy nieumyślnej katastrofę lub wypadek określony w art. 246 § 1, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.

§ 2. Kierowca pojazdu mechanicznego, który w stanie nietrzeźwości powoduje z winy nieumyślnej sytuację grozącą bezpośrednio katastrofą lub wypadkiem, o którym mowa w art. 246 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.”

¹⁶ Patrz przy. 15.

¹⁷ Art. 250 projektu brzmi:

„Art. 250 § 1. Kierowca, który w stanie nietrzeźwości prowadzi pojazd mechaniczny, podlega karze pozbawienia wolności do lat 2 lub grzywny.

§ 2. Kto w stanie nietrzeźwości prowadzi inny pojazd, podlega karze pozbawienia wolności do roku lub grzywny.

§ 3. Usiłowanie przestępstwa określonego w § 1 lub 2 jest karalne.”

¹⁸ Patrz przyp. 17.

samo spowodowanie wypadku lub zagrożenia, lecz tylko fakt prowadzenia w stanie nietrzeźwym danego pojazdu.

Wreszcie ostatnia sytuacja obejmuje usiłowanie prowadzenia w stanie nietrzeźwym wszystkich pojazdów (art. 250 § 3).¹⁹ Praktycznie biorąc, sytuacja taka powstanie zawsze wtedy, gdy pijany kierowca lub woźnica znajdzie się już w wozie, choć jeszcze nie ruszy z miejsca.

Jak wynika z przytoczonych przepisów dotyczących karalnego stanu nietrzeźwości, stan ten określany jest — odmiennie od dotychczasowej praktyki — jednolicie.²⁰ Sprawę jego oceny na podstawie stopnia stężenia alkoholu we krwi pozostawiono orzecznictwu (które w Polsce jest jednolite i przyjmuje jako „próg nietrzeźwości” stężenie 0,5‰).²¹

Wszystkie te przepisy przewidują jedynie sytuacje spowodowane działaniem z winy nieumyślnej; w razie stwierdzenia winy umyślnej wejdzie w zastosowanie surowszy przepis art. 246 § 1, dotyczący tej postaci winy.

Przepis art. 250 traktujący o karalności stanu nietrzeźwości nie dotyczy pieszych, pociąganych do odpowiedzialności karno-administracyjnej za wykroczenie. Niebezpieczeństwo spowodowane samym faktem znajdowania się pijanych przechodniów na drodze jest zbyt małe, by penalizacja musiała nastąpić w ramach przepisów kodeksu karnego. Jeżeli pijany przechodzień stanie się przyczyną zagrożenia lub wypadku, będzie i tak odpowiadać z art. 246 § 2 lub 247 § 2 za działanie z winy nieumyślnej albo na podstawie przepisu o *Rauschdelikt*, przyjętego również przez projekt.

Karalność usiłowania prowadzenia pojazdu mechanicznego przez pijanego kierowcę (art. 250 § 3) jest życiowo potrzebna, gdyż nie można czekać, aż kierowca oczywiście pijany (w takim stanie wychodzi np. z restauracji) siądzie za kierownicą i ruszy z miejsca, jeżeli takiemu faktowi można zapobiec.

5. Stopień fizycznej i psychicznej zdatności kierowcy do prowadzenia pojazdu mechanicznego jest już od dawna przedmiotem badań instytutów psychologii ruchu (np. Wiedeń, Stuttgart). Badania te wykazują, że nie zawsze formalne uprawnienia (tzw. prawo jazdy) idą w parze z rzeczywistą zdolnością prowadzenia pojazdu.

Zakłócenie tej zdolności może być chwilowe, np. przez przemęczenie, senność, złe samopoczucie lub zły stan zdrowia. Ale bywa i tak, że zdolność ta może być upośledzona stale, np. przez spadek sprawności wzroku, słuchu lub szybkości reakcji w miarę postępującej starości lub jakiejś trwałej choroby.

Jeżeli kierowca wie o tym, to nie wolno mu siadać za kierownicą, a jeżeli mimo to tak postępuje, zagraża poważnie bezpieczeństwu ruchu. Stąd właśnie penalizacja takiego zachowania się unormowana w art. 251 projektu.²² Oczywiście rów-

¹⁹ Patrz przyp. 17.

²⁰ Tadeusz Cyprian: „Alkohol a wypadki drogowe, „Problemy Kryminalistyki” nr 34/1961, str. 749 i nast.; Jerzy Sawicki: „Karalne stany nietrzeźwości na marginesie ustawy antyalkoholowej z 1959 roku, „Państwo i Prawo” 1960, str. 644.

²¹ Tadeusz Cyprian: „Czy sztywny próg nietrzeźwości? „Nowe Prawo” nr 4/1962, str. 493 i nast.; Sawicki-Kowalska: „Alkohol w prawie karnym, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1958; Arnold Gubiński: „Stan czy stany nietrzeźwości, „Państwo i Prawo” 1960, str. 988 i nast.

²² Art. 251 projektu brzmi:

„Art. 251. § 1. Kierowca, który prowadzi pojazd mechaniczny będąc do tego niezdatny fizycznie lub psychicznie albo nie mając do tego wymaganych uprawnień, podlega karze pozbawienia wolności do lat 2 lub grzywny,

§ 2. Usiłowanie jest karalne.”

nież i tu owa „niezdarność” musi być przedmiotem oceny sądu w każdym poszczególnym wypadku, a ewentualnie musi się opierać na ekspertyzie biegłych.

Do tych materialnych przyczyn niezdatności projekt dodał jeszcze trzecią, formalną, w postaci braku wymaganych uprawnień, a mianowicie braku prawa jazdy (i to odpowiedniej kategorii). Wymaganie to jest wprawdzie formalne, ale za nim kryje się materialna treść. W dobie upowszechnienia i udostępnienia pojazdu mechanicznego (a zwłaszcza motocykla) szerokie koła ludzi zapoznają się praktycznie z jego obsługą i siadają za kierownicą bez należytego jednak przygotowania, a zwłaszcza bez znajomości przepisów drogowych. Stąd tak liczne wypadki spowodowane przez tego rodzaju amatorów jazdy.

Podstawowym sprawdzianem znajomości tych przepisów drogowych, jak również dostatecznego opanowania technicznej strony prowadzenia pojazdu jest egzamin zakończony udzieleniem prawa jazdy. W celu zapobieżenia rosnącej fali wypadków spowodowanych przez nienależycie przygotowanych kierowców projekt polski podniósł brak tych kwalifikacji do rangi występkę karanego sądownie.

6. Z przepisem omawianego artykułu 251, który, jak zaznaczyliśmy, dotyczy sprawności fizycznej i psychicznej kierowcy, łączy się problem sankcji karnej za odmowę poddania się badaniu tej sprawności.

Również i odpowiedni przepis w tej mierze (art. 252)²³ jest nowością w ustawodawstwie karnym w tej dziedzinie.

Karalność odmowy poddania się badaniu na żądanie uprawnionej władzy, przewidziana w rozdziale o przestępstwach przeciwko wymiarowi sprawiedliwości (art. 350), legalizuje jednocześnie pobieranie krwi badanego, co — obiektywnie rzecz biorąc — jest przecież naruszeniem jego nietykalności cielesnej.

7. Prócz przepisów dotyczących bezpośrednio kierowców projekt zawiera jeden przepis o odpowiedzialności osób za kierowanie transportem samochodowym.

Transport samochodowy osób i towarów przybrał dziś takie rozmiary, że duże przedsiębiorstwa państwowe lub spółdzielcze zatrudniają b. wielu kierowców i dysponują nieraz dużym taborem samochodów, autobusów i samochodów ciężarowych. W takich przedsiębiorstwach szczególną odpowiedzialność ponoszą kierownicy ruchu, i to zarówno za stan techniczny samego taboru, jak i za stan fizyczny i psychiczny zatrudnionych kierowców, nie mówiąc już o wymaganiach dotyczących ich doboru oraz stopnia wiedzy fachowej i doświadczenia.

Fałszywe oszczędzanie w zakresie utrzymania taboru w pełnej sprawności technicznej oraz utrzymania kierowców w pełnej sprawności fizycznej i psychicznej odbija się na bezpieczeństwie ruchu. Bardzo często moralnymi i pośrednimi sprawcami wypadków, jakie się w tych warunkach zdarzają, są ludzie, którzy wypuszczają na drogę niesprawny samochód albo przemęczonego, chorego lub niedysponowanego kierowcę.

Te właśnie okoliczności ma na uwadze projekt w art. 253.²⁴ Wprawdzie przepis

²³ Art. 252 projektu brzmi:

„Art. 252. Kto będąc uprawniony do prowadzenia pojazdu mechanicznego uchyla się od obowiązku poddania się badaniu fizycznej lub psychicznej zdatości do prowadzenia takiego pojazdu, podlega karze pozbawienia wolności do 6 miesięcy lub grzywny.”

²⁴ Art. 253 projektu brzmi:

„Art. 253 § 1. Kto wbrew obowiązkowi nadzoru dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego z naruszeniem przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu, w szczególności przez to, że dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego przez kierowcę nietrzeźwego, nie

ten dotyczy przede wszystkim kierowników i dyspozytorów baz samochodowych, jednakże znajduje on w równej mierze zastosowanie do każdego przełożonego, który każe jechać kierowcy zbyt szybko, by się nie spóźnić na pociąg lub konferencję, który każe jechać w złych warunkach (gołoleź, mgła), który toleruje jazdę pijanego kierowcy lub nawet zaprasza go na wódkę. Jednym słowem — możliwości zastosowania tego przepisu są bardzo szerokie.

Przez wprowadzenie art. 253 projekt zmierza do zapewnienia maksimum bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych, rozciągając odpowiedzialność za wypadki lub zagrożenie również na osoby, których działanie może te wypadki bezpośrednio wywołać.

Przepis art. 253 jest szczególnie istotny w socjalistycznym systemie gospodarczym, w którym bardzo liczne są państwowe bazy transportu samochodowego, oparte na scentralizowanym systemie zarządzania. W systemie tym niezbędna jest szczególna ostrożność, a prócz tego należy stosować szczególnie ostre wymagania pod adresem kierowników, gdyż ich więź z poszczególnymi kierowcami jest znacznie słabsza niż w małych przedsiębiorstwach prywatnych, których właściciel jest najczęściej sam byłym kierowcą i ma bezpośredni kontakt z każdym kierowcą i z każdym samochodem w swojej firmie.

8. Wreszcie ostatni przepis z omawianej przez nas dziedziny (art. 254), dotyczący bezpośrednio osoby kierowcy, penalizuje ucieczkę po spowodowaniu wypadku.²⁵

Treść tego przepisu nie odbiega od treści podobnych postanowień kodeksów innych krajów. W myśl zaś art. 254 § 2 kierowca może opuścić miejsce wypadku — w sytuacji przewidzianej w tym przepisie — jedynie wówczas, gdy wymaga tego udzielenie pomocy ofiarom wypadku (odwiezienie do szpitala itp.) albo gdy jego życie jest zagrożone (np. przez samosąd ze strony zbiegowiska na miejscu wypadku).²⁶

Należy w tym miejscu zasygnalizować problem, który stanie niebawem przed orzecznictwem w chwili wejścia w życie nowego kodeksu karnego.

Większość czynnych kierowców jest w naszym ustroju polityczno-gospodarczym pracownikami gospodarczymi, którzy za każde niedopełnienie obowiązków odpowiadają również na podstawie przepisów o odpowiedzialności służbowej.

Odpowiedzialność karna za przestępstwa drogowe pod rządami kodeksu karnego z roku 1932 oparta była na przepisach art. 215, 230, 235, 236 i 242 k.k., a przepis o zbiegu przepisów ustawy pozwalał na pominięcie w ocenie czynu artykułu 286 § 1 k.k., jako zagrożonego sankcją łagodniejszą.

mającego wymaganych uprawnień albo niezdatnego fizycznie lub psychicznie do prowadzenia pojazdu, bądź też dopuszcza do ruchu pojazd mechaniczny znajdujący się w stanie technicznym, który zagraża bezpieczeństwu ruchu, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.

§ 2. Jeżeli czyn popełniono z winy nieumyślnej, sprawca podlega karze pozbawienia wolności do lat 3 lub grzywny.”

²⁵ Art. 254 projektu brzmi:

„Art. 254. § 1. Kierowca pojazdu, który po spowodowaniu katastrofy lub wypadku, o jakim mowa w art. 246, 248 lub 249, w celu uchylenia się od odpowiedzialności karnej albo utrudnienia właściwym organom ustalenia przebiegu katastrofy lub wypadku, opuszcza miejsce, w którym one nastąpiły, podlega karze pozbawienia wolności do lat 2.

§ 2. Jeżeli sprawca opuszcza miejsce katastrofy lub wypadku, w którym nastąpiła śmierć człowieka, albo przed udzieleniem niezbędnej pomocy osobie, która doznała uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.

²⁶ Tadeusz Cyprian: Ucieczka kierowcy, „Palestra” nr 1—2/1962, str. 87 i nast.

Natomiast nowy kodeks karny, który zawiera przepis o kumulatywnym zbiegu ustaw (art. 76) oraz przepisy dotyczące przestępstw w ruchu drogowym opatrzone nieraz mniejszą sankcją niż przepis o odpowiedzialności służbowej — spowoduje kwalifikowanie wypadków drogowych na podstawie trzech kategorii przepisów, a mianowicie: o przestępstwach w ruchu drogowym, o uszkodzeniu własności społecznej oraz o odpowiedzialności za przestępstwa służbowe.

Zatrudniony w służbie państwowej kierowca, który np. rozbija samochód przez wjechanie do rowu, odpowiadać będzie z art. 248 § 3 projektu (nieumyślne spowodowanie wypadku przez nieumyślne naruszenie przepisów ruchu), z art. 219 lub 220 projektu (uszkodzenie własności społecznej) oraz z art. 395 projektu (przestępstwo służbowe). Sankcja z pierwszego z wymienionych przepisów sięga trzech lat pozbawienia wolności, z drugiego pięciu lat, a kwalifikacja prawna z trzeciego z tych przepisów odpada. W tym stanie rzeczy kwalifikacja czynu przypisanego sprawcy będzie obejmowała w myśl art. 77 § 2 projektu (kumulatywny zbieg przestępstw) dwa przepisy: art. 248 i 220, kara jednak będzie wymierzona nie na podstawie przepisu drogowego, tj. 248, lecz na podstawie art. 220, gdyż jest surowsza.

W ten sposób tylko poważniejsze wypadki związane z ruchem drogowym zostaną zakwalifikowane wyłącznie na podstawie przepisów drogowych; inne ulegną karze na podstawie przepisów o przestępstwach służbowych, jeżeli sprawcą będzie pracownik gospodarczy pozostający na służbie państwa.

Nie zmieni to oczywiście sytuacji, gdyż przy zbiegu kumulatywnym przyjętym przez projekt kodeksu karnego przestępstwo drogowe nie zostanie roztopione w innych stanach faktycznych, lecz pozostanie obok nich. Niemniej jednak nie będzie już ono jedyną i wyłączną kwalifikacją czynu przypisanego sprawcy, który pozostaje na służbie państwa lub zatrudniony jest w spółdzielczości.

10. Na omówionych wyżej przepisach kończy się sprawa penalizacji przestępstw drogowych. Dalsze przepisy rozdziału XXIII dotyczą przestępstw w dziedzinie komunikacji powietrznej i wodnej.

Tak więc art. 255 projektu²⁷ przewiduje odpowiedzialność karną kapitana statku wodnego, który nie udziela pomocy innemu statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie lub osobie ginącej w wodzie, jeśli może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo własnego statku, załogi i pasażerów.

Wobec szybko rosnącego znaczenia polskiej żeglugi morskiej ujęcie tych stanów faktycznych w odrębny przepis karny ma duże znaczenie — jeżeli jeszcze nie dziś, to na pewno w niedalekiej przyszłości.

To samo dotyczy następnego przepisu, mianowicie art. 256, który przewiduje odpowiedzialność karną kapitana statku lub samolotu, jeżeli w razie grożącej katastrofy nie czyni on wszystkiego, co jest możliwe dla ratowania pasażerów lub załogi, albo jeżeli opuszcza statek przed pasażerami i załogą.

Jest to skodyfikowanie zasady powszechnie przyjętej w żegludze morskiej, że kapitan schodzi ostatni z tonącego statku. Przepis ten może mieć zastosowanie również w żegludze powietrznej, gdyby np. pilot wyskoczył ze spadochronem z uszkodzonego samolotu pasażerskiego.

Poza tym przepis wkłada na kapitana obowiązek stosowania wszelkich środków celem ratowania załogi i pasażerów, co jest zresztą najzupełniej oczywiste.

²⁷ Nie podajemy pełnego tekstu tych przepisów, jako mających zastosowanie raczej wyjątkowe.

Wreszcie ostatni przepis omawianego rozdziału, art. 257, dotyczy niesuborynacji załogi statku wobec rozkazów przełożonego w obliczu grożącej katastrofy. Objęte nim jest również opuszczenie statku przez członka załogi bez zezwolenia kapitana.

11. Na tych przepisach kończy się rozdział XXIII o przestępstwach przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Jak widać z tego krótkiego przeglądu, pierwsze dwa artykuły tego rozdziału dotyczą wszystkich rodzajów komunikacji (droga, szyny, powietrze, woda), ostatnie trzy — komunikacji wodnej i powietrznej, pozostałe zaś — najbardziej przy tym szczegółowo ujęte — komunikacji drogowej.

Jest to odbicie sytuacji wywołanej przez postęp techniczny oraz skutek przesunięcia głównego akcentu w komunikacji na pojazd mechaniczny i drogę.

Tworząc osobny rozdział poświęcony wypadkom w komunikacji i wyodrębniając w nim osobną grupę przepisów dotyczących wyłącznie motorowego ruchu drogowego, projekt nowego polskiego kodeksu karnego stara się uczynić zadość przede wszystkim wymaganiom bezpieczeństwa nowoczesnego ruchu drogowego. Przyszłość pokaże, czy i jak dalece autorom tych przepisów udało się stworzyć właściwe i sprawne narzędzie do zwalczania wypadków drogowych, stanowiących obecnie — obok przestępstw gospodarczych i chuligaństwa — jedną z najgroźniejszych form przestępczości w ogóle w naszym kraju.

HENRYK RAJZMAN

Ignorantia iuris w projekcie kodeksu karnego

Ustawa karna nie może wykazywać bezradności wobec konfliktu zachodzącego między wymaganiami bezpieczeństwa prawnego, poważnie zagrożonego w razie bezkarności czynów przestępnych zdziałanych w nieświadomości ich bezprawności, a poczuciem prawnym nie pozwalającym na stosowanie jednakowej reguły odpowiedzialności karnej wobec tych, którzy wiedzieli, że łamią prawo, oraz tych, którzy nie zdawali sobie wcale sprawy z tego, że działają wbrew jakimś interesom społecznym. Nie ulega też wątpliwości, że zadanie kodyfikatora staje się w tym zakresie z każdym dniem trudniejsze z powodu nieustającego wzrostu norm karnych, coraz bardziej drobiazgowo reglamentujących poszczególne wycinki życia społecznego.¹ Wzgląd na konieczność powszechnego przestrzegania tych norm wystawia na wyjątkowo ciężką próbę dogmat odpowiedzialności podmiotowej, opartej na winie sprawcy.

Sytuacja ta występuje ostro na tle przestępstw umyślnych lub — jak woli projekt k.k. — przestępstw z winy umyślnej. Byłoby zbyteczne bliższe rozwodzenie się na temat dobrze znanych kontrowersji w doktrynie co do wzajemnego stosunku norm art. 14 § 1 i art. 20 § 2 k.k. z 1932 r. Wystarczy wspomnieć, że zwoleńnicy

¹ Cóż powiedzieć o czasach dzisiejszych, jeśli w 1914 r. J. Makarewicz (Prawo karne ogólne, 1914 r., s. 128) stwierdza, że „wobec ogromnej produkcji (...) nowych ustaw karnych dodatkowych mowy nie ma o ich znajomości”, a z górą 100 lat wcześniej T. Czacki (O litewskich i polskich prawach, t. I, 1800 r.) wskazuje na „niezmierny tłok praw”, zaznaczając, że widział w nim zło już Liwiusz.