

# Kazimierz Buchała

---

## Z problematyki tzw. zasad ostrożności w ruchu drogowym

---

Palestra 9/10(94), 68-77

---

1965

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.

## Z problematyki tzw. zasad ostrożności w ruchu drogowym

1. Punkt ciężkości zwalczania przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu przesuwają się niewątpliwie z przestępczości umyślnej na przestępstwa nieumyślne. Liczba bowiem tych ostatnich niewątpliwie wzrasta przy jednoczesnym spadku liczby umyślnych przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu.

Wzrastają zwłaszcza nieszczęśliwe wypadki w ruchu drogowym i w przemyśle, co wiąże się z olbrzymim rozwojem tych dziedzin, z coraz szerszym wykorzystywaniem maszyn i urządzeń poruszanych siłami przyrody, a więc — ogólnie biorąc — z warunkami dzisiejszego, niezwykle skomplikowanego życia społecznego. Rzecz prosta — prawo usiłuje zapobiegać powstawaniu tych nieszczęśliwych wypadków. Charakterystyczne jest przy tym, że formy prawne nie ulegają zmianom w ciągu dziesiątków lat, nie zmienił się też w większym stopniu system poglądów nauki na tak podstawowe zagadnienia, jak bezprawność przestępstw nieumyślnych, wina i inne. Sposób budowy typów przestępstw nieumyślnych też nie uległ zmianie. W wypadku przestępstw skutkowych — a takie wchodzą w zasadzie w rachubę w związku z ochroną życia i zdrowia — o bezprawności czynu decyduje powstanie skutku przestępnego określonego prawem. Normy te nie określają czynu przestępnego, tak że w konsekwencji każdy czyn powodujący przyczynowo, określony normą prawa karnego skutek jest *eo ipso* zakazany z punktu widzenia tej normy. Większość natomiast czynów powodujących skutki określone normami prawa karnego to czyny niezbędne w procesie produkcji społecznej. Gdyby wprowadzić bezwzględny zakaz ich podejmowania, życie musiałoby ustać lub wrócić do poziomu z epoki kamiennej. W istocie rzeczy — z punktu widzenia prawa jako całości systemu ocen społecznych — zakazane są, a w konsekwencji również ścigane tylko te czyny, które spowodowały skutek przestępny, jeżeli przy ich popełnieniu nie zachowano zasad ostrożności, jakie w ramach zawodu czy też innej działalności powinny być zachowane.

Prawo karne jednak wcale tych zasad ostrożności wymaganej w obrocie prawnym ani nie określa, ani też bliżej nie precyzuje. Myliłby się też ten, kto by sądził, że te zasady ostrożności określają przepisy dotyczące winy.<sup>1</sup> W istocie rzeczy zasady ostrożności wytwarzają się w procesie społecznej działalności człowieka wobec konieczności z jednej strony — osiągnięcia założonych celów, a z drugiej strony — zapewnienia bezpieczeństwa zdrowia i życia, a więc tego, co dla człowieka jest najważniejsze, co stanowi kwintesencję bytu społecznego. Następnie wchodzą

<sup>1</sup> Prawo nakazuje wprowadzić, żeby każdy ogarniał swą świadomością możliwe skutki swego zachowania się, jednakże nie nakazuje bezwzględnego zaniechania określonej czynności (np. prowadzenia pojazdu, wyprzedzania), a tylko zachowanie odpowiedniej ostrożności przy tego rodzaju czynnościach. Obowiązek zaniechania powstaje dopiero wtedy, gdy sprawca nie jest w stanie wykonać tej czynności tak, aby uniknąć nastąpienia skutku. Wina nie polega na podjęciu czynu ze świadomością możliwości nastąpienia skutku przestępnego, lecz dopiero na bezpodstawności sądu o jego nienastąpieniu. Z faktu świadomości nie możemy więc wydedukować żadnych zasad ostrożności.

one w skład zasad współżycia społecznego, skąd praktyka sądowa czerpie normy dla oceny konkretnego zachowania się jednostek, które doprowadziły do powstania skutków społecznie szkodliwych.

2. W codziennej praktyce sądowej stykamy się z faktem istnienia norm postępowania, które dotyczą bądź wykonywania określonego zawodu lub spełniania określonej czynności, bądź też są — najogólniej biorąc — zasadami współżycia społecznego w ogóle, których przestrzeganie stawało się dostateczną podstawą do uniewinnienia osób stojących pod zarzutem popełnienia przestępstwa nieumyślnego. Postępowanie zaś sprzeczne z takimi zasadami stanowiło podstawę karnej odpowiedzialności. Aby nie być tu gołosłownym, wystarczy przytoczyć dwa orzeczenia, w których postulat oceny zachowania się kierowców z punktu widzenia takich pozaustawowych zasad ostrożności jest *implicite* zawarty jako warunek odpowiedzialności. Tak więc w orzeczeniu z 1949 r. Sąd Najwyższy omawiając, kiedy zachodzi przestępstwo z winy nieumyślnej, wyprowadza interesujący nas w omawianej kwestii wniosek: „Z tego wynika — pisze SN — że kierowca pojazdu może odpowiadać za nieumyślne spowodowanie śmierci, o ile nie wykazał należytej ostrożności, chociażby żadnego przepisu szczególnego nie naruszył.”<sup>2</sup> W innym zaś orzeczeniu z 1948 r. SN wyraził pogląd, że „wina nieumyślna<sup>3</sup> zachodzić może nie tylko wówczas, gdy sprawca narusza przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych, lecz także wówczas, gdy narusza pewne zasady ruchu podyktowane zdrowym rozsądkiem a wynikające z istoty obowiązku zachowania ostrożności przy takim ruchu.”<sup>4</sup>

Te zasady ostrożności spotykamy nie tylko w ramach ruchu drogowego. Spotykamy je dosłownie we wszystkich dziedzinach działalności człowieka. W medycynie nazywa się je zasadami sztuki lekarskiej w ogóle; dotyczą one postępowania lekarza w dziedzinie diagnostyki i terapii, np. dokonywania poszczególnych operacji. Spotykamy je także w przemyśle, gdzie dotyczą obsługi maszyn i urządzeń, w górnictwie, w dziedzinie badań naukowych nad niebezpiecznymi materiałami promieniotwórczymi i innymi, w budownictwie itd. Sale sądowe są wielokroć areną, gdzie zachowanie się osób postawionych w stan oskarżenia omawia się i ocenia w świetle reguł ostrożności, jakie należało zachować (a jakie najczęściej, niestety, nie były zachowane), skoro doszło do awarii.

Dziedzina, w której mamy najczęściej do czynienia z tymi zasadami, to dziedzina komunikacji drogowej. Tutaj też doszło do sprecyzowania szeregu ogólniejszych twierdzeń, które odnoszą się niewątpliwie do całego prawa karnego, jak np. zasady ograniczonego zaufania, dopuszczalnego ryzyka i innych. Zasad ostrożności dotyczy dzisiaj obszernie już orzecznictwo Sądu Najwyższego, który w kwestii nas interesującej dokonał szeregu ciekawych wypowiedzi.

3. Zasady te są najczęściej nie skodyfikowane. Czasem jednak są one ujęte w postaci różnych regulaminów (np. regulamin polowania, regulamin obsługi maszyn, urządzeń), zarządzeń, rozporządzeń (np. rozporządzenie w sprawie ruchu na drogach publicznych z dnia 1.X.1962 r.), a nawet ustaw (np. ustawa z dn. 27.XI.1961 r.) o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach. Należy zresztą podkreślić tendencje do ich ujęcia w formie przepisów, aby nadać im w ten sposób charakter reguł powszechnie obowiązujących. Ostatnio wydane rozporządzenie w spra-

<sup>2</sup> „Państwo i Prawo”, 1949 r. nr 1, s. 169.

<sup>3</sup> Zagadnienie tych zasad nie dotyczy oczywiście winy w rozumieniu: podmiotowa strona przestępstwa, jak to wywodzię w pracy pt. „Przestrzeganie zasad ostrożności — problem bezprawności czy winy” („Państwo i Prawo”, 1963 r., nr 7, s. 84 i n.)

<sup>4</sup> OSN z 1949 r., z. 1, poz. 10.

wie ruchu na drogach publicznych ujmuje w formie przepisów prawa pozytywnego szereg zasad, które na gruncie poprzedniego rozporządzenia z 27.X.1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych nie były wcale ujęte lub były ujęte zbyt ogólnie. Tendencja ta jest z pewnością prawidłowa.

Niemniej jednak również i obecnie ustawodawstwo dotyczące bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach ujmuje szereg kwestii tak ogólnie, że pozostawia zasadom ostrożności w ruchu drogowym wiele miejsca działania. Wystarczy tu przytoczyć tak ocenne pojęcia, jak „należyta ostrożność” i „stałe panowanie nad pojazdem” z art. 11 ustawy o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach, „rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu” z art. 18 tejże ustawy, „szczególna ostrożność” z § 21, 22 i 23 rozporządzenia w sprawie ruchu na drogach, „bezpieczna szybkość” z § 24 i inne, które przez swą ogólność i brak ostrych granic dają wiele pola do formułowania tzw. zasad ostrożności — aby uzasadnić powyższe twierdzenia.

Zasad tych na gruncie orzecznictwa Sądu Najwyższego można już dzisiaj wiele sformułować. Jedne z nich dotyczą wszystkich sytuacji w ruchu, jak np. reguły „należytej ostrożności” i „ograniczonego zaufania”, inne dotyczą szczegółowych sytuacji w ruchu, jak np. szybkości w ogóle lub w pewnych typowych sytuacjach, postoiu, wyprzedzania, wymijania, omijania, jazdy w kolumnie, jazdy w szczególnych warunkach (np. w czasie ulewy, gołoledzi, mgły, na przejeździe kolejowym itd.).<sup>5</sup>

W pracy tej nie chodzi o formułowanie zasad ostrożności. Zagadnienie to nie nadaje się do opracowania w tej formie i w tak wąskich granicach. Jest ono zresztą skomplikowane i od strony prawnej dotychczas nie opracowane.<sup>6</sup> Chodzi natomiast o zwrócenie uwagi na ogólnoprawne aspekty tego zagadnienia oraz na niebezpieczeństwo, jakie może się wiązać z tego rodzaju formułowaniem zasad ostrożności lub też z interpretacją takich zasad na użytek wymiaru sprawiedliwości, który przecież musi się kierować pewnymi zasadami ogólnymi w interesie przestrzegania nie tylko takich wartości społecznych, jak bezpieczeństwo i porządek na drogach publicznych, życie, zdrowie i mienie użytkowników dróg, lecz także zagwarantowanych konstytucją i szczegółowo w obowiązującym ustawodawstwie uwzględnionych praw i wolności obywatelskich. Jest to tym bardziej konieczne, że obserwujemy przed sądami *sui generis* twórczość biegłych, którzy formułują pewne zasady, podając je często sądom do wierzenia, lub też interpretują przepisy w sposób na pewno zgodny z ich najlepszą wolą, ale nie zawsze zgodny z istotą tych zasad oraz celami całego ustawodawstwa.

4. Z tego, co do tej pory powiedziano w kwestii omawianych zasad, wynika, że określają one reguły zachowania się w konkretnych sytuacjach, jakie mogą się zdarzyć w ruchu drogowym (albo w innych dziedzinach działalności, jeśli chodzi o zasady ostrożności obowiązujące poza dziedziną ruchu drogowego). Zasady te określają, jak w danych warunkach postępować, jakie podjąć kroki. Określają np., jak należy postępować przy dojeździe do skrzyżowania (należy więc w porę obserwować znaki służące kwalifikacji tego skrzyżowania, wybrać odpowiedni pas ruchu, w porę sygnalizować zamiar skręcenia, zmniejszyć szybkość, odpowiednio wykonać skręty), jak należy się zachować, gdy na jezdni znajdują się dzieci, itp.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Kolejność ich wymieniania nie ma na celu ich uporządkowania według jakiejś hierarchii, lecz stanowi jedynie przykładowe ilustrowanie problemu.

<sup>6</sup> Można mówić jedynie o pewnych fragmentarycznych wypowiedziach nauki prawa karnego w tej kwestii.

<sup>7</sup> W tej ostatniej kwestii warto przytoczyć orzeczenie Sądu Najwyższego, który wypowiedział następujący pogląd: „Sama obecność dzieci bez opieki starszych na jezdni przed pojaz-

Istota owych zasad polega na tym, że zawierają one zespół reguł postępowania nakazujących podjęcia celowych w określonych warunkach kroków, a powstrzymanie się od innych. Cel leżący u ich podstawy to — najogólniej biorąc — sprawne i bezpieczne odbywanie się komunikacji drogowej. W konsekwencji zasady te służą ocenie konkretnego zachowania się osób, które uczestniczyły w wypadku drogowym. Ocena ta następuje z punktu widzenia tych właśnie zasad. Oceniamy więc, czy to zachowanie się było zgodne z zasadami ostrożności, czy też sprzeczne. W razie zgodności zachowania się z tymi zasadami — czyn nie może być przestępstwem, choćby nawet istniało przyczynowe powiązanie pomiędzy czynem a skutkiem. Tak właśnie orzekł Sąd Najwyższy w kwestii zasady ograniczonego zaufania w wytycznych wymiaru sprawiedliwości, poświęconych sprawom o wypadki drogowe, w których to wytycznych, w miejscu dotyczącym powyższej kwestii, czytamy: „Jeżeli mimo przestrzegania przez kierującego pojazdem zasady ograniczonego zaufania dojdzie do niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji, śmierci czy uszkodzenia ciała lub narażenia życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo dlatego, że współuczestnik ruchu nie wywiązał się w danej sytuacji ze swych powinności wynikających z przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu — to nie można mówić o odpowiedzialności karnej osoby prowadzącej pojazd, która takiego rozwoju wypadków nie mogła przewidzieć”.<sup>8</sup>

W razie zaś niezgodności zachowania się kierowcy z tymi zasadami, jakie w konkretnym wypadku miały zastosowanie, czyn tego kierowcy staje się w świetle prawa czynem nagany i stanowi podstawę odpowiedzialności. Ta sprzeczność z tymi zasadami ostrożności jest więc koniecznym, choć nie wystarczającym warunkiem odpowiedzialności sprawcy.<sup>9</sup> Tak (słusznie zresztą) orzekł właśnie Sąd Najwyższy: „(...) naruszenie takiego czy innego nakazu lub zakazu drogowego nie daje podstawy do ścigania karnego, jeżeli nie stanowi ono przy tym połączonego łańcuchem przyczynowo-skutkowym fragmentu czynu stanowiącego przestępstwo.”<sup>10</sup>

5. W kwestii określenia stosunku omawianych zasad do prawa karnego, tj. do jego systemu przepisów części ogólnej<sup>11</sup> i szczególnej, do przepisów ustawy o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych oraz do przepisów rozporządzenia w sprawie ruchu na drogach — zostaną zaznaczone niektóre tylko z aspektów tego zagadnienia, gdyż problem ten wymaga odrębnego omówienia.

Zasady te są częścią systemu ocen społecznych, do których należy także i prawo karne, choć to ostatnie ma charakter norm hierarchicznie wyższych. Reguły postępowania określone przez te zasady stanowią jak gdyby konkretyzację zakazów i nakazów prawa karnego, uzupełnienie jego norm (tu: pod kątem potrzeb bez-

---

dem kierowcy jest dla kierowcy sygnałem o grożącym niebezpieczeństwie. (...) Z chwilą więc, kiedy kierowca spostrzeże na jezdni znajdujące się przed prowadzonym przezeń pojazdem dzieci, obowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności, a więc powinien przede wszystkim zmniejszyć szybkość jazdy, tak żeby nawet w wypadku najbardziej nieoczekiwanym zmiany zachowania się dzieci na jezdni móc je wyminąć i uprzedzić ich nieroztropne decyzje lub też zahamować bieg pojazdu. Kierowca obowiązany też jest nie tracić z oczu znajdujących się przed nim na jezdni dzieci aż do chwili uniknięcia niebezpieczeństwa, wynikającego z ich nieroztropnej zmiany zachowania się na jezdni. Takim jest sens umieszczenia znaków ostrzegawczych przed budynkami szkolnymi i w miejscach, w których gromadzą się dzieci, w braku zaś znaków ostrzegawczych pojawienie się dzieci na trasie jazdy kierowcy stanowi również samo przez się tego rodzaju sygnał ostrzegawczy.”

<sup>8</sup> Mon. Pol. z 1963 r. Nr 70, poz. 378.

<sup>9</sup> Cbok nich takim warunkiem odpowiedzialności jest wina oraz przyczynowość (przyczynowość przy działaniu).

<sup>10</sup> OSN z 1962 r., z. IV, poz. 55.

<sup>11</sup> W orzecznictwie sądów najczęściej zasady te są odnoszone do zagadnienia winy, co jednak problemu nie wyczerpuje.

pieczeństwa ruchu drogowego), wypełnienie blankietu normy karnej sformułowanej ogólnie.

Są one normami pozaustawowymi. Stąd też leżą u podstaw sformułowań poszczególnych przepisów wspomnianego na wstępie rozporządzenia i ustawy. Jako zasady ogólne, w razie sprzeczności z przepisem szczegółowym tego rozporządzenia mają pierwszeństwo, zwyciężają w konkurencji z nimi. Równocześnie jednak te ogólne przepisy ustawy i rozporządzenia są jedną z podstaw do określenia tych zasad w tym sensie, że formułując je, nie możemy pominąć pozytywnego uregulowania zagadnienia porządku ruchu i bezpieczeństwa tego ruchu na drogach.

W związku z powyższym mogą tu być interesujące dwa momenty: pierwszy — to kwestia nieuniknionej w tych warunkach pewnej arbitralności formułowania zasad oraz interpretacji przepisów i — co z tym się wiąże — dowolności ocen; drugi — to problem wyboru postępowania w sytuacji kolizyjnej, gdzie alternatywa może polegać na postępowaniu zgodnie ze szczegółowym przepisem lub sprzecznie z tym przepisem, ale za to zgodnie z pozaustawowymi zasadami ostrożności.

6. Ta druga kwestia może być rozwiązana przy wykorzystaniu orzecznictwa Sądu Najwyższego. W orzecznictwie tym teza, że zachowanie się oskarżonego należy oceniać z punktu widzenia nie tylko przepisów, lecz także zasad, jest ugruntowana i jak dotychczas nie kwestionowana ani przez praktykę, ani przez teorię. Tezę tą wyraża szereg szereg orzeczeń SN. Na przykład w orzeczeniu z 1956 r. czytamy: „Obowiązki kierowcy polegają nie tylko na przestrzeganiu wyraźnych przepisów ruchu drogowego, lecz i na takim zachowaniu, jakiego wymaga wytworzona sytuacja, w celu uniknięcia niebezpieczeństwa dla życia, zdrowia i mienia pasażerów i osób postronnych”.<sup>12</sup> W innym zaś orzeczeniu wysuwa się tezę, że „wina nieumyślna zachodzić może nie tylko wówczas, gdy sprawca narusza przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych, lecz także wówczas, gdy narusza pewne zasady ruchu podyktowane zdrowym rozsądkiem, a wynikające z istoty obowiązku zachowania ostrożności przy takim ruchu”<sup>13</sup>, co pośrednio zakłada możliwość postępowania sprzecznego z konkretnym przepisem rozporządzenia. Ta teza jest także pozytywnie wyrażona w szeregu orzeczeń. I tak w orzeczeniu z 1962 r. czytamy: „W pewnych sytuacjach zachowanie ostrożności może dyktować potrzebę naruszenia określonego przepisu regulującego ruch drogowy (np. użycie sygnału dźwiękowego lub świetlnego wbrew zakazowi, przekroczenie dozwolonej szybkości jazdy dla uniknięcia zderzenia z nieoczekiwaną przeszkodą, wyprzedzenie lub wymijanie z nieprawidłowej strony pojazdu zajmującego nieprawidłowe miejsce na jezdni itd.)”.<sup>14</sup>

W związku z powyższą tezą mogą się nasuwać pewne obiekcje. Prawo karne zna sytuacje, w których poświęcenie jakiegoś dobra prawnego, a w konsekwencji naruszenie przepisu chroniącego to dobro jest dozwolone, zwłaszcza gdy temu dobru grozi niebezpieczeństwo, którego nie można było inaczej uniknąć, oraz gdy dobro poświęcone nie przedstawia „oczywiście większej wartości” od naruszonego (art. 22 k.k.). Przepis ten odnosi się także do sytuacji, jakie mogą powstać w komunikacji drogowej. Nie o to jednak chodzi. W cytowanym wyżej orzeczeniu (które spośród publikowanych idzie chyba najdalej) zawarta jest myśl idąca o wiele dalej. Chodzi w szczególności nie o prawo kierowcy do naruszenia jakiegos prze-

<sup>12</sup> „Biuletyn Ministerstwa Sprawiedliwości” z 1956 r., nr 1, s. 48.

<sup>13</sup> OSN z 1949 r., nr 1, poz. 10.

<sup>14</sup> Cyt. wyżej orzecz. OSN z 1962 r., z. IV, poz. 55.

pisu, które mu przysługuje z mocy art. 22 k.k., lecz o obowiązek jego naruszenia w pewnych sytuacjach. W cyt. orzeczeniu przytoczono dla uzasadnienia tej tezy, co następuje: „Pojęcie ostrożności w prowadzeniu pojazdu określa całościowo kształt konkretnych warunków, w jakich znajduje się pojazd, a więc np. rodzaj pojazdu i jego obciążenie, rodzaj i stan drogi, warunki klimatyczne i widoczność, rodzaj i charakter możliwej przeszkody na drodze itd. Kierowca nie może przeto skutecznie bronić się przed zarzutem nieostrożności tym, że nie naruszył żadnego przepisu administracyjno-drogowego, a nawet tym, że postąpił zgodnie z istniejącym nakazem drogowym, jeżeli fachowa ocena jego zachowania się w konkretnej sytuacji drogowej z punktu widzenia umiejętności prowadzenia pojazdów na drogach publicznych dyktuje wniosek, że nie zachował on ostrożności wymaganej do wykonywania zawodu lub czynności kierowcy”.<sup>15</sup>

Tego rodzaju stanowisko niewątpliwie podkreśla ważność tych zasad bezpieczeństwa, eksponuje je na pierwsze miejsce w systemie prawa drogowego. Nie budzi ono wątpliwości, jak długo chodzi o naruszenie przepisu, którego przestrzeganie nie jest niezbędne do zapewnienia podstawowego bezpieczeństwa. Tam gdzie istnieje zakaz używania sygnału dźwiękowego, tam jego naruszenie dla ostrzeżenia kierowcy lub pieszego, którzy nie widzą nadjeżdżającego pojazdu, jest niewątpliwie celowe. Nieostrzeżenie grozi poważnymi skutkami, ostrzeżenie narusza przepis porządkowy, za co grozi ewentualnie mandat. Każdy rozsądny kierowca, mając nawet do wyboru: ewentualność zapłacenia mandatu lub niebezpieczeństwo katastrofy, wybierze niechybnie zapłacenie mandatu. Tam jednak, gdzie chodzi o poważne naruszenie porządku, tam już mogą powstawać wątpliwości. Wyprzedzanie z prawnej strony z naruszeniem przepisów o wyprzedzaniu w sytuacji, kiedy inny kierowca zachowuje się nieprawidłowo, rodzi zawsze znaczne ryzyko, że ten drugi w ostatnim momencie się zreflektuje, a usiłując naprawić swój błąd zachowa się w sposób, który właśnie przy uwzględnieniu owego naruszenia przepisów o wyprzedzaniu doprowadzi do katastrofy, sytuacje bowiem w ruchu zmieniają się z każdą chwilą radykalnie. To, co w momencie podjęcia decyzji może wydawać się jedynym wyjściem ratującym przed katastrofą, może się okazać w efekcie zgubne.<sup>16</sup>

Powstaje pytanie, czy ten obowiązek naruszenia w konkretnej sytuacji jakiegoś przepisu może być bliżej określony lub zdefiniowany. Nie można chyba generalnie twierdzić, że w imię bezpieczeństwa wolno naruszać przepisy porządkowe, gdyż nie mają one charakteru wyłącznie porządkowego. W zasadzie bowiem są one wydane w imię zapewnienia bezpieczeństwa. Ich naruszenie w jakiś sposób zagraża bezpieczeństwu na drogach. Wydaje się, że w celu określenia sytuacji, w jakiej można czy też należy naruszyć konkretny przepis, trzeba sięgnąć po dyrektywę wynikającą z art. 22 k.k., który będąc nastawiony na kolizyjne sytuacje, określa warunki, w jakich naruszenie jednego dobra kosztem drugiego jest zgodne z prawem.

Zgodnie z tą dyrektywą można naruszyć jakiś przepis o charakterze porządkowym czy też przepis, który ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa na drogach, tylko wówczas, gdy w danej sytuacji nie było innego wyjścia z niebezpieczeństwa

<sup>15</sup> OSN z 1962 r., z. IV, poz. 55.

<sup>16</sup> Kierowca taki będzie wtedy z reguły w trudnej sytuacji procesowej wobec konieczności udowodnienia, że był zmuszony do takiego postępowania nieprawidłowym zachowaniem się innego użytkownika drogi. Jego zachowanie się z punktu widzenia formalnego jest sprzeczne z przepisami. W dodatku w takiej sytuacji jak opisywana wypadek rozegra się na jego lewej stronie, co nie będzie świadczyło na jego korzyść.

stworzonego nieprawidłowym zachowaniem się innego kierowcy prócz naruszenia przepisu czy też jakiejś reguły jazdy.

Zakładamy z drugiej strony, że to naruszenie przepisu lub jakiejś zasady, choć ma na celu uniknięcie wypadku drogowego zawinonego przez innego kierowcę czy użytkownika drogi, zawsze sprowadza pewne niebezpieczeństwo choćby ze względu na to, że ten drugi kierowca też będzie chciał wyjść z niebezpiecznej sytuacji, a przecież nie zawsze da się przewidzieć jego reakcję. W konsekwencji można nakazać naruszenie przepisu lub reguły prowadzenia pojazdu, jeżeli to zachowanie się nie zwiększy istniejącego już niebezpieczeństwa. Zachowanie się tego kierowcy, który miałby obowiązek — według cytowanego orzeczenia — naruszyć przepis, musi być podyktowane interesem społecznym, według którego kierowcę obowiązuje w niebezpieczeństwie zachowanie, które *per saldo* będzie korzystniejsze. Nie można np. dla ratowania życia motocyklisty sprowadzać autobusu, w którym znajduje się kilkadziesiąt osób, z nasypu lub na barierę mostu i w rezultacie narazić życie wielu ludzi na bezpośrednie niebezpieczeństwo. Tę regułę postępowania w sytuacji kolizyjnej nazwiemy regułą wyboru mniejszego zła.

7. Wrócimy teraz do kwestii możliwej dowolności ocen, by szukać tu jakichś w miarę obiektywnych kryteriów do ograniczenia tej dowolności. Na wstępie kilka słów dla uzasadnienia tego, że niebezpieczeństwo dowolności ocen rzeczywiście istnieje.

Każdy przepis sformułowany ogólnie zawiera niebezpieczeństwo dowolnej jego interpretacji. Dotyczy to zwłaszcza takich przepisów, które posługują się pojęciami ocennymi mającymi z natury rzeczy granice nieostre, a niejednokrotnie treść niejednoznaczną. Tutaj, w dziedzinie pojęć, jakimi posługuje się ustawa o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych oraz oparte na jej podstawie rozporządzenie, problem komplikuje się jeszcze bardziej, gdyż sam przedmiot, tj. dziedzina ruchu drogowego, dostarcza wiele kolizyjnych sytuacji, które muszą być oceniane pod kątem widzenia interesów przeciwstawnych. W tej zresztą sytuacji ustawodawca nie jest w stanie uniknąć takich pojęć ocennych. Przykładowo należy przytoczyć pojęcia wiążące się ściśle z omawianym zagadnieniem zasad bezpieczeństwa. Należą do nich: „należyta ostrożność”, „stałe panowanie nad pojazdem”, „rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu”, „szybkość bezpieczna” (czy jego przeciwieństwo: „nadmierna szybkość”) i inne.

Poddamy bliższej analizie pojęcie „nadmierna szybkość” pojazdu, aby wykazać niebezpieczeństwa, o których wspomniano. Na marginesie warto podkreślić, że w wyrokach sądowych nadmierna szybkość pojazdu traktowana jest bardzo często jako przyczyna wypadków. W rzeczywistości występuje ona najczęściej łącznie z innymi uchybieniami, choć sama zajmuje niewątpliwie pokaźne miejsce wśród przyczyn wypadków drogowych.

Jest zupełnie oczywiste i nie wymagające tutaj szerszego uzasadnienia, iż błędne jest rozumowanie (z którym, niestety, można się w sądzie spotkać), że skoro nastąpił wypadek drogowy, a przy mniejszej szybkości byłby nie nastąpił, to oznacza to, że szybkość pojazdu w konkretnej sytuacji była nadmierna. Reprezentowane w tej pracy stanowisko sprowadza się do postulatu ustalania szybkości, w jakiej wypadek nastąpił, a następnie jej ocenę z punktu widzenia, czy jest ona wyższa od tej, jaką generalnie w podobnych wypadkach należałoby uznać za bezpieczną<sup>17</sup>, czy też tej bezpiecznej szybkości jeszcze nie przekracza.

<sup>17</sup> To wskazanie na moment generalizacji ma na celu wyłączenie wszelkich prób tworzenia indywidualnych norm prawnych dla indywidualnych sytuacji drogowych.



To ustalenie bezpiecznej szybkości musi uwzględnić nie tylko te czynniki, które składają się na konkretną sytuację drogową, jak warunki atmosferyczne, warunki związane z drogą, jej nawierzchnią, z pojazdem i jego kierowcą, lecz także ogólniejsze warunki, a mianowicie, z jakimi użytkownikami drogi należy się liczyć w danych warunkach (możliwość błędów), a nadto rozmiary tego ruchu, jego płynność i ekonomię. Jest rzeczą oczywistą, że im większe jest zdyscyplinowanie, tym bardziej dopuszczalna jest większa szybkość pojazdów (wtedy też ta granica bezpiecznej szybkości będzie bardziej w górę przesunięta), im większe rozmiary tego ruchu, tym większa także potrzeba jego przyspieszenia dla zapewnienia jego płynności. Masowość ruchu rodzi z drugiej strony zwiększenie zagrożenia bezpieczeństwa, co by prowadziło do konieczności obniżenia szybkości — a więc w odwrotnym kierunku. Słusznie zatem można to pojęcie „nadmiernej szybkości” nazwać względnym w tym znaczeniu, że o takiej szybkości można mówić tylko w stosunku do konkretnych warunków.<sup>18</sup> Jest więc rzeczą oczywistą, że te okoliczności, które są istotne dla określenia szybkości bezpiecznej, muszą być indywidualnie ocenione. Jest ich zaś tyle, że dostarczają one wiele okazji do ujawnienia się indywidualnych zapatrywań sądu lub innych osób wypowiadających się w danych kwestiach.<sup>19</sup>

Zdawać sobie sprawę z istnienia możliwości dowolnej interpretacji przepisów czy też zasad ostrożności — nie znaczy wcale godzić się z tym. Te zasady ostrożności są integralną częścią prawa, stanowią — jak to już zaznaczono — konkretyzację z punktu widzenia dziedziny ruchu drogowego ogólnie sformułowanych przepisów kodeksu karnego. Zasadom tym muszą więc przysługiwać te cechy, jakie przysługują prawu, żeby można mówić o ich obowiązywaniu. Prawo, jako wyraz wołi klasy panującej, zawiera zespół norm społecznie celowego postępowania, na którego straży stoi przymus państwowy. Jako zespołowi norm postępowania przysługuje prawu charakter powszechności obowiązywania i bezwzględności jego obowiązywania.

Omawiane dotychczas zasady ostrożności, choć w zasadzie nie są wyczerpująco skodyfikowane tak jak inne dziedziny prawa pozytywnego, stanowią jednak integralną część prawa. Aby zaś taki charakter im przyznać, musi co do ich treści panować zgodność poglądów. Inaczej mówiąc, tylko takie reguły postępowania w określonych typowych sytuacjach mogą być częścią prawa, co do których istnieje powszechna zgodność, że należy ich przestrzegać, skoro wyrażają celowe z punktu widzenia ogólnego systemu prawa uzupełnienie i konkretyzację norm szczególnych stojących na straży interesów społecznych (w danym wypadku bezpieczeństwa komunikacji).

Taki właśnie warunek ich obowiązywania postawił Sąd Najwyższy wprowadzając nie w kwestii zasad bezpieczeństwa w komunikacji, lecz w kwestii zasad sztuki lekarskiej. Niemniej jednak problem jest identyczny.<sup>20</sup> W orzeczeniu tym czytamy: „Obowiązek taki nie musi wynikać z bezpośrednich instrukcji, lecz może być

<sup>18</sup> Takie właśnie stanowisko zajął Sąd Najwyższy w cyt. wyżej wyroku („Biuletyn Ministerstwa Sprawiedliwości” 1961 r., nr 6, poz. 113).

<sup>19</sup> Jest rzeczą oceny w ogóle, jakie są np. wymagania co do minimalnej szybkości koniecznej do zapewnienia płynności ruchu w określonych sytuacjach typowych, a tym bardziej w konkretnej sytuacji będącej przedmiotem rozpoznania przez sąd.

<sup>20</sup> Różnice — poza wynikającymi z odmiennego przedmiotu badawczego — wynikają też stąd, że reguły sztuki lekarskiej są określone pozytywnymi przepisami w mniejszym stopniu, niż to ma miejsce w ruchu drogowym.

oparty na powszechnie przyjętych zwyczajach, mających charakter normy postępowania lekarza (...)"<sup>21</sup>

Z faktu przyjęcia tego warunku obowiązująca reguła ostrożności wynikają następujące konsekwencje dla omawianej dziedziny:

a). Podstawą oceny zgodności czy niezgodności zachowania się oskarżonego z prawem mogą być tylko takie normy postępowania, które mają charakter norm powszechnie akceptowanych w danej dziedzinie społecznej.

b). Wszelka wykładnia przepisów ustawodawstwa drogowego, sięgająca do zasad ostrożności, musi się wykazać walorem zgodności z tak powszechnie uznawanymi zasadami.

c). Zasady nowe czy też nowe reguły postępowania, których formułowanie jest niezbędne z punktu widzenia konieczności dostosowania wymagań stawianych w ruchu drogowym do wciąż zmieniających się — w związku z rozwojem komunikacji — warunków, muszą się też wykazać wspomnianym wyżej charakterem, aby mogły one wejść w system ocen obowiązujących przed sądem jako kryterium oceny zachowania się kierowcy.

d). Wymienione reguły postępowania wynikające z zasad ostrożności mogą być przedmiotem dowodu przed sądem.

8. Powyższe kryterium powszechnej zgodności co do treści reguł postępowania w danej dziedzinie nie jest tak dalece jednoznaczne, by nie należało szukać dalszych prób uściślenia wykładni przepisów i zasad. W orzecznictwie Sądu Najwyższego spotykamy orzeczenia, które wyrażają tendencje dające się też obserwować w nauce prawa karnego. Chodzi o wprowadzenie kryterium dobrego obywatela, dbałego o przestrzeganie prawa, jako kryterium oceny zachowania się określonego oskarżonego. Zamiast zastanawiać się, czy jakaś reguła w danej dziedzinie działalności istnieje, a tym bardziej, czy ma ona charakter reguły powszechnie uznawanej (w związku zaś z tym, czy ma ona charakter normy postępowania, której przysługiwałaby cecha powszechności obowiązowania) — proponuje się, by oceniać zachowanie się z punktu widzenia jego zgodności z hipotetycznym zachowaniem się np. dobrego lekarza, dobrego gospodarza, dobrego kierowcy itd.

Pojęcie dobrego gospodarza jest już właściwie w pełni przyswojone literaturze prawa karnego oraz praktyce sądów polskich. Dotyczy ono dziedziny gospodarki mieniem społecznym. Zgodnie z tym pojęciem stawia się przeciętnym oskarżonym wymagania takiego postępowania i staranności w gospodarowaniu mieniem społecznym, jakie by zachował dbały o swoje mienie obywatel.

Orzeczenie SN odnoszące się do komunikacji drogowej, która do tej dziedziny pojęcie to wprowadza, brzmi, jak następuje: „Przy zakreślaniu granicy obowiązku przewidywania przez osobę prowadzącą pojazd mechaniczny stosować należy kryterium dobrego kierowcy, tzn. kierowcy przestrzegającego przepisów drogowych oraz mającego należytą wprawę w prowadzeniu pojazdów mechanicznych”<sup>22</sup> Wprawdzie sformułowanie tego orzeczenia sugeruje na pozór, że kryterium to dotyczy jedynie sfery przeżyć psychicznych, jednakże chodzi w nim niewątpliwie o zakreślenie granic obowiązkowego postępowania. Przewidywanie nie jest zresztą celem samym w sobie. Przy przestępstwach bowiem nieumyślnych wkładamy obowiązek przewidywania przyjmując, że gdyby sprawca przewidział, to byłby niewątpliwie zachował się inaczej, a więc zgodnie z zasadami bezpieczeństwa — a o to przecież chodzi.

<sup>21</sup> Orzecz. SN z 5.II.1954 r. (cyt. wg J. Sawickiego: Odpowiedzialność karna lekarza w związku z wykonywaniem pracy zawodowej, Warszawa 1958, s. 108).

<sup>22</sup> OSN 1963 r., z. 3, poz. 63.

Te dwa kryteria nie zachodzą z pewnością na siebie. Inne jest też w nich ustosunkowanie się do zagadnienia. W wypadku kryterium „dobrego kierowcy” ustosunkowujemy się niejako od drugiej strony do zagadnienia. Zakładamy po pierwsze, że od każdego można wymagać tego, co uczyni dobry kierowca. Po drugie zakładamy, że to, co czyni dobry kierowca, ma charakter postępowania odpowiadającego obowiązkowi określonego zachowania się powszechnie uznawanego. Niemniej jednak w sytuacjach typowych rozstrzygnięcia powinny być podobne. Można więc posługiwać się tym kryterium pamiętając, że taki „idealny” kierowca nie istnieje. W życiu istnieją tylko konkretni kierowcy o indywidualnie określonych cechach osobowości. Natomiast sytuacje drogowe mogą mieć charakter typowych i dla nich można i należy formułować reguły celowego postępowania, nadając im w drodze ustawowej charakter reguł powszechnie obowiązujących lub też — z chwilą gdy są uznawane w danej dziedzinie (tu: komunikacji drogowej) za zgodne z powszechnym przekonaniem — traktować jako prawo obowiązujące.

## **PYTANIA I ODPOWIEDZI PRAWNE**

### **PYTANIE:**

„Czy przewidziany w art. 640 i nast. k.p.c. tryb składania oświadczeń o przyjęciu lub odrzuceniu spadku stosuje się również w wypadkach, gdy termin do złożenia takiego oświadczenia upływa po dniu 31 grudnia 1964 r., jedynie ze względu na to, że spadkobierca dowiedział się o tytule powołania go do spadku po dniu 30 czerwca 1964 r. W szczególności chodzi o to, czy w stosunku do tych spadków (podlegających ze względu na chwilę ich otwarcia prawu spadkowemu z r. 1946) możliwe jest złożenie oświadczenia inaczej niż do protokołu (art. 641 § 4 k.p.c.) dlatego, że możliwość składania takiego oświadczenia na piśmie z podpisem urzędowo poświadczonym wynika z przepisów art. 1018 § 3 k.c., a w prawie spadkowym z r. 1946 odpowiedniego przepisu nie było. W tej mierze obowiązywał w tym prawie przepis wręcz odmienny, przewidujący tylko jedną formę składania oświadczeń, tj. do protokołu (art. 61 § 1 post. spadkowego i w związku z nim przepisy art. 1, 3 i 6 dekretu z dnia 18.II.1955 r. — Dz. U. Nr 9, poz. 56).

Czy do tych wypadków może mieć zastosowanie norma art. LXIV przep. wpraw. k.c.?”

### **ODPOWIEDZ:**

Dla udzielenia odpowiedzi na postawione pytanie należy porównać stan prawny obowiązujący do dnia 1 stycznia 1965 r. ze stanem prawnym obecnie obowiązującym.

Art. 40 prawa spadkowego obowiązującego do dnia 1 stycznia 1965 r. głosił, że oświadczenie o przyjęciu lub odrzuceniu spadku może być złożone tylko wobec sądu. Jednakże dekret z dnia 18 lutego 1955 r. o przekazaniu państwowym biur notarialnym niektórych dotychczasowych czynności sądowych (Dz. U. Nr 9, poz. 56), który wszedł w życie dnia 1 kwietnia 1955 r., stanowi, że przyjmowanie oświadczeń o przyjęciu i odrzuceniu spadku należy do państwowych biur notarialnych istniejących w siedzibach sądów powiatowych i ich wydziałów zamiejscowych. Od dnia 1 kwietnia 1955 r. w sądzie powiatowym można było złożyć