

# Marek Olszewski

---

## Ochrona bezpieczeństwa drogowego w nowym kodeksie karnym

---

Palestra 14/4(148), 32-47

---

1970

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.

udział obrońca, nie byłoby żadnej podstawy do pozbawienia go prawa udziału w posiedzeniu, o którym mowa w art. 349 k.p.k., gdyż byłoby to sprzeczne z duchem nowego k.p.k., który rozszerzył udział obrońcy w postępowaniu karnym.

5. Zakres środków odwoławczych we wszystkich stadiach postępowania karnego jest szerszy. Wydaje się, że nie ma potrzeby szczegółowo wyliczać i porównywać przesłanki stanowiące podstawę do składania środków odwoławczych. Ale wypada zwrócić uwagę na jedną nową instytucję, nastawioną na podejmowanie czynności profilaktycznych na tle sprawy karnej, co zgodnie z treścią art. 13 k.p.k. może polegać na wysyłaniu przez sąd, prokuratora lub MO zawiadomień do organów nadzoru lub kontroli o uchybieniach i na żądaniu złożenia wyjaśnień co do stwierdzonego uchybienia. Otóż zawiadomienia takie mogłyby niekiedy naruszać prawa osób nie będących stronami w procesie karnym, w związku z czym osobom takim przysługuje prawo do składania zażalenia na czynności naruszające ich uprawnienia (art. 268 k.p.k.), co jest niezwykle ważne dla zabezpieczenia praw obywatelskich.

**XVI.** W końcu należy stwierdzić, że jest jeszcze cały szereg zagadnień, nie mniej ważnych od poruszonych wyżej, jak np.: warunkowe zwolnienie i dozór penitencjarny wraz z opieką postpenitencjarną, właściwość w sprawach grupowych i spory kompetencyjne, obrońca jako rzecznik interesów pokrzywdzonego w charakterze oskarżyciela posiłkowego (instytucji znanej dotychczasowym przepisom k.w.p.k.) i inne, które mogą oczywiście stanowić przedmiot odrębnych opracowań. W niniejszym jednak opracowaniu nie chodziło o objęcie rozważaniami wszystkich zagadnień związanych z zadaniami obrońcy wojskowego, ale tylko o przegląd niektórych z tych zagadnień, dokonany przy lekturze nowych kodeksów prawa karnego.

MAREK OLSZEWSKI

## Ochrona bezpieczeństwa drogowego w nowym kodeksie karnym

1. Nowy kodeks karny z dnia 19 kwietnia 1969 r. (Dz. U. Nr 13, poz. 94) zaspokaja pilną potrzebę społeczną w postaci konieczności przekazania do rąk wymiaru sprawiedliwości skutecznego narzędzia prawnego, służącego do zwalczania groźnego zjawiska przestępczości drogowej. Sytuacja w tej dziedzinie wymagała od lat gruntownej zmiany. W kodeksie karnym z 1932 r., którego wiele sformułowań wytrzymało próbę życia zarówno w kontekście zmian warunków społeczno-politycznych, jak i na tle ogólnego postępu techniczno-cywilizacyjnego, przepisy dotyczące tzw. przestępstw komunikacyjnych szybko ujawniły swą wyjątkową niedoskonałość. Próby zaś wyjaśnienia pojęcia „sprowadzenie niebezpieczeństwa ka-

tastrofy w komunikacji", podejmowane w literaturze przedwojennej<sup>1</sup>, w perspektywie kilkudziesięciu lat wykazały całkowitą nieprzydatność przy rozwiązywaniu tego trudnego problemu.

W Polsce Ludowej proces pogłębiania się rozdzwisku pomiędzy potrzebami w zakresie walki z przestępczością drogową a nieadekwatnymi przepisami jeszcze bardziej się zwiększył, rodząc niepożądaną z wielu względów, chociaż nieuchronną tendencję. Trzeba jasno stwierdzić, że kwalifikowanie przestępstw z art. 215 k.k. z 1932 r. było determinowane nie tyle przez zawarte tam znamiona, ile przez znaczną liczbę dyrektyw (nie zawsze tylko interpretacyjnych, lecz często także normotwórczych) sformułowanych w orzecznictwie Sądu Najwyższego, a zwłaszcza w wytycznych wymiaru sprawiedliwości. Z drugiej jednak strony dorobek orzecznictwa, obfity i wartościowy, choć nie zawsze konsekwentny, oraz literatura dotycząca problematyki drogowej stanowiły dobry punkt wyjścia dla ustawodawcy, który tym sposobem, uwzględniając doświadczenie społeczne, miał możliwości zbudować w pełni nowoczesne i skuteczne przepisy.

2. Pierwsze z omawianych tu zagadnień dotyczy tytułu Rozdziału XX, który brzmi: „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym”. Sposób jego zredagowania nie budzi zastrzeżeń. Co prawda tytuł ten sugeruje, że zachodzi istotna różnica między tymi dwoma rodzajami bezpieczeństwa, z czego by wynikało, iż czyn godzący w bezpieczeństwo ruchu nie może stanowić naruszenia bezpieczeństwa powszechnego i odwrotnie. Potwierdzenie takiej wykładni można nawet znaleźć w uzasadnieniu projektu k.k.<sup>2</sup>, które stwierdza, że „Rozdział XXI (odpowiadający obecnie Rozdziałowi XX k.k. — *uw. moja, M.O.*) (...) składa się z dwóch części o zbliżonym, lecz nie tożsamym przedmiocie ochrony”. Jednakże stanowisko to nie znajduje pokrycia w realiach ruchu pojazdów, a — co jeszcze ważniejsze — materia zawarta w Rozdziale XX k.k. przemawia przeciwko takiemu rozwiązaniu. Artykuły bowiem 136—144 k.k. dotyczą przestępstw, które godzą w bezpieczeństwo powszechne, a przecież wśród nich jest mowa o spowodowaniu katastrofy w ruchu lądowym i powietrznym (art. 136 § 1 pkt 1 k.k.).

Prawidłowe rozumienie użytych w tytule zwrotów prowadzi więc do wniosku, że z przepisów Rozdziału XX będą kwalifikowane czyny należące do jednej z trzech grup: przestępstwa wyłącznie godzące w bezpieczeństwo ruchu, przestępstwa wyłącznie skierowane przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz trzecia grupa przestępstw stanowiących zamach na oba te przedmioty ochrony.<sup>3</sup> Z innego punktu widzenia oznacza to, że w rozdziale tym są zgrupowane zasadnicze przepisy (art. 145—147 k.k.) stanowiące podstawę odpowiedzialności karnej za typowe postacie naruszenia bezpieczeństwa w ruchu. Nie ma więc przeszkody dla kwalifikacji prawnej pozostałych zamachów na bezpieczeństwo w ruchu na podstawie innych przepisów, nawet umieszczonych w innych rozdziałach k.k.

3. Bezpieczeństwo drogowe jest wypadkową wielu warunków, których istnienie zapewnia przestrzeganie wydanych w tym celu przepisów.

<sup>1</sup> J. Makarewicz: Kodeks karny z komentarzem, wyd. IV, 1935, s. 381.

<sup>2</sup> Projekt kodeksu karnego oraz przepisów wprowadzających kodeks karny, Warszawa 1966, s. 133.

<sup>3</sup> Inaczej J. Bafia: Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie kodeksu karnego i w projekcie prawa o wykroczeniach, NP nr 2/69. Autor ten uważa, że „bezpieczeństwo w komunikacji jest stanem podrzędnym w stosunku do bezpieczeństwa powszechnego, jest szczególną postacią naruszenia bezpieczeństwa powszechnego” (s. 181).

Najogólniej rzecz biorąc przepisy te można podzielić na cztery kategorie:

- 1) przepisy określające zasady i reguły postępowania w ruchu drogowym, zawarte przede wszystkim w rozdziale 2 ustawy z dnia 27.XI.1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 53, poz. 295) oraz w części I tzw. kodeksu drogowego, tj. w rozporządzeniu Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20.VII.1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 27, poz. 183), a także w innych przepisach szczególnych;
- 2) przepisy określające warunki, jakim powinni odpowiadać kierowcy oraz kandydaci na kierowców pod względem wieku, praktyki, umiejętności, sprawności psychicznej i fizycznej, zawarte m.in. w części V kodeksu drogowego;
- 3) przepisy określające warunki techniczne dopuszczenia pojazdów do ruchu, zawarte m.in. w części IV kodeksu drogowego;
- 4) przepisy określające warunki, jakim powinny odpowiadać drogi pod względem budowy, ochrony i utrzymania, zawarte m.in. w ustawie z dnia 29.III.1962 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 20, poz. 90).

Czyny przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego stanowią naruszenie określonych wyżej przepisów, chociaż nie można zaprzeczyć możliwości powstania wyjątkowej sytuacji, kiedy czyn zgodny z przepisami okaże się groźny dla bezpieczeństwa w ruchu. Świadczy to albo o luce w przepisach albo o ich nieadekwatności. Waga tych czynów jest determinowana nie tylko charakterem naruszonego przepisu, lecz przede wszystkim następstwami tych czynów. Z tego punktu widzenia czyny przeciwko bezpieczeństwu drogowemu można zszeregować do jednej z trzech następujących grup według ich wagi:

- a) spowodowanie w ruchu drogowym zdarzeń polegających na śmierci, uszkodzeniu ciała lub rozstroju zdrowia człowieka albo na zniszczeniu lub uszkodzeniu mienia,
- b) spowodowanie sytuacji, które bezpośrednio, realnie i konkretnie grożą nastąpieniem tych zdarzeń,
- c) nieprzestrzeżenie obowiązujących przepisów bezpieczeństwa drogowego, jednakże w konkretnym wypadku bez następstwa w postaci bezpośredniego i realnego niebezpieczeństwa ujemnych zdarzeń.

4. Rodział XX k.k., penalizując najcięższe postacie naruszenia bezpieczeństwa drogowego, dokonuje ich istotnego podziału na dwie kategorie, łącząc z każdą z nich różne konsekwencje w zakresie odpowiedzialności, a mianowicie:

- pierwszą stanowią wypadki śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia albo wypadki poważnej szkody w mieniu, pozostające w związku z ruchem drogowym (art. 145 § 1 i 2 k.k.),
- drugą stanowią katastrofy w ruchu (art. 136 § 1 pkt 1 k.k.).

Poza zakresem penalizacji pozostały jedynie drobne szkody materialne.

Jest rzeczą charakterystyczną, że k.k. nie posługuje się nazwą „wypadek” dla określenia owych ujemnych zdarzeń w ruchu. Prawdopodobnie zdecydowały o tym trudności zbudowania zadowalającej definicji.<sup>4</sup> Jednakże termin „wypadek drogowy” jest mocno zakorzeniony w słownictwie prawniczym. Biorąc powyższe pod uwagę, można zaproponować konwencję terminologiczną, że mianem tym będą

<sup>4</sup> Por. T. Cyprian: Wypadki drogowe w świetle prawa karnego, PWN, Warszawa 1963, s. 21–25.

określone zdarzenia w ruchu wymienione w art. 145 § 1 i 2 k.k. Jest to oczywiście tylko skrót myślowy ułatwiający techniczne posługiwanie się konstrukcją tego przepisu. W takim ujęciu wypadek odbiega od swego potocznego rozumienia, które może obejmować spowodowanie w ruchu nawet niewielkich strat materialnych.

Ponadto należy się zastrzec, że o uznaniu danego zdarzenia za wypadek decydują wyłącznie wskazane elementy przedmiotowe. Do cech istotnych tego pojęcia nie zalicza się w szczególności czynu człowieka jako siły sprawczej danego zdarzenia. Tym bardziej więc bez znaczenia jest tu rodzaj zawinienia oraz to, czy czyn w ogóle jest przestępstwem.

5. W art. 145 § 1 k.k. sformułowana jest dyspozycja podstawowego typu przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym w postaci — biorąc najogólniej — spowodowania wypadku. Obejmuje ona nieumyślne spowodowanie uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia innej osoby albo poważnej szkody w mieniu w następstwie chociażby nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu. Paragraf 2 tegoż artykułu zawiera typ kwalifikowany ze względu na rodzaj i rozmiary skutków czynu (śmierć, ciężkie uszkodzenie ciała, ciężki rozstrój zdrowia), a § 3 określa typ kwalifikowany ze względu na stan nietrzeźwości sprawcy.

Istota bezpieczeństwa ruchu drogowego polega na wyeliminowaniu zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz mienia ze strony poruszających się pojazdów. Według przyjętych założeń taki stan jest funkcją przestrzegania obowiązujących przepisów, przy czym ich adresatami są nie tylko aktualni uczestnicy ruchu drogowego. Wszelkie więc czyny powodujące wypadki drogowe są skierowane przeciwko życiu i zdrowiu lub mieniu, a zatem z reguły zawierają znamiona przestępstw określonych w innych rozdziałach k.k., w szczególności w Rozdziale XXI („Przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu”). Jednakże w takich sytuacjach, gdy czyn objęty jest unormowaniem art. 145 k.k., zachodzi pozorny zbieg przepisów ustawy, albowiem przepisy tegoż artykułu w stosunku do innych odpowiednich przepisów k.k. pozostają w relacji: *lex specialis* — *lex generalis*, stanowiąc odrębną podstawę odpowiedzialności za wypadki w ruchu. W szczególności w relacji tej pozostaje art. 145 § 1 i 3 k.k. wobec nieumyślnego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia z art. 156 § 3 k.k., przy czym bez względu na czas trwania naruszenia czynności ciała czyn jest ścigany z oskarżenia publicznego. Podobnie kształtuje się stosunek art. 145 § 2 i 3 k.k. do nieumyślnego spowodowania śmierci człowieka z art. 152 k.k. oraz do nieumyślnego spowodowania ciężkiego uszkodzenia ciała lub ciężkiego rozstroju zdrowia z art. 155 § 2 k.k. Natomiast przepisy art. 145 § 1 i 3 k.k. stwarzają samoistną podstawę penalizacji nieumyślnego spowodowania poważnej szkody w mieniu.

6. Strona przedmiotowa przestępstw z art. 145 k.k. składa się z dwu grup znamion:

- 1) naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu oraz
- 2) spowodowania skutków wymienionych w § 1 lub 2.

Ad. 1. Rezygnacja z formalnego kryterium przepisów ruchu drogowego na rzecz „zasad bezpieczeństwa w ruchu” jest trafnym posunięciem legislacyjnym<sup>5</sup>. Pozwala to bowiem na uwzględnienie przy kwalifikacji prawnej czynu nie skodyfikowanych dyrektyw postępowania wynikających z fundamentalnej w ruchu

<sup>5</sup> Por. pozytywną ocenę tej kwestii przez A. Bachracha: *Przestępstwa drogowe w projekcie kodeksu karnego*, PiP nr 1/69, s. 68.

drogowym zasady ostrożności. Dla oceny zachowania się sprawcy będą one miały to samo znaczenie co normy wyrażone w przepisach kodeksu drogowego.

Jednakże rodzi się wątpliwość, czy owe zasady bezpieczeństwa obejmują wyłącznie reguły postępowania w ruchu, czy też — być może — wiążą się z przestrzeganiem wszelkich warunków bezpieczeństwa drogowego. Chodzi tu o wypadki spowodowane przez czyny inne niż niewłaściwe postępowanie w ruchu. Przykładem takich czynów może być wadliwe oznakowanie drogi publicznej, niezlikwidowane wyrwy w jezdni lub nieprawidłowo wykonana naprawa samochodu. W art. 145 k.k. znalazło wyraz pierwsze stanowisko, o czym świadczy Uzasadnienie projektu k.k.<sup>6</sup>, gdzie są podane przykłady ilustrujące ów zwrot: wszystkie z zakresu reguł zachowania się na drodze publicznej. Propozycję interpretacyjną Uzasadnienia projektu k.k. można wesprzeć za pomocą wykładni językowej: przecież art. 145 k.k. mówi o zasadach bezpieczeństwa w ruchu, a nie o zasadach bezpieczeństwa ruchu. Już choćby to sugeruje, że ten zwrot nie ogarnia wszelkich warunków bezpieczeństwa drogowego.

Tym samym rozstrzygnięta jest także kwestia kręgu osób, które mogą być podmiotem tego przestępstwa. Skoro nie ma przestępstwa z art. 145 k.k., jeśli nie miało miejsca nieposłuszeństwo regułom postępowania w ruchu drogowym, to sprawcą może być wyłącznie osoba, która aktualnie uczestniczy w ruchu drogowym. Pojęcie uczestnika należy pojmować jak najszerszej, obejmując tą nazwą kierowców, kierujących wszelkiego rodzaju pojazdami (pojazdy szynowe, wózki, rowery, wozy konne) oraz pieszych. Wbrew więc pozorom przestępstwo z art. 145 k.k. nie ma charakteru ogólnospawczego. Wyrażane w literaturze odmienne poglądy<sup>7</sup> są oparte — jak można przypuszczać — na milczącym założeniu, że analiza dotyczy wyłącznie osób będących uczestnikami ruchu drogowego.

Jak zatem należy zakwalifikować wypadek drogowy spowodowany nie przez uczestnika ruchu drogowego, lecz przez osoby odpowiedzialne np. za stan techniczny pojazdu lub za odpowiednie utrzymanie drogi publicznej? W grę wchodzi jedynie przepisy art. 152, 155 § 2 i 156 § 3 k.k. W świetle ich sankcji ujawnia się jednak pewien paradoks: osobom, które spowodowały wypadek nie będąc aktualnie uczestnikami ruchu drogowego, grozi łagodniejsza odpowiedzialność karna. W razie zaś nieumyślnego spowodowania poważnej szkody w mieniu bez uszczerbku dla życia i zdrowia innej osoby, sprawcy w ogóle nie grozi kara.

Bezprzedmiotowe jest rozstrzygnięcie kwestii, czy do tych osób będzie miał zastosowanie art. 246 k.k., skoro w świetle art. 120 § 11 k.k. tylko niektórym z nich będzie można przypisać przemyśle funkcjonariuszy publicznych. Jednakże również i w tych przypadkach kwalifikacja z art. 246 k.k. nie będzie aktualna, ponieważ z § 4 tegoż art. wynika jego subsydiarny charakter, co oznacza, że wypadek drogowy spowodowany wskutek przekroczenia uprawnień lub niedopełnienia obowiązków przez funkcjonariuszy publicznych będzie kwalifikowany z przepisów rozdziału XXI o przestępstwach przeciwko życiu i zdrowiu. Wyjątek stanowiłoby jedynie przestępstwo wyrządzenia poważnej szkody w mieniu (art. 246 § 3 k.k.).

Czyny, których wspólnym mianownikiem jest zagrożenie bezpieczeństwa drogowego, są więc różnie traktowane przez k.k. mimo braku widocznych różnic w stopniu społecznego niebezpieczeństwa. Trudno dociec, jakie motywy to spra-

<sup>6</sup> Projekt k.k., s. 133.

<sup>7</sup> Por. J. Bafia, op. cit., s. 184 i A. Bachrach, op. cit., s. 69.

wiły, argument zaś, że w tych wypadkach zachowanie się sprawcy jest oddalone przestrzennie i czasowo od skutku oraz nie pozostaje w bezpośrednim związku z ruchem drogowym, nie wydaje się wystarczający. Ostrość tego paradoksu powinno złagodzić orzecznictwo, przestrzegając dyrektywy, że wymiar kary dla tej kategorii sprawców nie powinien rażąco odbiegać od kar wymierzanych za przestępstwa z art. 145 k.k.

Druga wątpliwość wiąże się z kwestią, czy „zasady bezpieczeństwa w ruchu” dotyczą wyłącznie zachowania się na drodze publicznej. Przepis art. 145 k.k. nie zawiera ograniczenia w tym względzie; mówi on ogólnie o ruchu lądowym, a nie o ruchu drogowym i kolejowym, przy czym jego istotę można by oddać za pomocą zwrotu: „ruch pojazdów” w szerokim znaczeniu.

Pojęcie ruchu lądowego zakłada istnienie trzech elementów:

- 1) chodzi o fizyczny ruch wszelkiego rodzaju pojazdów, przede wszystkim mechanicznych;
- 2) wyznaczona jest przestrzeń dla poruszania się pojazdów, w związku z czym wszystkie osoby, a więc nie tylko kierujący pojazdami, ale także piesi podlegają ustanowionym regułom zachowania się na tej przestrzeni;
- 3) ruch pojazdów odbywa się — biorąc najogólniej — w celach komunikacyjnych.

Wypadek w ruchu lądowym (z wyłączeniem ruchu kolejowego) ma zatem miejsce wtedy, gdy zdarzył się na przestrzeni przeznaczonej do ruchu pojazdów. Przede wszystkim chodzi tu o drogi publiczne, a ponadto także o wszelkie tereny przeznaczone do zamkniętego ruchu pojazdów, choćby w tych miejscach obowiązywały ograniczenia co do rodzaju pojazdów, np. lotniska, obszar zakładu przemysłowego, teren budowy itp.<sup>8</sup> Wypadek, w którym uczestniczył pojazd, jeśli zdarzył się poza taką przestrzenią (np. samochód przejechał człowieka na łące), nie jest wypadkiem w ruchu; tam kierowca jest związany tylko zasadą ostrożności, powszechną w życiu społecznym. Nie jest także wypadkiem w ruchu wypadek na zawodach sportowych, tam bowiem ruch pojazdów mechanicznych nie jest dyktowany celem komunikacyjnym.

Ad 2. Dokonując wykładni znaczenia zwrotów użytych w art. 145 k.k. dla oznaczenia skutków wymienionych w § 1 i 2, należy się oprzeć na przepisach rozdziału XXI o przestępstwach przeciwko życiu i zdrowiu<sup>9</sup>, pamiętając zarazem, że wszelkie wypadki uszkodzenia ciała i rozstroju zdrowia mieszczą się w zakresie tego przepisu, nawet te, w których naruszenie czynności narządu ciała nie trwało dłużej niż 7 dni. Godzi się jednak podkreślić, że nie ma przestępstwa z art. 145 k.k., jeżeli sprawca w zawinionym przez siebie wypadku tylko sam doznał uszkodzeń ciała lub rozstroju zdrowia bez uszczerbku dla życia i zdrowia innych osób. Wskazuje na to zwrot: „innej osobie”. Wystarczającym uzasadnieniem braku penalizacji takiego wypadku jest stwierdzenie, że los już wymierzył niejako sprawcy karę<sup>10</sup>.

Przy interpretacji skutku w postaci „poważnej szkody w mieniu” nie powinno budzić wątpliwości, że jeśli wypadek polegał tylko na poważnej szkodzie we

<sup>8</sup> Por. wytyczne w sprawach przestępstw drogowych — OSNKW nr 10/63, poz. 179, s. 5. Używane w tekście wytycznych określenia: „ruch drogowy”, „wypadek drogowy” itp. należy traktować jako techniczne zwroty, które mają zastosowanie także do ruchu na terenach nie będących drogami publicznymi.

<sup>9</sup> Por. J. Bafia, op. cit., s. 184 i nast.

<sup>10</sup> Por. A. Bachrach, op. cit., s. 74.

własnym mieniu sprawcy, to nie ma przestępstwa z art. 145 k.k. Należy się zgodzić z Bachrachem<sup>11</sup>, że wykładnia oparta na regule językowej, iż zwrot: „innej osobie” odnosi się tylko do skutku w zakresie życia i zdrowia, byłaby nielogiczna. Jeżeli sprawca nie odpowiada, tracąc tak cenne dobro jak zdrowie, to wątpliwym zabiegiem byłoby wykazanie, że zachodzi przestępstwo, kiedy sprawca pozabawia się dobra mniejszej wartości (tj. mienia).

Sprawca odpowiada tylko wtedy, gdy szkoda dotyczy mienia, które nie jest własnością sprawcy. Chodzi tu o mienie społeczne oraz o cudze mienie (art. 120 § 7 k.k.). Z punktu widzenia odpowiedzialności z art. 145 k.k. nastąpiło więc zrównanie mienia społecznego oraz mienia osobistego i indywidualnego. Bo przecież przepis ten mówi ogólnie o mieniu, nie opatrując go żadnym przymiotnikiem. Pogląd Bachracha, że penalizacja powinna być ograniczona do wypadków wyrządzenia szkody w mieniu społecznym znajdującym się we władaniu sprawcy, nie wydaje się trafny<sup>12</sup>. Na potrzebę penalizacji w tym względzie trzeba spojrzeć od innej strony. To, że wypadek polegał tylko na szkodzie materialnej, jest często wynikiem korzystnego zbiegu okoliczności; w istocie najczęściej zagrożenie obejmowało także życie i zdrowie innych osób. I to jest chyba motyw, którym kierował się ustawodawca.

Wreszcie kwestia ostatnia. Art. 145 k.k. kładzie nacisk na związek przyczynowy między naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu a skutkami z § 1 i 2. Podkreślenie tego faktu jest o tyle ważne, że może się zdarzyć koincydencja łamania przepisów drogowych i wypadku. Jeżeli naruszenie jakiejś zasady bezpieczeństwa nie uwarunkowało wypadku, który się okazał następstwem innej przyczyny, to nie ma przestępstwa z art. 145 k.k.; wówczas z reguły aktualna będzie kwalifikacja prawna z odpowiednich przepisów prawa o wykroczeniach.

7. Strona podmiotowa przestępstwa z art. 145 k.k. może być różnie ukształtowana. Użyty zwrot: „choćby nieumyślnie” odnosi się do naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu jako pierwszej grupy znamion i oznacza, że może ono być umyślne lub nieumyślne. Łamanie przepisów ruchu drogowego — bo przede wszystkim o nie chodzi — jest najczęściej umyślne, przybierając postać zamiaru bezpośredniego. Jeżeli wina jest nieumyślna, to jej postacią jest z reguły niedbalstwo. Wynika to ze struktury przepisów drogowych, które zakazują jakiegoś działania lub nakazują je, nie uzależniając dokonania od nastąpienia takich czy innych ujemnych zdarzeń. Rzecz się sprowadza do tego, że albo sprawca wie, iż narusza zasady bezpieczeństwa w ruchu, i wtedy działa z zamiarem bezpośrednim (np. przekroczenie dozwolonej szybkości), albo też tego nie wie i wówczas jego wina polega na niedbalstwie (np. kierowca nie zauważył znaku zakazu). W praktyce ruchu drogowego zamiar ewentualny i lekkomyślność — jako formy stosunku psychicznego sprawcy do naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu (nie do wypadku) — występują znacznie rzadziej. Wobec skodyfikowanych norm postępowania (przepisów ruchu drogowego) tak ukształtowana wina prawie nie zachodzi, natomiast może ona wystąpić w stosunku do nie skodyfikowanych dyrektyw postępowania w ruchu drogowym, np. wtedy, gdy sytuacja na drodze wymagała zmniejszenia szybkości, ale kierowca tego nie uczynił, godząc się na to, że jego jazda będzie obiektywnie nieostrożna (zamiar ewentualny). Słusznie stwierdza Cyprian<sup>13</sup>, że

<sup>11</sup> Tamże s. 71.

<sup>12</sup> Tamże s. 71 i nast.

<sup>13</sup> T. Cyprian: *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji*, PiP nr 10/68, s. 544.



niedbalstwo znacznie rzadziej cechuje kierowców niż innych użytkowników dróg, których znajomość przepisów ruchu drogowego pozostawia wiele do życzenia. Jednakże niedbalstwo kierowców jest nie tylko wynikiem niedostatecznej wiedzy o przepisach, ale także pozostaje w związku ze zdolnością spostrzegania elementów „komunikacyjnie ważnych”, np. znaków drogowych, linii na jezdni itp.

Zgoła inaczej kształtuje się wina co do skutków wymienionych w § 1 i 2 art. 145 k.k. jako drugiej grupy znamion strony przedmiotowej. Ustawa *expressis verbis* wymaga nieumyślności<sup>14</sup>, a więc lekkomyślności lub niedbalstwa. Przy pierwszej z tych postaci winy sprawca przewiduje możliwość wypadku, lecz wadliwie oceniając sytuację, przypuszcza, że go uniknie. Przy drugiej sprawca nie zdaje sobie sprawy, że wypadek może nastąpić, choć można mu postawić zarzut, iż mógł i powinien go przewidzieć.

Na tle tak określonej strony podmiotowej przestępstwa z art. 145 k.k. stosunek psychiczny sprawcy do swego zachowania się w ruchu drogowym może się ułożyć w kilku charakterystycznych relacjach. Nie chodzi tu — oczywiście — o rozszyfrowanie wszystkich możliwych kombinacji opartych na powiązaniach poszczególnych form i postaci winy wobec naruszenia zasad bezpieczeństwa i spowodowania wypadku. Byłby to trud bezpłodny bez żadnej wartości poznawczej. Natomiast należy określić te relacje, które będą odpowiadać rzeczywistym przebiegom psychicznym w codziennej praktyce ruchu drogowego. W tym celu trzeba uzmysłowić sobie prostą zależność wynikającą ze struktury przestępstwa z art. 145 k.k.: podobnie jak wypadek jest uwarunkowany przez naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu, tak samo świadomość możliwości nastąpienia wypadku jest determinowana świadomością sprawcy, że narusza zasady bezpieczeństwa w ruchu. Ten więc, kto świadomie narusza te zasady, ma małe szanse obronić się skutecznie argumentem, że nie wiedział, iż wypadek może nastąpić, skoro właśnie ich przestrzeganie jest najlepszym sposobem uniknięcia wypadku. Nie przeczy temu możliwość powstania nie często spotykanej sytuacji, kiedy naruszenie przepisu drogowego miało na celu właśnie uniknięcie wypadku, jak np. w razie przekroczenia linii ciągłej na jezdni, żeby nie przejechać przebiegającego szosę dziecka; jednakże wówczas relacja psychiczna nie może być uznana za winę umyślną w rozumieniu art. 7 § 1 k.k.

Tak więc ilekroć wina — wobec naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu — będzie się wyrażać zamiarem bezpośrednim lub ewentualnym albo lekkomyślnością (świadomość jest elementem każdej z tych postaci winy), tylekroć lekkomyślność będzie najczęściej treścią stosunku psychicznego sprawcy wobec wypadku. Ponieważ zaś z reguły zasady bezpieczeństwa w ruchu — o czym już wyżej była mowa — nie są naruszane z zamiarem ewentualnym lub z lekkomyślności, przeto typową relacją psychiczną na tle art. 145 k.k. będzie łamanie tych zasad z zamiarem bezpośrednim przy jednoczesnym i bezpodstawnym mniemaniu, że wypadek nie nastąpi.

Druga typowa relacja polegać będzie na zawinionej nieświadomości sprawcy, że narusza zasady bezpieczeństwa w ruchu (niedbalstwo), czemu towarzyszyć będzie zawiniona nieświadomość możliwości nastąpienia wypadku (również niedbalstwo). Ten bowiem, kto uważa, choćby fałszywie, że zachowuje się prawidłowo w ruchu drogowym, nie wie, że może spowodować wypadek. Nie chodzi przecież o intuicję sprawcy ani o abstrakcyjną wiedzę, że wypadki drogowe zda-

<sup>14</sup> Inaczej J. Bafia, op. cit., s. 185.

rzają się, bo o tym wie każdy, lecz o przewidywanie na tle konkretnej sytuacji faktycznej.

Pozostaje do rozważenia kwestia kwalifikacji prawnej czynów polegających na umyślnym wywołaniu w ruchu drogowym skutków, o których mowa w art. 145 k.k. Nieczęste są wypadki, kiedy pojazd spełnia rolę niejako narzędzia przestępstwa, ale wyłączyć się ich nie da. Takie czyny należy kwalifikować z odpowiednich przepisów rozdziału XXI, np. z art. 148 § 1, 155 § 1 lub 156 § 1, 2 k.k., a także z art. 212 § 1 k.k., zamieszczonego w Rozdziale XXIX zatytułowanym: „Przestępstwa przeciwko mieniu”, zależnie od wywołanych skutków. Obiektywnie zachowują one charakter przestępstw skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w ruchu.

8. Art. 136 k.k. grozi surową karą za spowodowanie określonych zdarzeń, wśród nich za spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Stworzenie dla katastrof odrębnej podstawy odpowiedzialności wynika z motywu jej odmiennego ukształtowania w porównaniu z art. 145 k.k. oraz ogólnymi przepisami określającymi odpowiedzialność za spowodowanie śmierci, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia oraz za zniszczenie lub uszkodzenie mienia.

Przed wszystkim — spowodowanie katastrofy jest ujęte w postaci dwóch typów przestępstw, oddzielnie dla każdej formy winy (art. 136 § 1 i 2 k.k.). Tymczasem spowodowanie wypadku kwalifikowanego z art. 145 k.k. jest typem przestępstwa nieumyślnego.

Po wtóre — o ile wypadek z art. 145 k.k. może być spowodowany wyłącznie przez uczestników ruchu, o tyle sprawcą katastrofy może być każdy.

Wreszcie — sankcje za katastrofy są znacznie zaostrzone w porównaniu z sankcją za wypadek, zwłaszcza jeśli chodzi o ogólne przepisy dotyczące spowodowania śmierci, uszkodzenia ciała itd. Szczególnie drastycznie wygląda ta różnica w wypadku szkody w mieniu. Art. 136 k.k. przypisuje danemu zdarzeniu charakter katastrofy, jeśli było zagrożone mienie „w znacznych rozmiarach”, natomiast art. 145 k.k. wymaga „poważnej szkody w mieniu”. Mimo wyraźnej bliskoznaczności użytych zwrotów, za nieumyślne spowodowanie katastrofy, która polegała na znacznych rozmiarach szkody w mieniu (np. wykolejenie pociągu towarowego bez ofiar w ludziach), grozi kara pozbawienia wolności od roku do lat 8, a tymczasem za nieumyślne spowodowanie poważnej szkody w mieniu grozi kara do lat 3.

Jak z tego wynika, kwalifikacja prawna danego zdarzenia jako katastrofy ma bardzo istotne znaczenie. Jakie zatem cechy wyróżniają katastrofę spośród ogółu wypadków w ruchu? Według k.k. jej spowodowanie jest przestępstwem przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu. Bezpieczeństwo ruchu odchodzi na plan dalszy, jest niejako przez nie konsumowane. Można zatem spodziewać się, że te cechy dadzą się odnaleźć w istocie powszechnego niebezpieczeństwa.

Według k.k. czyny przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu mogą polegać bądź na spowodowaniu zdarzeń lub stanów będących źródłem powszechnego zagrożenia (art. 136, 138 i 140 k.k.), bądź też na wywołaniu sytuacji powszechnie niebezpiecznych przez spowodowanie niebezpieczeństwa tych zdarzeń (art. 137 i 139 k.k.). Istotę powszechnego niebezpieczeństwa trafnie charakteryzuje Uzasadnienie projektu k.k.<sup>15</sup> Niebezpieczeństwo jest powszechne, „gdy rzeczywiście zagraża więk-

<sup>15</sup> Projekt k.k. s. 133. Por. również K. Buchała: *Przestępstwa w komunikacji drogowej*, Wyd. Prawn., Warszawa 1961, s. 51; M. Olszewski: *Ochrona bezpieczeństwa lotniczego w polskim prawie karnym*, NP nr 7—8/62, s. 977.

szej liczbie ludzi lub przedmiotów majątkowych albo gdy zagraża nie oznaczonej liczbie osób lub mieniu, które mogą się znaleźć w zasięgu niebezpieczeństwa". Może więc ono wystąpić w jednym z dwóch wariantów. Przy pierwszym zakresie niebezpieczeństwa jest ostry przez to, że tylko określona grupa ludzi lub przedmiotów majątkowych, niekiedy nawet indywidualnie oznaczonych, została zagrożona (np. sprowadzenie niebezpieczeństwa wyłącznie dla pasażerów autobusu). W tym typie niebezpieczeństwa powszechnego skutki działania dotyczą zwykle wszystkich zagrożonych osób i dóbr. Przy drugim wariantcie jest rzeczą niemożliwą oznaczyć zasięg niebezpieczeństwa ze względu na mnogość i zmienność obiektów zagrożenia w czasie trwania akcji niebezpiecznej, jak np. w razie ryzykownej jazdy nietrzeźwego kierowcy po zatłoczonych ulicach. Skutki wówczas nie dotyczą wszystkich zagrożonych osób i dóbr i są przeciętnie mniej groźne niż przy działaniu pierwszego typu.

Art. 136, 138 i 140 k.k. wiążą dokonanie przestępstwa ze sprowadzeniem danego zdarzenia lub stanu, konkretyzując w ten sposób zamachy na bezpieczeństwo powszechne. Jednakże ich wywołanie nie zawsze (choć najczęściej) jest połączone ze sprowadzeniem powszechnego niebezpieczeństwa. Na przykład pożar, obsunięcie się śniegu lub eksplozja materiałów łatwopalnych nie zawsze stanowią zagrożenie dla ludzi i mienia. Wyrazem tego jest zwrot użyty np. w art. 136 k.k. w odniesieniu do wymienionych tam zdarzeń: „(...) które zagraża życiu lub zdrowiu ludzi albo mieniu w znacznych rozmiarach”. Zwrot ten ogranicza stosowanie tych przepisów do sytuacji, kiedy danemu zdarzeniu towarzyszy zagrożenie w rozmiarach powszechnego niebezpieczeństwa. Oczywiście z tych samych przepisów będą kwalifikowane czyny powodujące dalsze skutki, jak śmierć, uszkodzenie ciała, zniszczenie mienia itp., będące przekształceniem owego zagrożenia w realne następstwa.

Przedstawione założenia powinny mieć zastosowanie do katastrofy w ruchu jako jednego ze zdarzeń wymienionych w art. 136 k.k. Tylko że ograniczenie stosowania tego przepisu do wypadków, kiedy katastrofa „zagraża życiu lub zdrowiu ludzi albo mieniu w znacznych rozmiarach”, brzmi dość sztucznie. Implikuje bowiem, że katastrofa, która sama w sobie oznacza tragiczne skutki (zabici, ranni, wielkie straty majątkowe), ma jeszcze dodatkowo stanowić zagrożenie dla życia, zdrowia i mienia. Natomiast w stosunku do pozostałych zdarzeń to ograniczenie nie razi. Wynika to stąd, że istota tych innych zdarzeń polega na czym innym niż utrata życia, zdrowia itp., a ponadto różnią się one między sobą mechanizmem powstania i charakterem przebiegu. O ile pożar lub promieniowanie radioaktywne może trwać przez pewien czas, zagrażając ludziom lub mieniu, o tyle katastrofa w ruchu ze względu na swą strukturę faktyczną polega na szczególnej krótkotrwałości i gwałtowności przebiegu. Z jej istoty wynika, że nie może już ona stanowić zagrożenia, gdyż rozwój sytuacji niebezpiecznej dobiegł kresu i nic nikomu i niczemu już nie grozi.

Biorąc pod uwagę wykładnię językową wyrazu „katastrofa”<sup>16</sup> oraz umieszczenie spowodowania tego wydarzenia wśród przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu, należy uznać, że w art. 136 § 1 pkt 1 k.k. nastąpiło przesunięcie dokonania tego przestępstwa do punktu, w którym działanie sprawcy charakteryzuje się skutkami mającymi rozmiary pewnej powszechności. Ów zwrot nakazu-

<sup>16</sup> Według Małego słownika języka polskiego (PWN Warszawa 1968) katastrofa to „niebezpieczny wypadek, wydarzenie powodujące tragiczne skutki” (s. 267). Por. również pojęcie katastrofy w wytycznych (s. 6).

jący badać, czy wymienione w art. 136 k.k. zdarzenia stanowią zagrożenie dla ludzi i mienia, należy w odniesieniu do katastrofy traktować jako wskazówkę pozwalającą wykryć w następstwach danego zdarzenia znamiona katastrofy. Oznacza to, że nie ma katastrofy, jeśli nie było skutków w postaci śmierci wielu ludzi (przynajmniej dwóch, a może trzech?), co najmniej kilku rannych albo bardzo wysokich strat materialnych, mimo że samo działanie odbyło się w warunkach sprowadzenia niebezpieczeństwa powszechnego. Przy ocenie danego zdarzenia jako katastrofy liczy się bowiem nie to, co groziło, lecz wywołane skutki, i to sprawia, że różni się ona od innych wypadków w ruchu tylko rozmiarami następstw. Jak zatem widać, cechy wyróżniające katastrofę nie rysują się jasno, a mimo to rzutują w sposób istotny na odpowiedzialność.

Do strony podmiotowej przestępstwa sprowadzenia katastrofy można odnieść *mutatis mutandis* uwagi dotyczące art. 145 k.k. z zastrzeżeniami wynikającymi z faktu, że naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu nie jest znamieniem tego przestępstwa. Jednakże w konkretnych wypadkach, kiedy sprawcą katastrofy jest uczestnik ruchu drogowego, jest ona następstwem niewłaściwego zachowania się w ruchu drogowym. Wówczas wina sprawcy kształtuje się tak samo jak na tle art. 145 k.k. W szczególności możliwa jest sytuacja, że owe zasady zostały naruszone umyślnie, spowodowanie zaś samej katastrofy zostanie zakwalifikowane jako przestępstwo nieumyślne, jeśli sprawca bezpodstawnie przypuszczał, że jej uniknie.

9. Art. 137 k.k. przewiduje odpowiedzialność za sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa zdarzeń wymienionych w art. 136 § 1 k.k., w tym także katastrofy w ruchu. Jeżeli zgodnie z konstrukcją art. 136 k.k. spowodowanie ich ma być połączone z zagrożeniem dla ludzi lub mienia, a sama katastrofa charakteryzuje się pewną powszechnością ujemnych skutków, to należy te zdarzenia traktować jako wyłonione ze stanu powszechnego niebezpieczeństwa. Artykuł 137 k.k. penalizuje zatem sprowadzenie niebezpieczeństwa powszechnego w fazie, w której nie wystąpiły jeszcze żadne materialne skutki w świecie zewnętrznym. Jest to więc przepis przypominający art. 215 k.k. z 1932 r. Penalizacja zachodzi przy obu formach winy.

Niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu drogowym polega na powstaniu sytuacji, w której zostało zagrożone życie i zdrowie grupy ludzi lub nawet nie oznaczonej bliżej liczby osób albo mienia w znacznych rozmiarach. Ma to jednak być niebezpieczeństwo bezpośrednie, co oznacza, że na tle danych warunków drogowych niebezpieczeństwo katastrofy grozi realnie i konkretnie, a nie tylko abstrakcyjnie. W przeciwnym razie każde naruszenie przepisów drogowych prowadziłoby do fałszywego wniosku, że powstało już niebezpieczeństwo katastrofy.

Jednakże rozwój sytuacji grożącej powszechnie życiu lub zdrowiu ludzi albo mieniu w znacznych rozmiarach nie zawsze doprowadza do katastrofy w ruchu. Mimo poważnego z początku zagrożenia, niekiedy kończy się szczęśliwie na mniej poważnych skutkach; ich spowodowanie może wyczerpywać znamiona innego przestępstwa. Na tym tle ujawniają się zalety tzw. kumulatywnej kwalifikacji przestępstwa (art. 10 k.k.). Dzięki niej będzie możliwe uniknąć niezrozumiałej dla osób bez przygotowania prawniczego kwalifikacji z jednego przepisu przewidującego odpowiedzialność za sprowadzenie stanu niebezpieczeństwa, mimo że przecież nastąpiły jakieś skutki przestępne.

Pod rządem nowego k.k., zależnie od rozmiarów sprowadzonego niebezpieczeństwa, winy sprawcy i wywołanych skutków, będą w pełniejszym zakresie uwzględ-

niane rozmaite układy cech przestępnego działania w ruchu drogowym. W szczególności naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu może się łączyć właśnie ze spowodowaniem niebezpieczeństwa katastrofy. Jeśli jest ono umyślne (np. brawurowa jazda z nadmierną szybkością po zatłoczonych ulicach), a skończyło się na skutkach kwalifikujących zdarzenie jako wypadek z art. 145 k.k., to wówczas w stosunku do jednego czynu zbiegają się przepisy art. 137 § 1 k.k. i art. 145 § 1, 2 lub 3 k.k. Jeśli zaś sprawca, nieumyślnie łamiąc zasady bezpieczeństwa w ruchu i przez to nieumyślnie spowodując niebezpieczeństwo katastrofy, spowodował skutki, o których mowa w art. 145 k.k. (np. kierowca nie zauważył znaku ograniczenia szybkości przed ostrym zakrętem, wskutek czego doszło do zderzenia z jadącym z przeciwnej strony autobusem), to w jego czynnie wystąpią znamiona przestępstwa z art. 137 § 2 k.k. oraz przestępstwa z art. 145 § 1, 2 lub 3 k.k.

Przepisy Rozdziału XX i określone tam sankcje odzwierciedlają słuszne założenie, że za czyn powodujący dane skutki powinna grozić surowsza kara niż za czyn spowodujący niebezpieczeństwo tych skutków, i to nie tylko wtedy, gdy tym czynom towarzyszy wina w tej samej formie (art. 136 § 1 pkt 1 i art. 137 § 1 k.k. oraz art. 136 § 2 i art. 137 § 2 k.k.), ale także wówczas, gdy spowodowanie niebezpieczeństwa danych skutków odbyło się wskutek winy umyślnej, same zaś skutki zostały spowodowane nieumyślnie (art. 137 § 1 i art. 136 § 2 k.k.). Rzecz się nieco komplikuje, gdy umyślnie lub nieumyślnie spowodowano niebezpieczeństwo skutków znacznie poważniejszych od tych, które zostały spowodowane nieumyślnie. Można się jednak zgodzić z uregulowaniem k.k., że za umyślne spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy (art. 137 § 1 k.k.) grozi kara surowsza niż za nieumyślne spowodowanie wypadku określonego w art. 145 § 1 k.k. lub równie surowa jak za nieumyślne spowodowanie wypadku określonego w art. 145 § 2 k.k. Nie razi również, że za nieumyślne spowodowanie wypadku określonego w art. 145 § 1 k.k. grozi taka sama kara jak za nieumyślne spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy, tj. przestępstwa z art. 137 § 2 k.k., lub nawet surowsza, jeśli nastąpiły skutki określone w art. 145 § 2 k.k. W jednym tylko wypadku jednakowe zagrożenie karami nie odzwierciedla dostatecznie różnicy między tym, co groziło, a wywołanymi skutkami. Chodzi mianowicie o to, że nieumyślne zagrożenie mienia w rozmiarach wskazujących na niebezpieczeństwo katastrofy jest opatrzone taką samą sankcją jak spowodowanie „poważnej szkody w mieniu” (art. 145 § 1 k.k.). Różnica ta powinna znaleźć wyraz w orzecznictwie.

Spowodowanie niebezpieczeństwa zdarzeń określonych w art. 145 k.k. nie jest ujęte w formę osobnego przepisu. Mimo to w razie dopuszczenia się szczególnie poważnych naruszeń zasad bezpieczeństwa w ruchu, niebezpieczeństwo wypadku drogowego może być zakwalifikowane jako umyślne lub nieumyślne narażenie człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała lub ciężkiego rozstroju zdrowia (art. 160 k.k.).

10. Czyny, które nie powodują w ruchu katastrof i wypadków lub przynajmniej ich realnego niebezpieczeństwa, nie powinny być przestępstwami, mimo że naruszają one poszczególne warunki bezpieczeństwa drogowego. Ich ogólnie niższy stopień społecznego niebezpieczeństwa przemawia za przesunięciem tych czynów do sfery wykroczeń. Zasady tej przestrzega k.k., czyniąc dwa wyjątki określone w art. 146 i 147 § 1 k.k.

Art. 146 k.k. penalizuje określone typy zachowania się osób, na których ciąży szczególnie obowiązek podejmowania decyzji o dopuszczeniu pojazdu mechanicznego do ruchu i o dopuszczeniu osób do prowadzenia pojazdu mechanicznego. Podmiotem tego przestępstwa może być tylko ten, na kim ciąży ów szczególny obo-

wiązek. Chodzi o osoby z racji swych obowiązków służbowych odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu pojazdów i w tym zakresie powołane do wydawania takich decyzji. Przede wszystkim do kręgu tych osób należą dyspozytorzy transportu oraz kierownicy jednostek organizacyjnych (przedsiębiorstw, instytucji itp.) posiadających park samochodowy. Tak pojmowany „szczególny obowiązek” nie dotyczy osób, które w codziennej praktyce ruchu drogowego podejmują decyzje o włączeniu pojazdu do ruchu, jak np. właściciele, posiadacze, kierowców itp.

Strona przedmiotowa art. 146 k.k. wskazuje na to, że jest to typ przestępstwa formalnego. Czyn może się przejawiać w dwóch postaciach. Pierwsza polega na podjęciu decyzji o dopuszczeniu do ruchu pojazdu w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu. Nie wystarcza więc do zastosowania tego przepisu stwierdzenie jakiegokolwiek wady technicznej, chodzi bowiem tylko o taką wadę, która stwarza znaczne prawdopodobieństwo wypadku. Rozpiętość skali tego prawdopodobieństwa jest olbrzymia; przecież każdy defekt w ostatecznym rachunku może się okazać przyczyną wypadku.<sup>17</sup> Tu jednak chodzi o taki stan techniczny, z którego już z chwilą włączenia pojazdu do ruchu wynika w poważnym stopniu realna możliwość powstania sytuacji niebezpiecznej (np. brak światła „stop”). Jednakże bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu nie oznacza, że zostało już w ten sposób spowodowane bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy lub innego wypadku. Oczywiście wada może być tak poważna, że dopuszczenie do ruchu pojazdu jest równoznaczne ze spowodowaniem stanu niebezpieczeństwa w rozumieniu art. 137 lub 160 k.k.

Druga postać czynu polega na podjęciu decyzji o dopuszczeniu do prowadzenia pojazdu mechanicznego przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub nie mającą wymaganych uprawnień. Stan nietrzeźwości należy ocenić według kryteriów przyjętych w orzecznictwie; do zastosowania art. 146 k.k. nie wystarcza samo stwierdzenie u kierowcy stanu wskazującego na użycie alkoholu. Przestępstwo jest dokonane już z chwilą realizacji jednej z wymienionych postaci czynu, choćby nie wynikły stąd żadne ujemne następstwa (np. wypadek).

Art. 146 k.k. jest zbudowany jako przestępstwo umyślne. Kodeks słusznie rezygnuje z nieumyślności jako podstawy odpowiedzialności karnej w tym zakresie. Inne stanowisko spotkałoby się z trafnym zarzutem nadmiernej penalizacji. Warto jednak podkreślić, że umyślne popełnianie czynów opisanych w art. 146 k.k. zdążyła się nieporównanie rzadziej niż wskutek winy nieumyślnej<sup>18</sup>. Czyny nieumyślne nie przestają być z tego powodu społecznie niebezpieczne i dlatego one, a także jeszcze inne przejawy niewłaściwego wykonywania obowiązków przez dyspozytorów powinny być uznane za wykroczenia. Wynika stąd postulat, żeby odpowiedni przepis prawa o wykroczeniach był precyzyjnym dopełnieniem art. 146 k.k.<sup>19</sup>

Kwalifikacja czynu dyspozytora z art. 146 k.k. będzie napotykać trudne do przewyciężenia przeszkody. Nie będzie łatwo ustalić, że wiedział on, iż stan pojazdu zagraża bezpieczeństwu w ruchu (oczywiście poza skrajnymi wypadkami wykrycia poważnych i ewidentnych wad technicznych). Nie będzie łatwy dowód, że

<sup>17</sup> Por. J. Bafia, op. cit., s. 187 i nast.

<sup>18</sup> Godzi się podkreślić, że niejednokrotnie warunki pracy dyspozytorów stwarzają podłoże sprzyjające naruszeniu przez nich obowiązków w zakresie troski o bezpieczeństwo powierzonych im pojazdów i ludzi, np. w razie konieczności zapewnienia nieprzerwanej obsługi transportowej, braku części zamiennych, spodziewanej premii za wykonanie planu itp.

<sup>19</sup> Takim odpowiednikiem art. 146 k.k. jest na gruncie projektu prawa o wykroczeniach (Warszawa 1968) art. 93, który wymaga nowej redakcji w związku z wniesieniem przez Sejm poprawki do ówczesnego art. 152 projektu k.k. (obecny art. 146 k.k.).

dyspozytor zdawał sobie sprawę, iż kierowca znajdował się w stanie nietrzeźwości. Dyspozytorzy, kierownicy transportu itp. nie mają i chyba długo mieć nie będą realnych możliwości dokładnego określenia stopnia odurzenia, w jakim znalazł się kierowca pod wpływem alkoholu. Na podstawie zewnętrznej obserwacji będą mogli co najwyżej stwierdzić, że kierowca po prostu pił — z wyłączeniem, rzecz prosta, skrajnych sytuacji, kiedy stan nietrzeźwości jest niewątpliwy. Wobec tego ich odpowiedzialność za przestępstwo czy za wykroczenie będzie zależna od kryterium przypadkowego: ile mianowicie ‰ alkoholu stwierdzono we krwi dopuszczonych przez nich do jazdy kierowców? Praktycznie urasta ono do roli obiektywnego warunku karalności, który nie jest zjawiskiem korzystnym na tle systemu prawa karnego opartego na zasadzie winy. Wobec trudności udowodnienia winy umyślnej główny ciężar zwalczania groźnego zjawiska niewłaściwego wykonywania obowiązków przez dyspozytorów, mimo obowiązywania art. 146 k.k., będzie nadal spoczywał w sferze prawa o wykroczeniach.

W wyjątkowych sytuacjach wina nieumyślna dyspozytorów pozostanie podstawą odpowiedzialności karnej, jednakże, pod warunkiem, że dopuszczenie przez nich pojazdu do ruchu lub dopuszczenie osoby do prowadzenia pojazdu będzie miało znamiona innego przestępstwa nieumyślnego. Jeżeli więc sprawca przestępstwa z art. 146 k.k. tym samym czynem spowoduje katastrofę lub inny wypadek, to przepis ten znajdzie się w zbiegu z art. 137 § 2 lub art. 160 § 3 k.k. Jeżeli natomiast czyn dyspozytora okaże się przyczyną (najczęściej będzie to tylko jedna z przyczyn) katastrofy, to aktualna będzie — obok art. 146 k.k. — kwalifikacja prawna z art. 136 k.k. Jednakże w razie spowodowania wypadku art. 146 k.k. nie będzie się zbiegał z art. 145 k.k., ponieważ z tego przepisu odpowiadać będą jedynie aktualni uczestnicy ruchu drogowego; czyn dyspozytora będzie zatem zakwalifikowany z odpowiednich przepisów Rozdziału XXI, np. z art. 152, 155 § 2 k.k. itp.

Nieumyślne popełnienie czynów opisanych w art. 146 k.k., mimo że będzie wykroczeniem, nie wyłącza — rzecz jasna — odpowiedzialności za odpowiednie przestępstwa nieumyślne, np. z art. 136 § 2, 152 k.k.

11. Art. 147 § 1 k.k. penalizuje pełnienie w stanie nietrzeźwości czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów. Dotyczy on osób, które wykonują funkcje szczególnie ważne ze stanowiska bezpieczeństwa ruchu, np. osób regulujących ruchem, dyspozytorów itp., jednakże swym zakresem nie obejmuje prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości. Według bowiem Uzasadnienia projektu k.k.<sup>20</sup>, do kodeksu nie powinno się wprowadzać normy będącej odpowiednikiem obecnego art. 28 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu (Dz. U. Nr 69, poz. 434), skoro praktyka wykazuje, że ten typ przestępczości drogowej można zwalczać środkami represji karno-administracyjnej. Z tym stanowiskiem koresponduje art. V pkt 13 projektu przepisów wprowadzających prawo o wykroczeniach, który uchyla art. 28 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu oraz art. 85 § 1 i 2 projektu prawa o wykroczeniach, wprowadzając typ wykroczenia polegający na prowadzeniu pojazdu w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub podobnie działającego środka. Kryterium to obejmuje także stany nietrzeźwości, albowiem na gruncie projektu prawa o wykroczeniach należy przyjąć wykładnię, że jeżeli co innego nie wynika z przepisu

<sup>20</sup> Projekt k.k., s. 136.

szczególnego (czego przykładem art. 85 § 3 tegoż projektu<sup>21</sup>), to stan ten powinien być traktowany jako zaawansowana odmiana stanu wskazującego na użycie alkoholu.

Stan nietrzeźwości osoby będącej uczestnikiem ruchu drogowego spełnia ponadto rolę znamienia nadającego przestępstwu spowodowania wypadku drogowego charakter kwalifikowany (art. 145 § 3 k.k.); kara pozbawienia wolności jest wówczas wymierzana w granicach od roku do lat 10. W pozostałych wypadkach, tj. kiedy czyny skierowane przeciwko bezpieczeństwu w ruchu są kwalifikowane z innych przepisów, stan nietrzeźwości może być traktowany jako okoliczność wpływająca na wymiar kary (art. 50 k.k.). Dotyczy to również nieumyślnego spowodowania katastrofy w ruchu (art. 136 § 2 k.k.), za które grozi kara pozbawienia wolności od roku do lat 8. Tak więc nietrzeźwemu kierowcy, który nieumyślnie spowodował katastrofę, nie może być wymierzona kara przekraczająca 8 lat, gdy tymczasem za spowodowanie w tych samych warunkach wypadku drogowego (art. 145 § 3 k.k.), a więc za czyn mniejszej wagi, może być wymierzona kara nawet 10 lat pozbawienia wolności. Doprawdy trudno dociec, jakie motywy wpłynęły na takie uregulowanie. Jest sprawą sądów, aby ten paradoks nie ujawnił się w orzecznictwie.

12. Według art. 43 k.k., w razie skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych (§ 1), sąd zaś orzeka ten zakaz, jeżeli sprawca w chwili popełnienia przestępstwa wymienionego w § 1 był w stanie nietrzeźwości.

W świetle powyższych wywodów przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu ruchu obejmują wszelkie czyny obiektywne godzące w ten typ bezpieczeństwa bez względu na to, na podstawie jakich przepisów przestępstwo zostało zakwalifikowane<sup>22</sup>. Jednakże zakaz określony w art. 43 k.k. może być przez sąd orzeczony jedynie w stosunku do osoby prowadzącej pojazd mechaniczny. Wynika to *expressis verbis* z tego przepisu, próby zaś uczynienia ze zwrotu, dotyczącego skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny, hipotezy normy, zezwalającej na orzeczenie owego zakazu w stosunku do każdego sprawcy przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu, budzą zastrzeżenia<sup>23</sup>. Choćby mianowicie ze względu na art. 43 § 2 k.k. w zestawieniu z art. 53 k.k., z których jasno wynika, że podstawa orzekania zakazu odnosi się do osoby prowadzącej pojazd mechaniczny — pomijając już konsekwencje procesowe w razie orzekania w oddzielnych postępowaniach przeciwko kierowcy i np. dyspozytorowi.

\*

Nowe przepisy służące do zwalczania przestępczości drogowej stanowią miły krok naprzód w porównaniu z obowiązującym stanem prawnym. Na ich podstawie sądy będą miały pełną możliwość realizacji zasady trafnej represji ze

<sup>21</sup> „Art. 85 § 1. Kto, znajdując się w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi pojazd mechaniczny służący do komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej, podlega karze aresztu lub grzywny. § 2. Kto, znajdując się w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej inny pojazd niż określony w § 1, podlega karze aresztu do 2 miesięcy albo grzywny. § 3. W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 można orzec zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, a orzeka się go, gdy sprawca znajdował się w stanie nietrzeźwości”.

<sup>22</sup> Por. J. Bafia, op. cit., s. 194.

<sup>23</sup> Tamże s. 194.



względu zarówno na sposób sformułowania dyspozycji, jak i grożące sankcje karne. Do niedoskonałości nowego uregulowania wypada zaliczyć nieostre pojęcie katastrofy w ruchu, której *differentia specifica* na tle „zwykłego” wypadku z art. 145 k.k. jest zamazana, mimo że wywołuje istotne konsekwencje w sferze odpowiedzialności. Brakiem jest także to, że wskutek stosunkowo dużej liczby przepisów, z których będą kwalifikowane czyny przeciwko bezpieczeństwu w ruchu (wliczając w to przepisy umieszczone poza Rozdziałem XX), sprawcy niektórych z nich mogą liczyć na złagodzoną odpowiedzialność w porównaniu z innymi, mimo że nie ma widocznej różnicy w stopniu społecznego niebezpieczeństwa. Są to jednak braki, które z powodzeniem może wyrównać orzecznictwo sądowe, stosując właściwy wymiar kary.

HENRYK POPLAWSKI

## Dopuszczalne ryzyko gospodarcze w świetle art. 217 § 3 k.k.

### I

W myśl art. 217 § 3 k.k. nie popełnia przestępstwa niegospodarności ten, „kto bądź w celu przysporzenia gospodarce uspołecznionej korzyści, bądź też w celu przeprowadzenia prac naukowo-badawczych albo eksperymentów technicznych lub ekonomicznych działa w granicach ryzyka, które według aktualnego stanu wiedzy jest dopuszczalne w szczególności, gdy prawdopodobieństwo korzyści poważnie przekracza prawdopodobieństwo mogącej wyniknąć szkody”.

Z treści tego przepisu wynika, że dopuszczalność ryzyka gospodarczego uzależniona została od spełnienia trzech podstawowych warunków, a mianowicie:

- 1) działania w celu przysporzenia gospodarce uspołecznionej korzyści,
- 2) działania w takich granicach ryzyka, które według aktualnego stanu wiedzy jest dopuszczalne,
- 3) istnienia takiego prawdopodobieństwa korzyści w chwili podejmowania działania, które (tj. prawdopodobieństwo) poważnie przekracza prawdopodobieństwo mogącej wyniknąć szkody.

Jakkolwiek w przepisie art. 217 § 3 k.k. mowa jest również o ryzyku badawczym i eksperymentalnym, którego warunki dopuszczalności, ogólnie rzecz biorąc, są takie same jak przy dopuszczalnym ryzyku gospodarczym *sensu stricto*, to jednak ze względu na szereg odrębności i swoistych cech tych dwóch rodzajów ryzyka wydaje się konieczne omówienie ryzyka badawczego i eksperymentalnego oddzielnie.