

Kazimierz Buchała

Ogólna problematyka naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu z art. 145 k.k.

Palestra 15/2(158), 49-58

1971

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.

rodowych mógł powodować powstanie zarówno zobowiązaniowego jak i administracyjnoprawnego stosunku pracy.³⁹ Obecnie zaś — niezależnie od podstawy powstania (umowa, powołanie) — stosunek pracy pracowników rad narodowych ma zawsze jednolity, zobowiązaniowy charakter. Dotyczy to również pracowników, których stosunek pracy został zawiązany przed wejściem w życie ustawy lipcowej, a to z tego względu, że ustawa lipcowa rozciągnęła swoje przepisy na stosunek pracy pracowników kontraktowych i mianowanych, zatrudnionych na podstawie dotychczasowych przepisów (art. 70 ustawy lipcowej).

Treść stosunku pracy pracowników rad narodowych jest normowana przepisami powszechnie obowiązującego ustawodawstwa pracy, a w sprawach uregulowanych w ustawie lipcowej — przepisami tej ustawy (art. 2 tej ustawy).

Powołanie jako podstawa zawiązywania stosunku pracy należy do instytucji ukształtowanych stosunkowo niedawno. Niemniej jednak znaczenie tej instytucji nieustannie wzrasta, a ona sama podlega stałemu rozwojowi. Dzieje się to równoległe ze zmniejszaniem się znaczenia mianowania jako podstawy zawiązywania stosunku pracy i tak na przykład w odniesieniu do pracowników rad narodowych mianowanie zostało całkowicie wyparte przez powołanie. Przyczyn tego stanu rzeczy należy się doszukiwać, jak się wydaje, w lepszym dostosowaniu konstrukcji prawnej powołania do rozwijających się stosunków pracy. Powołanie umożliwia bowiem z jednej strony szczególny tryb obsadzania stanowisk kierowniczych, niezbędny ze względu na ich doniosłość i wagę właściwego doboru osób na te stanowiska, a z drugiej strony poddaje powstały stosunek prawny przepisom ogólnego ustawodawstwa pracy, czym różni się od mianowania.

W literaturze prawniczej podnoszono konieczność wprowadzenia odrębnego reżymu prawnego dotyczącego stanowisk kierowniczych, a zwłaszcza stanowisk kierowniczych w gospodarce państwowej.⁴⁰ Wydaje się, że właśnie powołanie mogłoby odegrać taką rolę w stosunku do tych stanowisk.

³⁹ E. Stobiecki, jw., s. 38.

⁴⁰ W. Szubert: O charakterze prawnym stosunku pracy, PiP nr 7/64, s. 91.

KAZIMIERZ BUCHAŁA

Ogólna problematyka naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu z art. 145 k.k.

I. Kodeks karny z 1969 r. określa przestępstwa komunikacyjne w sposób, który znacznie odbiega od obowiązującego poprzednio ustawodawstwa karnego. Różnic jest niewątpliwie kilka, przy czym najważniejsze z nich polegają na przesunięciu akcentu z narażenia dóbr prawnych na niebezpieczeństwo — na ich naruszenie oraz z winy umyślnej — na winę nieumyślną, która jest niewątpliwie najbardziej charakterystyczna dla tej grupy przestępstw, jak również na zaostrzeniu kar gro-

żących za popełnienie przestępstw komunikacyjnych. W związku z tym konstrukcja techniczno-kodyfikacyjna tych przestępstw odbiega od konstrukcji typów przestępstw obowiązującego przedtem powszechnego ustawodawstwa, nawiązując zaś do konstrukcji art. 144 k.k.W.P. Typem, który znajdzie najczęstsze zastosowanie w praktyce, jest przestępstwo z art. 145 k.k., oraz jego odpowiednik z części wojskowej k.k., określony w art. 323 k.k., które to przestępstwo — dla odróżnienia od przestępstwa spowodowania katastrofy określonego w art. 136 k.k. — będziemy tu nazywać przestępstwem „wypadku komunikacyjnego”.

Przestępstwo to występuje w postaci dwóch typów zasadniczych oraz typu kwalifikowanego, a mianowicie wypadku komunikacyjnego (art. 145 § 1 k.k.). Typ kwalifikowany, stanowiący modyfikację typów podstawowych, wprowadza dodatkowe znamię w postaci dopuszczenia do wypadku komunikacyjnego (lub ciężkiego wypadku komunikacyjnego) przez prowadzenie pojazdu w „stanie nietrzeźwości” (art. 145 § 3 k.k.). Wspólnym dla obu podstawowych typów przestępstwa wypadku komunikacyjnego jest znamień naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego lub powietrznego, a znamięm różnicującym jest ciężkość następstw zdarzenia w komunikacji. Mianowicie wypadkiem komunikacyjnym lżejszym jest zdarzenie, w którym powstało uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby albo poważna szkoda w mieniu, natomiast ciężkim wypadkiem komunikacyjnym jest takie zdarzenie, w którym powstały w analogicznych warunkach śmierć, ciężkie uszkodzenie ciała lub ciężki rozstrój zdrowia innej osoby. Powyższa klasyfikacja da się w zupełności odnieść do wypadku komunikacyjnego określonego w art. 323 k.k., z tym tylko uzupełnieniem, że dochodzą tam jeszcze dodatkowe znamiona kwalifikujące podmiot czynu (żołnierz) oraz czyn sprawcy (prowadzenie uzbrojonego pojazdu mechanicznego).

Rozważania zawarte w dalszej części niniejszej pracy poświęcimy znamieniu naruszenia zasad bezpieczeństwa w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego, podkreślając jedynie, że ich zasadnicza część da się odnieść do innych dziedzin komunikacji.

II. Wydzielenie przestępstw komunikacyjnych w odrębny rozdział kodeksu karnego nastąpiło ze względu na swoistość materii społecznej dotyczącej przestępstw komunikacyjnych, która polega na dominującej — w całym zachowaniu się — nieumyślności¹ (w stosunku do następstw bądź także naruszenia zasad bezpieczeństwa), na naruszeniu bądź zagrożeniu jednym czynnem kilku dóbr prawnych (życia, zdrowia, mienia) oraz na konieczności bardziej jednoznacznej charakterystyki czynu społecznie szkodliwego, niż to ma miejsce w wypadku skutkowych typów przestępstw określonych w rozdziale XXI k.k. Ta ostatnia kwestia interesuje nas najbardziej, naczelną bowiem dyrektywą techniczno-kodyfikacyjną powinno być takie ujęcie typów przestępstw, żeby zrealizowanie ustawowych znamion czynu wskazywało — w miarę jednoznacznie — na zachowanie się społecznie szkodliwe, które stanowi rację dla zastosowania sankcji karnej.²

W dziedzinie przestępstw drogowych nie wystarczyło więc odwołać się do spowodowania skutku czy skutków odpowiadających typom z rozdziału o przestępstwach przeciwko życiu lub zdrowiu. Należało jeszcze wprowadzić znamień, które by się odwoływały do społecznych ocen w związku ze współczesną komunikacją,

¹ Właściwa każdemu czynowi celowość prawnie nie interesuje nas w związku z przestępstwami nieumyślnymi, natomiast to interesuje, co wynikało z czynu celowego, mimo że nie było ono objęte zamiarem bezpośrednim ani wynikowym.

² Por. W. Wolter: Funkcja błędu w prawie karnym, Warszawa 1965, s. 57.

zwłaszcza drogową. Jej cechą charakterystyczną jest bowiem stan potencjalnego zagrożenia dóbr prawnych uczestników i osób postronnych, będący wynikiem znacznego zagęszczenia ruchu pojazdów, szybkości ruchu oraz ustawicznego krzyżowania się szlaków i torów jazdy. Aby to niebezpieczeństwo zmniejszyć do niezbędnego minimum, a jednocześnie osiągać założone cele społeczne, należało zachowanie się uczestników komunikacji poddać reżymowi bardzo rygorystycznych reguł postępowania, które wprowadzają pewien ład i porządek w tym ruchu, kanalizując go maksymalnie i pozostawiając możliwie mało miejsca dla sfery działania przypadku. Rzecz prosta, nawet ściśle przestrzeganie tych reguł przez wszystkich uczestników komunikacji pozostawia zawsze pewien margines niebezpieczeństwa, którego nie da się uniknąć na skutek warunków współczesnej komunikacji. Ten margines musi więc być społecznie akceptowany.

W związku z tym prawo wymaga jedynie ścisłego przestrzegania tych reguł, w żadnym zaś razie zaniechania czynności będących uczestnictwem w komunikacji. Postulat zaniechania oznaczałby bowiem rezygnację z komunikacji w ogóle, nie ma bowiem — jak uczy historia — bezwzględnie bezpiecznej komunikacji.³

Do tych to właśnie reguł odwołuje się znamię naruszenia zasad bezpieczeństwa art. 145 k.k. Czyn sprawcy nie naruszający tych reguł nie jest merytorycznie społecznie ujemny w stopniu wystarczającym jako racja dla zastosowania sankcji karnej (sądowej), choćby wywołał on skutki określone odpowiednimi przepisami, samo zaś naruszenie zasad bezpieczeństwa może być jedynie wykroczeniem. Dopiero naruszenie tych zasad bezpieczeństwa oraz powstanie skutku będącego w związku przyczynowym z ich naruszeniem wypełniają znamiona typu przestępstwa z art. 145 k.k.

III. Jest kwestią poza sporem, że w wypadku przestępstw skutkowych — a do takich należy przestępstwo z art. 145 k.k. — warunkiem spełnienia ustawowych znamion czynu przez sprawcę jest istnienie związku przyczynowego pomiędzy jego czynem a skutkiem. Nie chodzi tu oczywiście o rozważania natury teoretycznej, lecz o kwestie natury praktycznej, związane z ustalaniem przyczynowości w sprawach o wypadki komunikacyjne. Niemniej jednak nieodzowne jest poczynienie kilku uwag natury ogólniejszej, aby można było na ich tle przejść do kwestii praktycznych.

Zgodnie z tezą o wszechzwiązku zjawisk i rzeczy, nie można konkretnego wyniku wypadku drogowego czy też samego wypadku drogowego traktować w oderwaniu od całego układu sytuacyjnego i rozpatrywać go w abstrakcji: czyn — skutek. W istocie rzeczy bowiem na konkretny wynik wypadku drogowego składa się cały szereg czynników, nazywanych przez teorię warunkowości „warunkami”. Prawo karne dokonuje ustaleń powiązania przyczynowego, kierując się potrzebami z zakresu odpowiedzialności, co jednak nie oznacza, że ma własną, jemu tylko właściwą metodę ustalania więzi przyczynowej, ani też nie oznacza, że w ramach tego wszechzwiązku zjawisk musi się interesować wszystkimi warunkami, jakie się złożyły na konkretny przebieg przyczynowo-skutkowy. W konsekwencji musi ono dokonać pewnej operacji myślowej, polegającej na wstępnym ograniczeniu pola badania do tych warunków, które w danym układzie są niezbędne do ustalenia związku pomiędzy czynem a skutkiem.

³ Prawdą jest jednak, że potencjał niebezpieczeństwa, jaki się wiąże z komunikacją, wzrasta w miarę postępu technicznego, w czym tkwi swoisty paradoks. Większą bowiem wagę przywiązuje się do doskonalenia technicznego oraz strony ekonomicznej środków transportu aniżeli do zapewnienia jego bezpieczeństwa.

Prawu karnemu wystarcza, jeżeli między określonym czynem sprawcy a skutkiem zachodzi uwarunkowanie konieczne, tzn. jeżeli bez danego czynu skutek nie powstałby, traktując wtedy ten czyn jako przyczynę skutku wystarczającą do budowania na niej gmachu odpowiedzialności, co naturalnie jest daleko idącym uproszczeniem całego zagadnienia, ale uproszczeniem niezbędnym dla celów odpowiedzialności.⁴ Stwierdzenie faktu, że także między czynem innej osoby a skutkiem zachodzi — w danym konkretnym układzie — takie uwarunkowanie konieczne, nie przekreśla wniosku pierwszego, że pomiędzy czynem pierwszego sprawcy a skutkiem zachodzi więź przyczynowa. Wreszcie dodać należy, że ze względów czysto praktycznych należy zrezygnować z warunku pewności nienastąpienia skutku w razie wyeliminowania danego czynu sprawcy na rzecz prawdopodobieństwa graniczącego z pewnością. Ten margines niepewności musi pozostać, gdyż rzadko kiedy znamy konkretny przebieg w szczegółach istotnych dla danego przebiegu przyczynowego albo też niejednokrotnie stwierdzamy istnienie warunków, których działania do końca nie znamy na skutek niedostatków wiedzy na danym etapie. Margines powyższy musi być, rzecz jasna, niewielki, i stąd postulat prawdopodobieństwa graniczącego z pewnością.

Pora obecnie przejść do kwestii szczegółowych.

Każde ustalenie przyczynowego powiązania odbywa się po dokładnym ustaleniu wszelkich konkretnych okoliczności danego zdarzenia, nawet tych na pozór mało istotnych. Z kolei przystępujemy do eliminacji warunków, cofając się od skutku wstecz aż do czynu, tj. do całego kompleksu ruchów podporządkowanych określonemu celowi (tutaj: prowadzeniu pojazdu mechanicznego). Jednakże ustalenie związku przyczynowego między wypadkiem drogowym a skutkiem nie wystarcza do przyjęcia sprawstwa z art. 145 k.k. Artykuł 145 k.k. nie zadowala się bowiem jakimkolwiek czynem będącym w związku przyczynowym ze skutkiem (np. prowadzeniem pojazdu mechanicznego), lecz określa czyn sprawcy społecznie szkodliwy, jakim jest naruszenie zasad bezpieczeństwa. Stąd też przypisanie sprawcy odpowiedzialności za wypadek komunikacyjny możliwe jest dopiero wtedy, gdy ustalą się, że skutek nie powstałby z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością, gdyby nie konkretne naruszenie zasad bezpieczeństwa. Zwykle więc trzeba będzie — po ustaleniu faktu, że to właśnie oskarżony potrafił człowieka, który w wyniku odniesionych ran zmarł — powtórzyć proces eliminacji, eliminując tym razem czyn w postaci konkretnego naruszenia, czy też naruszeń zasad bezpieczeństwa, które, naturalnie, należy wcześniej ustalić w procesie.⁵ A zatem trzeba eliminować nie fakt np. prowadzenia przez oskarżonego pojazdu, który uderzył przechodnia, lecz fakt nadmiernej szybkości tego pojazdu. Dopiero gdy taka eliminacja doprowadzi do potwierdzenia wcześniej postawionego wniosku, jesteśmy uprawnieni wówczas do przyjęcia powiązania przyczynowego między skutkiem a czynem sprawcy. Eliminacja taka może przybrać kształt procesu myślowego, który ma wprost odpowiedzieć na pytanie, czy np. gdyby oskarżony prowadził swój pojazd z maksymalnie dopuszczalną w danych warunkach szybkością, skutek nie nastąpiłby z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością. Odpowiedź pozytywna oznacza zaprzeczenie przyczynowości, negatywna zaś — jej stwierdzenie.

Eliminacja powyższa jest dokonywana myślowo, ale dotyczy konkretnego zachowania się w konkretnym układzie sytuacyjnym, na który składają się: kom-

⁴ W istocie rzeczy na skutek złożyły się wszystkie warunki mające charakter warunków koniecznych.

⁵ Tzn. samo zachowanie się, stanowiące naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu.

pleks ruchów i zaniechań, dających obraz całości zachowania się danego sprawcy jako zindywidualizowanej jednostki ze wszystkimi jej interesującymi — z punktu widzenia ruchu pojazdów — właściwościami; konkretny pojazd z jego właściwościami (zaletami i wadami z punktu widzenia warunków techniczno-eksploatacyjnych); dany konkretny układ drogi (np. zakręt, jego promień, profil, spadek drogi, procent tego spadku, rodzaj i stan nawierzchni itp.); wreszcie warunki atmosferyczne (mgła, deszcz, wichura itp.).

Ważne jest przy tym, że w powyższym układzie nie wolno dokonywać żadnych zmian przez podstawianie w miejsce konkretnego warunku jakiegoś innego, hipotetycznego. Na przykład w sytuacji, gdy pieszy wszedł na jezdnię tuż przed nadjeżdżającym pojazdem, istotne jest, w jakiej odległości przed pojazdem jadącym wkroczył on na jezdnię, czy szedł szybko, czy skierował się na drugą stronę jezdni prostopadłe do osi jezdni, ile kroków zrobił, zanim doszło do zderzenia z pojazdem, czy nawierzchnia była mokra itp., gdyż dopiero wtedy dla kierującego pojazdem powstał nowy układ sytuacyjny, w którym wymaga się od niego hamowania bądź skręcania lub też — w zależności od warunków — jednego i drugiego. Nie można zatem, dokonując eliminacji warunku w postaci przedłużonej drogi hamowania, nie uwzględniać np. faktu, że nawierzchnia była w tym miejscu mokra. Kwestia ta jest prosta i nie wymaga szerszego uzasadnienia. Nie tak oczywista jednak jest ona w odniesieniu do skutku. Otóż dokonując eliminacji określonego czynu w odniesieniu do konkretnego skutku, skutek ten należy brać także bardzo konkretnie, nie zmieniając w nim niczego, a więc nie tylko fakt wypadku drogowego, czy nawet fakt np. ciężkiego uszkodzenia ciała, ale również konkretne uszkodzenie ciała, jak np. złamanie kończyny dolnej także w konkretnym miejscu skutku w odniesieniu do współrzędnych drogi w określonym czasie itd. W sytuacji bowiem, gdy powyższa eliminacja czynu prowadzi do wniosku, że skutek (np. wypadek komunikacyjny) byłby wprawdzie wystąpił, lecz w innym czasie lub miejscu, albo że skutki jego byłyby inne, gdyby nie czyn sprawcy (np. nadmierna szybkość), to eliminowany czyn sprawcy znajduje się w związku przyczynowym ze skutkiem, co — zgodnie z wcześniejszym twierdzeniem — stanowi wystarczającą, obiektywną podstawę przypisania sprawcy skutku przestępnego.

Do tej pory zajmowaliśmy się zagadnieniem powiązania przyczynowego między działaniem a skutkiem. W ramach wypadków komunikacyjnych powstaje w szczególności problematyka powiązania zaniechania ze skutkiem. Zachowanie się bowiem sprawcy polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego składa się z całego splotu ruchów i zaniechanych ruchów, dyktowanych celem założonym przez sprawcę. Zgodnie z wcześniejszym stanowiskiem interesuje nas tylko społecznie niebezpieczne sprawstwo, wobec czego zachowanie się sprawcy wymaga niekiedy takiego wypreparowania z kompleksu ruchów i ruchów zaniechanych, żeby pozostał tylko ten ruch bądź ruch zaniechany, który stanowi naruszenie zasad prowadzenia pojazdów (może nim być np. błędne hamowanie lub niehamowanie w ogóle, skręcenie w prawo zamiast w lewo lub też nieskręcenie w ogóle, niesygnalizowanie zamiaru skrętu itp.). Przyjmujemy tu stanowisko teoretyczne (którego z braku miejsca bliżej uzasadnić nie można), że między zaniechaniem jako bezruchem a skutkiem nie istnieje więź przyczynowa. Przyczynowość jest bowiem prawidłowością będącą w ruchu materii; to, co zwykle nazywa się więzią przyczynową, przedstawia się jako brak przyczynowości przeciwstawnej⁶, jako brak początku dla oczekiwanego łańcucha przyczynowego. To naturalnie zobowiązuje do wskazania podstawy

⁶ Por. W. Wolter: O tzw. przyczynowości zaniechania, PiP nr 10—11/1954, s. 525 i nast.

do przypisania sprawcy danego skutku. Z punktu widzenia merytorycznego jest nią szczególnie obowiązek wiążący się ze spełnianą czynnością niebezpieczną, jaką jest prowadzenie pojazdu, w myśl którego zwiększenie niebezpieczeństwa własnym działaniem zobowiązuje do jego odwrócenia. Formalnie rzecz biorąc, obowiązek ten jest wyraźnie statutowany w art. 11 ustawy o ruchu na drogach publicznych, którego brzmienie jest następujące⁷:

„1. Kierujący, osoby piesze i inni użytkownicy dróg są obowiązani zachowywać należytą ostrożność, aby nie zagrażać bezpieczeństwu i porządkowi ruchu, nie powodować wypadków, nie utrudniać ruchu innym użytkownikom drogi, nie zakłócać spokoju i porządku publicznego oraz nie narażać kogokolwiek na poniesienie szkody.

2. Niezależnie od przepisów ust. 1

1) kierujący są obowiązani:

a) stale panować nad pojazdami lub prowadzonymi albo pędzonymi zwierzętami oraz stosować wszelkie środki ostrożności, konieczne dla bezpieczeństwa innych użytkowników dróg (...) .”

Powyższe stanowisko w kwestii przyczynowości zaniechania wymaga ustosunkowania się do problemu odpowiedzialności sprawcy w dwóch różnych sytuacjach, w jakich powstał skutek określony w art 145 k.k. Pierwsza będzie się charakteryzować tym, że skutek powstał mimo podjęcia przez sprawcę określonego, obowiązkowego działania, druga zaś tym, że sprawca tego działania nie podjął.

Nastąpienie skutku mimo podjęcia czynności nakazanej może być konsekwencją jej nienależytego wykonania, tj. wykonania naruszającego zasady bezpieczeństwa ruchu, lub też konsekwencją takiego zbiegu okoliczności, który przekreślił możliwość zapobiegnięcia skutkowi mimo należytej ostrożności ze strony oskarżonego (np. pieszy wkracza na jezdnię tuż przed pojazdem). W pierwszym wypadku mamy do czynienia z czynem bezprawnym (art. 145 k.k.), którego problematyka mieści się w zupełności w ramach przedstawionego wyżej twierdzenia o przyczynowości działania. Bardziej interesującym wypadkiem jest wypadek drugi, przy czym problematyka jego należy do dziedziny naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, której rozważanie w tym miejscu uzasadnione jest merytorycznym związkiem z zagadnieniami tzw. przyczynowości zaniechania. Czyn ten bowiem, traktowany w oderwaniu od obowiązujących zasad ostrożności, przedstawia się właśnie jako zaniechanie jakiejś czynności, której podjęcie przekracza to, czego prawo wymaga od uczestnika ruchu drogowego, a co zapobiegłoby powstaniu skutku. Ani kodeks karny, ani też przepisy prawa drogowego nie wymagają rzeczywistego zapobiegnięcia ujemnym skutkom w ruchu bez względu na okoliczności. Spełnienie takiego wymagania byłoby zresztą nierealne, a obiektywnie rzecz biorąc — nie do wyegzekwowania, statutowanie zaś odpowiedzialności w takich wypadkach byłoby przejawem odpowiedzialności obiektywnej. Prawo — jak to już właśnie wcześniej zaznaczyłem — wymaga od uczestników ruchu drogowego zachowania zgodnego z zasadami bezpieczeństwa ruchu, a więc wykonania wszystkich czynności w zakresie ruchu drogowego w sposób zgodny z zasadami sztuki. Jeżeli mimo to skutek następuje, to czyn nie spełnia znamienia art. 145 k.k., nie jest więc bezprawny. Faktycznie mamy tutaj do czynienia z przesunięciem punktu ciężkości rozwiązania problemu odpowiedzialności za sfery przyczynowości zaniechania w sferę bezprawności. W myśl reprezentowanego tu poglądu między zachowaniem się zgod-

⁷ Por. ustawę z dnia 27.XI.1961 r. — Dz. U. Nr 53, poz. 295.

nym z zasadami bezpieczeństwa a skutkiem zachodzi związek przyczynowy z działaniem, przy czym tylko według niektórych poglądów może być traktowany jako problem przyczynowości zaniechania.

Przejdźmy teraz do sytuacji, kiedy sprawca nie podjął nakazanej czynności w ogóle, powstał zaś skutek przestępny. Teoria przyjmująca więź przyczynową między zaniechaniem a skutkiem rozwiązuje to zagadnienie zgodnie ze swymi założeniami, uznając istnienie więzi przyczynowej w sytuacji, gdy działanie zapobiegłoby skutkowi, i w konsekwencji, stojąc na gruncie bezprawności czynu, przerzuca cały problem ewentualnej nieodpowiedzialności w sferę subiektywnej strony przestępstwa. Negując istnienie więzi przyczynowej pomiędzy tym zaniechaniem oraz skutkiem, nie przesądzamy automatycznie problemu jego bezprawności w sensie pozytywnym ani też negatywnym, podkreślając jedynie, że jest to właśnie problem bezprawności w związku ze znamieniem naruszenia zasad bezpieczeństwa. Tutaj — jak się wydaje — należy także odróżnić dwa warianty powyższej sytuacji.⁸

Pierwszy z nich — gdy sprawca nie podjął nakazanej prawem czynności, np. hamowania w układzie sytuacyjnym, w którym podjęcie i wykonanie jej według zasad sztuki prowadzenia pojazdów byłoby, zgodnie z prawdopodobieństwem granicznym z pewnością, doprowadziło do zapobiegnięcia skutkowi, oraz drugi, w którym podjęcie i wykonanie tej czynności zgodnie z zasadami sztuki prowadzenia pojazdów nie przeszkodziłoby nastąpieniu — z prawdopodobieństwem granicznym z pewnością — skutku przestępnego. W pierwszym wariantcie zachodzi bezprawność czynu z racji naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, w drugim — brak bezprawności z powodu braku społecznie niebezpiecznego sprawstwa (naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu). W tych obu wariantach przeprowadziliśmy rozumowanie, które wykorzystuje zasadę eliminacji (naturalnie w jej wersji odwróconej, z tej mianowicie racji, że chodzi tu o zaniechanie). Eliminacja myślowa zaniechania to wszak podstawienie czynności pozytywnej, oczywiście myślowe, skoro nie została ona wykonana. Jednakże z okoliczności, że stosujemy zasadę eliminacji, nie wynika wcale, iż problem powiązania zaniechania ze skutkiem jest problemem przyczynowości. Występuje tu raczej wyostrenie faktu, że zachodzi brak przyczynowości przeciwstawnej, ustalamy bowiem, czy hipotetyczna czynność byłaby przekreśliła skutek. W rezultacie więc oceniamy wartość zaniechania z punktu widzenia hipotetycznego przyczynowego działania.

IV. Kolejny problem to stosunek zasad bezpieczeństwa ruchu do subiektywnej strony przestępstwa, który będziemy rozważać w stosunkowo wąskim zakresie, mianowicie tylko o tyle, o ile jest to niezbędne dla rozwiązania kwestii podstawowych.

Problem naruszenia zasad bezpieczeństwa, należący do dziedziny odpowiedzialności za przestępstwa nieumyślne, nie jest nowy ani w teorii, ani w praktyce orzecznictwa sądowego, występuje bowiem jako problem naruszenia obowiązku ostrożności w związku z działaniem, które mieści w sobie pewien ładunek niebezpieczeństwa dla uznanych dóbr prawnych.

Zarówno teoria prawa karnego, jak i praktyka traktuje w zasadzie kwestię przestrzegania obowiązku ostrożności jako problem subiektywnej strony przestęp-

⁸ Pomijamy, jako nie mieszczący się w ramach niniejszych rozważań, problem niemożności wykonania czynu z przyczyn natury obiektywnej, co prowadzi do braku czynu.

stwa.⁹ Można przytoczyć szereg orzeczeń sądowych, w których mówi się o naruszeniu obowiązku ostrożności bez wyraźnego rozdzielenia obiektywnego i subiektywnego aspektu tego zagadnienia¹⁰, chociaż są i takie orzeczenia, w których mniej lub bardziej wyraźnie występuje takie rozdzielenie¹¹. Z chwilą gdy kodeks karny wprowadził znamię naruszenia zasad bezpieczeństwa, nie może budzić wątpliwości, że problem naruszenia obowiązku ostrożności nie może być identyfikowany z zachowaniem się zawinionym, przeciwnie, należy mówić o obowiązku ostrożności w znaczeniu obiektywnym (obiektywno-generalny charakter obowiązku ostrożności)¹² oraz w znaczeniu subiektywnym (subiektywny obowiązek ostrożności). Pierwszy należy do dziedziny bezprawności, drugi do dziedziny winy. Pierwszy, będąc korelatem zasad bezpieczeństwa (ostrożności) obowiązujących w danej dziedzinie działalności, określa, jak się w danych warunkach zachować, by spowodzić do minimum grożące niebezpieczeństwa, drugi natomiast określa treść przeżyć psychicznych, zachodzących w związku z podjęciem niebezpiecznej czynności. Granice pierwszego muszą być zatem określone generalnie, drugiego — indywidualnie.

Z rozważań powyższych wynika, że naruszenie zasad bezpieczeństwa nie może być identyfikowane z zawinionym naruszeniem zasad bezpieczeństwa, że znamię to nie przekreśla oceny zachowania się sprawcy z punktu widzenia formuły winy określonej w art. 7 § 2 k.k., przeciwnie, stwierdzenie, że sprawca naruszył zasady bezpieczeństwa, otwiera perspektywę spojrzenia na subiektywną stronę jego czynu. Aby użytkownika drogi pociągnąć do odpowiedzialności karnej, należy stwierdzić nie tylko to, że czyn jego, będący wypadkiem komunikacyjnym, spełnia znamiona typu przestępstwa określone w art. 145 k.k., ale także to, że można w danych konkretnych warunkach zarzucić sprawcy, iż naruszając zasady bezpieczeństwa, bezpodstawnie przypuszczał, że skutku uniknie, albo że nie przewidział jego nastąpienia, mimo możliwości i powinności jego przewidzenia. Nie wnikając bliżej w przesłanki tej zarzucalności czynu sprawcy, podkreślmy jedynie, że zależy ona od indywidualnych właściwości sprawcy oraz od charakteru okoliczności zewnętrznych, w których sprawca podjął decyzję działania, przy czym zarówno pierwsza jak i druga przesłanka są oceniane przez sąd, który stosuje obiektywne kryteria oceny zgodnie z panującymi w naszym społeczeństwie poglądami w kwestii odpowiedzialności karnej.

V. Pozostając nadal przy ogólnej charakterystyce zasad bezpieczeństwa, rozważmy jeszcze kilka kwestii z ich zakresu.

Zasady te stanowią wyraz uogólnienia sumy wiedzy oraz doświadczenia, jakim dysponujemy aktualnie w poszczególnych dziedzinach ruchu komunikacyjnego, kształtowały się zaś one w ciągu dziesiątków lat rozwoju komunikacji. Dyrektywą ich formułowania była z jednej strony potrzeba korzystania z nowoczesnych środków transportu, a z drugiej — potrzeba skutecznej ochrony życia, zdrowia i mie-

⁹ Mowa tu o starszej teorii prawa karnego. Pogląd przeciwny przedstawiłem w pracy: „Przestrzeganie zasad ostrożności — problem bezprawności czy winy” (PiP nr 8/1963) oraz w pracy „Z problematyki tzw. zasad ostrożności w ruchu drogowym” („Palestra” nr 10/1955). Stanowisko odmienne od starszej teorii reprezentuje W. Mąciór w pracy: Problem przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii i praktyki, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego, Prace Prawnicze, Kraków 1968 r., zeszyt 35.

¹⁰ Na przykład wyrok z dnia 12.II.1957 r. (PiP nr 6/1957, s. 1239) oraz wyrok z dnia 19.VIII.1953 r. (PiP nr 2/1954, s. 331).

¹¹ Na przykład wyrok z dnia 19.XI.1957 r. (RPiE nr 4/1958, s. 329) oraz wyrok z dnia 13.III.1964 r. (OSNKW 1964, poz. 104).

¹² Por. W. Mąciór: op. cit., s. 34 i nast.

nia uczestników oraz osób postronnych.¹³ Te dwa podstawowe interesy prowadzą w dziedzinie komunikacji do rozwiązań nie zawsze zbieżnych, stąd też zasady bezpieczeństwa ruchu stanowią w pewnym sensie kompromis pomiędzy postulatami tych interesów, chroniąc w optymalnym stopniu zarówno bezpieczeństwo życia i mienia, jak i właściwe funkcjonowanie środków komunikacji pod względem technicznym i ekonomicznym. Kompromis ten oznacza niezbędną minimalizację grożącego niebezpieczeństwa, pozwalającą na społeczne tolerowanie ryzyka związanego ze współczesną komunikacją, istniejącego mimo zachowania się zgodnego z zasadami bezpieczeństwa. Zasady te dotyczą w dziedzinie ruchu drogowego następujących trzech grup zagadnień:

a) warunków techniczno-eksploatacyjnych, jakim musi odpowiadać pojazd, aby mógł być dopuszczony do ruchu drogowego,

b) warunków, jakim musi odpowiadać kierujący pojazdem lub inny użytkownik drogi, aby mógł on być dopuszczony do kierowania pojazdem lub korzystania z dróg i urządzeń drogowych w charakterze innego uczestnika ruchu,

c) sposobu zachowania się w poszczególnych typowych lub innych sytuacjach, jakie w ruchu mogą się zdarzyć w związku z ruchem pojazdów (nie tylko z ruchem w sensie ścisłym).

Już z tego, co wyżej napisano, wynika, że zasady te wiążą się ściśle z prawem drogowym w tym znaczeniu, iż można je odnieść do poszczególnych przepisów regulujących zagadnienia właściwości pojazdu, kwalifikacji użytkownika oraz sposobu wymaganego zachowania się. Powstaje zatem pytanie, czy przepisy prawa drogowego wyczerpują w zupełności zagadnienia treści zasad bezpieczeństwa w tym sensie, że wszystko, co stanowi przedmiot ich regulacji, wiąże się z zasadami bezpieczeństwa oraz że o treści konkretnej zasady decydują tylko przepisy prawa drogowego wyczerpują w zupełności zagadnienie treści zasad bezpieczeństwa w tym sensie. Regulują one cały szereg kwestii poza zagadnieniami związanymi z bezpieczeństwem ruchu w sensie bezpośrednim, jak np. warunki, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, kwestie uzyskiwania kwalifikacji kierowcy, przepisy o charakterze porządkowym związane z rejestracją pojazdów, otrzymywaniem zezwolenia na prowadzenie pojazdów, jego cofaniem i inne, które nie są nawet zawarowane sankcją karno-administracyjną. Z drugiej zaś strony, określając nawet zasady bezpieczeństwa, tzn. regulując kwestie z zakresu wspomnianych wyżej trzech grup zagadnień, przepisy te czynią to niejednokrotnie w sposób ogólny, niewystarczający. Orzecznictwo sądowe, ukształtowane w ciągu wielu lat, zawiera szereg wypowiedzi, z których wynika ponad wszelką wątpliwość, że zasady bezpieczeństwa nie mogą być identyfikowane z treścią poszczególnych przepisów prawa drogowego, są bowiem bogatsze w swej treści. Zresztą orzecznictwo formułuje niejednokrotnie takie zasady. Także lektura poszczególnych przepisów prawa drogowego przekonuje, że zasad bezpieczeństwa nie można identyfikować z jego przepisami, przepisy te bowiem odwołują się niejednokrotnie do zasad bezpieczeństwa, nakazując zachować „ostrożność”, „ostrożność szczególną” lub „na-leżyta”.¹⁴

Byłoby jednak rzeczą niesłuszną wysuwać w tej sytuacji twierdzenie, że zachowanie się zgodne z przepisem prawa drogowego jest prawnie bez znaczenia w tym sensie, iż nie stanowi to przestrzegania zasad bezpieczeństwa w ruchu. Wśród tych

¹³ Por. M. Olszewski: Ochrona bezpieczeństwa drogowego w nowym kodeksie karnym, „Palestra” nr 4/1970, s. 35 i nast.

¹⁴ Na przykład: art. 11, 18 ustawy z dnia 27.XI.1961 r.; § 12, 13, 16, 20, 21, 22, 24 rozp. z dnia 20.VII.1968 r. (Dz. U. Nr 27, poz. 183).

przepisów znajdujemy takie, które szczegółowo regulują odpowiednie grupy zagadnień związanych z zasadami bezpieczeństwa; wtedy ich wartość wskaźnikowa jest pełna. Przepisy te czy też ich grupy określają wówczas wymagania, jakie prawo stawia w ruchu drogowym, ich treść zbieżna jest z treścią dającej się sformułować w danej dziedzinie ruchu zasadą bezpieczeństwa. Z tego względu przestrzeganie tych przepisów oznacza zachowanie się zgodne z zasadami bezpieczeństwa, co przekreśla bezprawność zachowania się mimo powstania skutku określonego przepisami kodeksu karnego. W wypadku zaś gdy przepis ma charakter ogólny, jego wartość wskaźnikowa jest mniejsza, a ocena zachowania się użytkownika drogi z punktu widzenia przestrzegania zasad bezpieczeństwa musi być przesunięta w sferę tych reguł sztuki bezpiecznego prowadzenia pojazdów, jakie się ukształtowały w wyniku uogólniania wiedzy oraz praktycznego doświadczenia, a są przekazywane w ramach szkolenia kierowców.

VI. Można zapytać, co daje rozdzielenie problematyki zasad bezpieczeństwa od subiektywnej strony. Pytanie powyższe jest tym bardziej aktualne, że można spotkać w literaturze poglądy, iż jest to jedynie odmienny teoretyczny pogląd na zagadnienie odpowiedzialności za przestępstwa nieumyślne, który niczego nowego nie wprowadza.

Z poglądem tym nie można się zgodzić już choćby z tej racji, że zasady bezpieczeństwa stanowią ustawowe znamię czynu, wobec czego z metodologicznego punktu widzenia powinny one być rozważane jako problem bezprawności, a nie winy. Ważniejsze jest jednak to, że traktując je jako problem bezprawności, doprowadzamy do konieczności jednoznacznego określenia obowiązujących zasad bezpieczeństwa, które stają się wtedy kryterium prawności zachowania się kierowcy. Nie trzeba dodawać, że nie jest wcale obojętne z punktu widzenia sytuacji oskarżonego, czy kwestia jego odpowiedzialności rozstrzygnie się na gruncie obiektywnie określonych zasad bezpieczeństwa, czy też w sferze subiektywnej strony przestępstwa, która — jak uczy doświadczenie sądowe — zostawia pewną sferę dla dowolności ustaleń, trudnych do rewizyjnej kontroli. Nie bez znaczenia jest też kwestia przerzucenia ciężaru dowodowego ze sfery winy w sferę bezprawności czynu, co wymaga dowodu, że określona zasada faktyczna obowiązuje.

JAN NELKEN

Wniosek dowodowy na tle kodeksu postępowania karnego

I. Uwagi wstępne

Przepisy nowego k.p.k. dotyczące wniosku dowodowego zostały znacznie rozbudowane w porównaniu z poprzednim stanem prawnym, regulując w sposób wyraźny szereg zagadnień procesowych w tym zakresie, które na tle dawnego kodeksu były rozstrzygane jedynie przez doktrynę i orzecznictwo. Świadczy to niewątpliwie o doniosłej roli wniosków dowodowych w poznaniu prawdy przez sąd rozpoznający