

# Ryszard A. Stefański

---

## Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 19 grudnia 1994 r. III KRN 185

---

Palestra 40/3-4(459-460), 243-251

---

1996

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.

---

---

## ■ Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 19 grudnia 1994 r.

### III KRN 185/94

Sąd Najwyższy w Warszawie Izba Karna po rozpoznaniu w dniu 19 grudnia 1994 r. sprawy S.G. oskarżonego z art. 145 § 1 k.k., z powodu rewizji nadzwyczajnej, wniesionej przez Ministra Sprawiedliwości na korzyść oskarżonego (VI 632/3116/94) od wyroku Sądu Wojewódzkiego w S. z 28 marca 1991 r. sygn. II Kr 83/94

oddala rewizję nadzwyczajną, kosztami postępowania związanymi z jej rozpoznaniem obciąża Skarb Państwa.

#### Z u z a s a d n i e n i a :

Prokurator Rejonowy w Z. oskarżył S.G. o to, że w nocy 21 lutego 1993 r. około godziny 2<sup>30</sup> w miejscowości Sz. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem osobowym marki Polonez nr rej. ... nie zachował należytej ostrożności i niewłaściwie obserwował drogę jazdy przy powodujących ograniczenie widoczności opadach śniegu i najechał leżącego na jezdni... K.K., który doznał obrażeń ciała w postaci stłuczenia głowy połączonego ze wstrząśnieniem mózgu i rozległej rany tłuczonej i krwiaka podskórnego na pograniczu okolicy czołowej i ciemieniowej po stronie lewej oraz otarć naskórka na ciele, a następnie oddalił się z miejsca wypadku pozostawiając K.K. w położeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeństwem utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała lub ciężkiego rozstroju zdrowia bez udzielenia mu pomocy tj. czynu określonego w art. 145 § 1 k.k.

Sąd Rejonowy w Z. wyrokiem z 19 kwietnia 1994 r. sygn. akt II K 22/94 w miejsce zarzucanego oskarżonemu czynu uznał go za winnego tego, że w nocy 21 lutego 1993 r. w miejscowości Sz. nie udzielił pomocy K.K. znajdującemu się w położeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeństwem utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała lub ciężkiego rozstroju zdrowia, oddalając się z miejsca wypadku, jakiemu uległ K.K. i za to na podstawie art. 164 § 1 k.k. przy zastosowaniu art. 54 k.k. wymierzył mu karę 5 mln zł grzywny z zamianą w razie nieuiszczenia jej w terminie na 50 dni zastępczej kary pozbawienia wolności oraz z zaliczeniem na poczet kary grzywny okresu zatrzymania od dnia 21 lutego 1993 r. do dnia 23 lutego 1993 r.

Sąd Wojewódzki w S. wyrokiem z 28 czerwca 1994 r. sygn. akt II Kr 83/94 po rozpoznaniu rewizji wniesionej przez pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego w części dotyczącej „zmiany opisu czynu oraz przyjętej kwalifikacji prawnej” – zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że uznał S.G. za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu wyczerpującego dyspozycje art. 145 § 1 k.k., za podstawę skazania i wymiaru kary przyjął art. 145 § 1 k.k., przy zastosowaniu art. 54 § 1 k.k., zaś w pozostałej części zaskarżony wyrok utrzymał w mocy.

Wyrok powyższy zaskarżył na korzyść oskarżonego Minister Sprawiedliwości zarzucając błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę rozstrzygnięcia, polegający na pominięciu kwestii, iż oskarżony kierując pojazdem w małej miejscowości, na znanej sobie trasie, o godzinie 2<sup>30</sup> w nocy, w złych warunkach atmosferycznych, z dała od uczęszczanych miejsc – nie miał powinności i nie mógł przewidzieć, że na środku jezdni napotka i odpowiednio wcześniej zidentyfikuje przeszkodę w postaci leżącego nieruchomo i będącego pod wpływem alkoholu człowieka i wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku przez uznanie oskarżonego za winnego tego, że w nocy 21 lutego 1993 r. w miejscowości Sz. nie udzielił pomocy K.K., znajdującemu się w położeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeństwem utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała lub ciężkiego rozstroju zdrowia, przez oddalenie się z miejsca wypadku, jakiemu uległ K.K., tj. czynu przewidzianego w art. 164 § 1 k.k. i wymierzenie mu odpowiedniej kary.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Zarzuty zawarte w rewizji nie są zasadne. W pierwszym rzędzie podnieść trzeba, że w kwestii zawinienia oskarżonego w płaszczyźnie art. 145 § 1 k.k., nie jest, wbrew twierdzeniom zawartym w rewizji, istotna okoliczność, czy S.G. mógł i powinien przewidzieć, że kierując pojazdem w małej miejscowości, na znanej sobie trasie, w godzinach nocnych, z dała od uczęszczanych miejsc, na środku jezdni spotka przeszkodę w postaci leżącego nieruchomo człowieka. Oczywiście jest, że taka konkretna sytuacja nie leżała w możliwości i powinności przewidywania. Istotą zagadnienia jest jednak rozstrzygnięcie, czy technika prowadzenia pojazdu przez oskarżonego w konkretnych bardzo złych warunkach drogowych była prawidłowa oraz czy zachował on właściwe środki ostrożności, co pozwoliłoby wypadku uniknąć.

Zdaniem Sądu Najwyższego, odpowiedź na powyższe pytanie musi być negatywna. S.G. wyjaśnił, iż prowadził samochód z szybkością 20–30 km/godz., a widoczność była na tyle słaba, że przeszkodę na jezdni (nie zdawał sobie sprawy, że był to człowiek), dostrzegł w odległości dopiero 2 m, zatem manewr jako wykonał (wzięcie przeszkody między koła) był jedyny, możliwy do przeprowadzenia.

Sąd Wojewódzki w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku słusznie podniósł, iż w opinii biegłego do spraw ruchu drogowego wynikają możliwe wersje wydarzenia:

- że w czasie wypadku panowały złe warunki atmosferyczne pozwalające na dostrzeżenie leżącego na jezdni człowieka z odległości 20–30 m (zeznania świadka R.),
- że widoczność była bardzo zła, spadła bowiem do 1–2 m (wyjaśnienia oskarżonego), i że niezależnie od przyjęcia którejkolwiek z tych wersji, wypadek był zawiniony przez oskarżonego.

Sąd Najwyższy w pełni podziela wyrażony w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku pogląd, iż niezależnie od oceny dowodów – tj. zeznań świadka R. i wyjaśnień oskarżonego, oskarżony nie zastosował właściwej, dostosowanej do warunków atmosferycznych techniki jazdy oraz nie zachował należytej ostrożności, a zatem jego zachowanie winno być zakwalifikowane jako występki z art. 145 § 1 k.k.

Przyjęcie pierwszej wersji zdarzenia jest równoznaczne z ustaleniami, że oskarżony w sposób nienależyty obserwował drogę i przeszkodę zauważył zbyt późno, co uniemożliwiało jej ominięcie.

Jeśli zaś, tak jak to podaje oskarżony, widoczność spadła do 1–2 m, to rozwijana przez niego szybkość 20–30 km/godz. nie była szybkością bezpieczną. Istotnie, teza iż wymaganie, aby oskarżony w ogóle zaprzestał jazdy, jest oderwana od realiów życiowych, ale powinien on zachować taką szybkość (szybkość poruszania się pieszego), która umożliwiałaby mu zahamowanie pojazdu na odcinku określonym istniejącą widocznością. Zobowiązany był także do zachowania pełnej koncentracji na prowadzeniu pojazdu i obserwacji drogi, podczas gdy w rzeczywistości, jak to wynika nawet z jego własnych wyjaśnień, w samochodzie był włączony magnetofon, a S.G. rozmawiał z pasażerką, A.K.

Oczywiste jest, jak już podniesiono wyżej, że oskarżony nie mógł ani nie miał powinności przewidywania konkretnej sytuacji drogowej, w postaci leżącego na jezdni nieprzytomnego człowieka, ale **żaden** kierowca, w **żadnych** warunkach drogowych nie może zakładać, że na swojej drodze nie napotka **żadnej** przeszkody. Oskarżony zdawał sobie przy tym sprawę, że chodniki były tak oblodzone, iż wracająca z dyskoteki młodzież zmuszona była do poruszania się po jezdni. Tak więc niezależnie od tego, czy chodziłoby o leżącego, stojącego, czy też poruszającego się po jezdni człowieka, w istniejących warunkach drogowych i przy szybkości pojazdu 20–30 km/godz., nie dałoby się wypadku uniknąć. Taka zaś sytuacja (np. człowiek poruszający się po jezdni) leżała w możliwościach i powinności przewidywania.

Reasumując stwierdzić trzeba, że oskarżony nie stosując właściwej techniki jazdy (nadmierna szybkość w istniejących warunkach) i nie

zachowując koniecznej w tych warunkach maksymalnej ostrożności i rozwagi, spowodował wypadek drogowy, w wyniku którego pokrzywdzony doznał obrażeń ciała. Związek przyczynowy pomiędzy zaistniałym wypadkiem, a obrażeniami doznanymi przez pokrzywdzonego jest tak oczywisty, iż nie wymaga szczegółowego uzasadnienia.

Z powyższych względów, Sąd Najwyższy oddalił rewizję nadzwyczajną.



1. Glosowane orzeczenie w sposób jednoznaczny nawiązuje do zasady nieufności w ruchu drogowym i to do jej absolutnej postaci, a mianowicie do zasady bezwzględnej nieufności, do której zmierzało orzecznictwo Sądu Najwyższego w latach sześćdziesiątych, chociaż wprost jej nie akceptowało. Zasada ta zwana też zasadą bezwzględnego (całkowitego) braku zaufania oznacza, iż zawsze należy zakładać, niezależnie od konkretnej sytuacji, nieprawidłowe zachowanie innych uczestników ruchu drogowego. Taką myśl wyraża glosowany wyrok, mimo że jest ona sformułowana od strony negatywnej. Treść tezy będzie taka sama, gdy nada się jej treść zdania twierdzącego. Miałaby ona wówczas brzmienie: „każdy kierowca w każdych warunkach może zakładać, że na swojej drodze spotka jakąś przeszkodę”. Afirmacja tej zasady przez Sąd Najwyższy musi skłaniać do krytycznej oceny. Trafnie podkreślono w wyroku Sądu Najwyższego z 9 grudnia 1959 r. – I K 598/59<sup>1</sup>, że „Zastosowanie zasady bezwzględnego braku zaufania wraz z obowiązkiem przestrzegania przepisów dawałoby maksimum osiągalnego bezpieczeństwa w ruchu na drogach publicznych, ale równocześnie prowadziłyby do sparaliżowania tego ruchu. Prowadziłyby to wówczas do tego, że wyprzedzanie byłoby w ogóle niemożliwe podobnie jak i mijanie się, a tymczasem przepisy o ruchu pojazdów przewidują tego rodzaju manewry pojazdem mechanicznym”. Jej przestrzeganie musiałoby doprowadzić do paraliżu ruchu na drogach. Dlatego też nie znalazła ona odzwierciedlenia w judykaturze i nie przyjęła jej doktryna, a stopniowo zyskiwała uznanie zasada ograniczonego zaufania (zasada względnego zaufania)<sup>2</sup>. Zapoczątkowało ją postanowienie SN z 6 czerwca 1962 r. – Rw. 579/62<sup>3</sup>, w którym stwierdzono, że „kierowca pojazdu może zakładać, że współużytkownik drogi nie naruszy przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu do chwili, w której zachowanie się owego współużytkownika wskazuje na naruszenie przezeń owych przepisów i zasad”. Stała się ona zasadą ustawową w ustawie z 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>4</sup>,

która w art. 3 stanowi, że „Uczestnik ruchu i osoby znajdujące się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego zachowania”. Zasada ta zakłada pełną ufność do innych uczestników ruchu, która przeradza się w nieufność dopiero wtedy, gdy nieprawidłowe zachowanie uczestnika ruchu, jego cechy osobiste lub szczególnie, uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja, pozwalają oczekiwać, że uczestnik ruchu nie dostosuje swego zachowania do przepisów i zasad bezpieczeństwa.

2. Pogląd Sądu Najwyższego zawarty w glosowanym wyroku pozostaje więc w sprzeczności z art. 3 p.r.d., wyrażającym – o czym wspomniano wyżej – zasadę ograniczonego zaufania. Stanowi też wyłom w kształtującej się od niedawna linii orzecznictwa, określającej w sposób realistyczny i odpowiadający warunkom współczesnego ruchu drogowego granice zasady ograniczonego zaufania. Diametralnie odmienny pogląd od prezentowanego w glosowanym wyroku, wyraził Sąd Najwyższy w wyroku z 29 września 1993 r. – III KRN 127/93<sup>5</sup>, stwierdzając zasadnie, że „Nałożenie na kierujących bezwzględnie obowiązku przewidywania powszechnej obecności nie oświetlonych przeszkód na drodze zmieniłoby zasadę ograniczonego zaufania w zasadę braku zaufania, a obowiązek zachowania ostrożności rozciągnęłoby do granic sparalizowania ruchu pojazdów samochodowych w nocy”. Pogląd ten zyskał aprobatę w innym wyroku tegoż Sądu, a mianowicie w wyroku z 25 maja 1995 r. – II KRN 52/95<sup>6</sup>, w którym podkreślono, że założenie, iż kierujący pojazdem w nocy powinien przewidywać możliwość istnienia na drodze przeszkód o charakterze losowym, których obecność nie jest sygnalizowana przez ich prawidłowe oświetlenie lub przez takie dostępne kierującemu przesłanki, które pozwolą mu przewidzieć obecność nie oświetlonej przeszkody, wprowadzałoby całkowity brak zaufania względem zachowania współużytkowników drogi, gdy tymczasem polskie prawo o ruchu drogowym oparte jest na zasadzie ograniczonego zaufania. Z kolei w wyroku z 10 listopada 1995 r. – II KRN 144/95<sup>7</sup> – Sąd Najwyższy zasadnie uznał, że „Tego rodzaju przeszkoda, jaką jest w w nocy na drodze publicznej nie oświetlony pojazd wywołuje zaskoczenie i inny uczestnik ruchu, mimo dołożenia wszelkiej staranności i ostrożności nie jest w stanie jej przewidzieć”. Poglądy te odpowiadają zaleceniom zawartym w Wytycznych w kwestii opiniowania wypadków drogowych mających miejsce w warunkach ograniczonej widoczności, opracowanych przez Instytut Ekspertyz Sądowych w Krakowie, w których zwrócono uwagę, że „Obarczanie kierujących bezwzględnie, (tj. niezależnym od okoliczności i warunków, w jakich odbywa się jazda) obowiązkiem przewidywania, że na drodze znajdują się przeszkody nie oświetlone wy-

kraczałoby poza reguły określone przepisami drogowymi, którymi uczestnik ruchu ma nie tylko obowiązek, ale i prawo kierować się na drodze”<sup>8</sup>.

3. W sprawie, której dotyczy głosowany wyrok, kierujący samochodem osobowym, jadąc z prędkością około 20–30 km/godz., w warunkach ograniczonej widoczności wynikającej nie tylko z pory nocnej (około godz. 2<sup>30</sup>), ale i padającego śniegu, najechał na leżącego na jezdni pokrzywdzonego. Do najechania na leżącego mężczyznę doszło z tego powodu, że kierujący dostrzegł go w odległości około 2 m przed pojazdem. Ocena zachowania kierowcy według zasady ograniczonego zaufania, wymaga udzielenia odpowiedzi na dwa pytania: po pierwsze, czy w konkretnej sytuacji drogowej zaistniały okoliczności, uzasadniające utratę zaufania do innych uczestników, po drugie, czy kierowca miał możliwość przewidzieć, iż na drodze może być nie oświetlona przeszkoda. Utratę zaufania do innych uczestników – zgodnie z art. 3 p.r.d. – powoduje okoliczność wskazująca na możliwość ich odmiennego zachowania. Musi zaistnieć jakiś fakt, zdarzenie lub sytuacja, która zmusza do nieufności do innych uczestników. Niewątpliwie nie jest taką okolicznością ograniczona widoczność od zmierzchu do świtu, gdyż poprawa, jaka nastąpiła w zakresie oświetlania przeszkód, zwłaszcza pojazdów zaprzęgowych, przemawia za domniemaniem faktycznym, iż są one odpowiednio sygnalizowane. Z treści uzasadnienia głosowanego wyroku nie wynika, by zaszły jakieś inne wyjątkowe okoliczności. Wprawdzie wspomniano w uzasadnieniu wyroku, że „oskarżony zdawał sobie przy tym sprawę, że chodniki były tak oblodzone, iż wracająca z dyskoteki młodzież zmuszona była do poruszania się na jezdni”, lecz nie podano żadnych elementów, które przemawiałyby za tym, że oskarżony uświadamiał sobie ten fakt. Nawet jednak gdyby przyjąć, że wcześniej poruszały się całą szerokością jezdni grupy młodzieży, a więc z naruszeniem obowiązujących przepisów, to okoliczność ta nakładałaby na kierowcę obowiązek przewidywania, iż na dalszym odcinku drogi może spotkać idących nieprawidłowo pieszych, a nie że na jezdni może leżeć człowiek. Ponadto w innym fragmencie uzasadnienia potwierdzono okoliczność, iż wypadek nastąpił z dala od uczęszczanych miejsc, co wzięwszy pod uwagę późną porę mogło wskazywać, że nie było tam ruchu pieszych. Okoliczności te pozwalają przyjąć, iż w konkretnej sytuacji drogowej oskarżony nie miał sygnału wskazującego na potrzebę ograniczenia zaufania do innych uczestników ruchu. Trzeba mieć na uwadze, że zasada ograniczonego zaufania odnosi się jedynie do takich wypadków, kiedy niezdolność do przestrzegania zasad ruchu drogowego przez jego uczestników ze względu na ich cechy osobiste lub określone zachowanie się, względnie uzasadniona doświadczeniem życiowym sytu-

acja na drodze, stwarzająca niebezpieczeństwo wypadku, są dla prowadzącego pojazd jawne i dostrzegalne<sup>9</sup>. Obowiązek przewidywania zachowań sprzecznych z zasadami ruchu drogowego jest powinnością fakultatywną, która uzależniona jest od okoliczności umożliwiających rozpoznanie takiego niebezpieczeństwa. Negatywnie trzeba też odpowiedzieć na drugie pytanie: kierowca nie miał możliwości przewidzenia tej przeszkody. Wynika to z dwóch przesłanek: po pierwsze, jezdnia jest częścią drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów (art. 4 ust. 1 pkt. 2 p.r.d.), po drugie, niezwykle rzadkie są wypadki, by człowiek leżał na jezdni; fakt taki jest ewenementem na drogach. Podczas jazdy w nocy nie można – jak słusznie podniesiono w cyt. Wytycznych IES – wymagać od kierowcy przewidywania potencjalnej możliwości istnienia na drodze przeszkód o charakterze losowym, których obecność nie jest sygnalizowana przez ich oświetlenie lub przez dostępne kierującemu przesłanki pozwalające przewidzieć obecność nie oświetlonej przeszkody. Zresztą Sąd Najwyższy trafnie w glosowanym wyroku podniósł, że „oskarżony nie mógł ani nie miał powinności przewidywania konkretnej sytuacji na drodze w postaci leżącego na jezdni nieprzytomnego człowieka”. Brak zaufania do uczestników ruchu drogowego nie może dotyczyć powinności i możliwości przewidywania – jak to przyjął Sąd Najwyższy – jakichkolwiek przeszkód na drodze, lecz przeszkód określonego rodzaju, np. nie oświetlonych furmanek, pozostawionych przyczep; inną technikę jazdy musi zastosować kierowca spodziewający się napotkać przeszkodę w postaci nie oświetlonej przyczepy, a inną – w postaci leżącego człowieka na jezdni, co wiąże się z możliwością ich dostrzeżenia.

4. Dostrzeżenie nie oświetlonej przeszkody w światłach zewnętrznych pojazdu, czy to drogowych, czy mijania zależne jest m.in. od jej wysokości. Mając na uwadze, że do oka kierującego dochodzi sygnał odbity od przeszkody, a nie padający na nią, przyjmuje się, że minimalna wysokość oświetlenia niekontrastowej przeszkody wynosi około 0,25 m<sup>10</sup>. Widoczność leżącego człowieka na jezdni jest bardzo ograniczona z uwagi na bardzo mały wymiar pionowy. „Jest to o tyle niekorzystne, że jak zauważa J. Unarski – promienie świetlne przebiegają ponad przeszkodą i padają one na jezdnię tuż za nią. Powoduje to, że w perspektywie droga wokół takiej niskiej przeszkody jest oświetlona jednorodnie. Kontrast nie jest wtedy tak wyraźny jak przy przeszkodzie wyższej, której oświetlona część położona wyżej jest kontrastowa z jezdnią w dalszej perspektywie, a więc oświetlona znacznie słabiej<sup>11</sup>”. Rozpoznanie leżącego człowieka nie następuje z chwilą jego zauważenia, bowiem najpierw dostrzega się coś nie określonego, dopiero później rozpoznaje się charakter przedmiotu i identyfikuje się go jako leżącego człowieka. Następuje to zazwyczaj



z bardzo małej odległości. W drodze eksperymentów ustalono, że identyfikacja takiej przeszkody następuje w światłach drogowych z odległości 10–30 m na nawierzchni suchej i 5–15 m na nawierzchni mokrej, a w światłach mijania odpowiednio z odległości 8–17 i 0–10m<sup>12</sup>. Trzeba jednak pamiętać, że istotnym czynnikiem wpływającym na widzialność takich przeszkód jest ich barwa, zdolność odbijania światła, a także kontrastowość w stosunku do tła<sup>13</sup>. Tak mała odległość, z jakiej jest możliwe rozpoznanie przeszkody dodatkowo przemawia za tym, iż człowiek leżący na jezdni jest zaskoczeniem dla kierowcy; takiej przeszkody nie ma powinności ani możliwości przewidywać. Wprowadzenie takiego wymogu paraliżowałoby ruch, bowiem zatrzymanie pojazdu po zauważeniu takiej przeszkody jest możliwe tylko wówczas, gdy jego prędkość była niewielka. Jazda w takich warunkach byłaby koszmarem, średnia prędkość pojazdów w nocy jadących ze światłami mijania nie różniłaby się istotnie od prędkości pieszego.

Ryszard A. Stefański

### Przypisy:

<sup>1</sup> OSPiKA 1961, z. 3, poz. 85.

<sup>2</sup> Por. orzeczenia cyt. w pracach: R.A. Stefański: *Prawo o ruchu drogowym z orzecznictwem Sądu Najwyższego i Naczelnego Sądu Administracyjnego*, Warszawa 1993, s. 21–33; tenże: *Orzecznictwo Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa i wykroczenia drogowe*, Warszawa 1995, s. 133–139; A. Gubiński: *Obowiązek przewidywania kierowcy*, NP 1961, z. 11, s. 1382–1385; A. Bachrach: *Przestępstwa drogowe w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego (1945–1962)*, Warszawa 1963, s. 65–67; tenże: *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawnokarne*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1965, s. 144–152; tenże: *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa 1974, s. 203–214; K. Buchała: *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 160–166; J. Kochanowski: *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 190–193.

<sup>3</sup> OSNKW 1963, z. 3, poz. 63.

<sup>4</sup> Dz.U. z 1992 r., Nr 11, poz. 41 z późn. zm., zwana dalej p.r.d.

<sup>5</sup> „Palestra” 1994, z. 3–4, s. 164.

<sup>6</sup> OSNKW 1995, z. 11–12, poz. 82.

<sup>7</sup> Nie publ.

<sup>8</sup> Cyt. za J. Unarskim: *Wypadki drogowe w warunkach ograniczonej widoczności*, (w:) *Problematyka prawna i techniczna wypadków drogowych*, Kraków 1995, s. 311.

<sup>9</sup> Wyrok SN z 10 lutego 1976 r. – III KRN 70/75, OSNPG 1976, z. 4, poz. 34.

<sup>10</sup> W. Kończykowski: *Odtwarzanie i analiza przebiegu wypadku drogowego*, Paryż–Warszawa 1993, s. 162.

<sup>11</sup> J. Unarski: *Wypadki drogowe...*, s. 319–320.

<sup>12</sup> *Ibidem*, s. 320.

<sup>13</sup> J. Unarski: *Niektóre problemy widoczności przeszkód w warunkach jazdy nocnej*, (w:) *Wypadki drogowe – elementy analizy technicznej i opiniowania*, Warszawa 1985, s. 226.