

**W Y T Y C Z N E****wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach  
o przestępstwa drogowe**

Sąd Najwyższy na posiedzeniu Izby Karnej w dniu 28 lutego 1975 r. w pełnym składzie, po rozpoznaniu w dniach 24 i 31 maja, 7 i 21 czerwca, 29 listopada i 20 grudnia 1974 r. oraz 31 stycznia 1975 r.

1) wniosku Prokuratora Generalnego PRL z dnia 22 lutego 1973 r. o ustalenie wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe w zakresie prawidłowego orzekania kar za te przestępstwa, skierowanego zarządzeniem Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego z dnia 10 marca 1973 r. pod rozpoznanie pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego,

2) wniosku Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego z dnia 6 grudnia 1973 r. o ustalenie przez Sąd Najwyższy w pełnym składzie Izby Karnej wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe, mając na względzie, że:

— szybki rozwój motoryzacji w ramach ogólnego postępu technicznego sprawia, iż na polskich drogach porusza się 3,5 miliona pojazdów mechanicznych, a z formułowanych w tym zakresie prognoz wynika, że liczba tych pojazdów przekroczy 5 milionów w następnym dziesięcioleciu,

— wzmagający się ruch drogowy sprzyja powstawaniu sytuacji konfliktowych pomiędzy jego uczestnikami, zwłaszcza zaś pomiędzy kierującymi pojazdami a pieszymi, skutki zaś tych konfliktów powodują wielkie straty, które sprawie pogodzenia potrzeb ruchu lądowego z bezpieczeństwem jego uczestników nadają rangę ważnego problemu społecznego,

— stały wzrost liczby osób uprawnionych do prowadzenia pojazdów mechanicznych i upowszechnianie znajomości zasad bezpieczeństwa w ruchu utrwała te zasady w świadomości społecznej, stanowiąc podstawę do stawiania coraz większych wymagań ich przestrzegania także w stosunku do pieszych,

— zapobieganie sytuacjom konfliktowym w ruchu drogowym wymaga nie tylko powszechnej znajomości i przestrzegania obowiązujących, przepisów, lecz także solidarności wszystkich uczestników ruchu w postępowaniu zgodnym z ogólnymi zasadami kultury i wzajemnego poszanowania,

— powyższe założenia miały zasadniczy wpływ na odmienne uregulowanie odpowiedzialności za przestępstwa drogowe w kodeksie karnym z 1969 r.,

— wytyczne z dnia 22 czerwca 1963 r. (M.P. Nr 70, poz. 348) stały się — ze względu na zmianę stanu prawnego — nieaktualne w istotnych częściach, a stosowanie kodeksu karnego z 1969 r. wywołało w praktyce wątpliwości wymagające wyjaśnienia w celu usunięcia rozbieżności w orzecznictwie,

— dokonywana przez sądy ocena okoliczności rozstrzygających o wymiarze kary nie jest jednolita, co utrudnia należyte zwalczanie przestępstw drogowych,

— względy praktyczne przemawiające za celowością posługiwania się jednym tylko wytycznymi nakazują kompleksowe omówienie zagadnień dotyczących zarówno oceny prawnej, jak i wymiaru kary,

— na podstawie art. 24 lit. „c” i art. 28 pkt. 2 ustawy z dnia 15 lutego 1962 r. o Sądzie Najwyższym (Dz.U. Nr 11, poz. 54 z późn. zm.) uchwalili, co następuje:

## I

1) **Przestępstwem drogowym jest naruszenie, chociażby nieumyślne, zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, jeżeli skutkiem tego naruszenia było:**

- a) sprowadzenie katastrofy w ruchu lądowym,
  - b) sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy,
  - c) śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby albo poważna szkoda w mieniu nie należącym do sprawcy.
- Najczęściej spotykanym przestępstwem w komunikacji (obejmującej ruch lądowy, wodny i powietrzny) jest przestępstwo drogowe. Wydarzeniem warunkującym odpowiedzialność za przestępstwo drogowe jest naruszenie zasad bezpieczeństwa

w ruchu lądowym. Jednakże samo naruszenie zasad bezpieczeństwa tego ruchu pociąga za sobą jedynie odpowiedzialność za wykroczenie, zachodzącą w razie działania zarówno z winy umyślnej, jak i z winy nieumyślnej (art. 5 kodeksu wykroczeń). Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu wówczas tylko pociąga za sobą odpowiedzialność karną sprawcy, gdy w wyniku tego naruszenia doszło co najmniej do jednego ze skutków wyżej wymienionych.

2. **Przestępstwem godzącym w bezpieczeństwo ruchu lądowego jest ponadto i niezależnie od skutku wymienionego w tezie 1:**

- 1) dopuszczenie, wbrew szczególnym obowiązkom:
    - a) do ruchu pojazdu mechanicznego, którego stan techniczny bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu w ruchu,
    - b) do prowadzenia pojazdu mechanicznego przez osobę będącą w stanie nietrzeźwości lub nie mającą wymaganych uprawnień;
  - 2) pełnienie w stanie nietrzeźwości czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów,
- Przestępstwa określone w art. 146 i w art. 147 § 1 k.k. nie są przestępstwami drogowymi w ścisłym znaczeniu. Warunkiem ich popełnienia bowiem nie jest nastąpienie jednego ze skutków wymienionych w tezie 1. Polegają one na sprowadzeniu tylko potencjalnego zagrożenia, przez co godzą w bezpieczeństwo ruchu lądowego.

3. **Podmiotem przestępstwa drogowego może być każdy uczestnik ruchu, a także inna osoba zobowiązana do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pojazdów, do troszczenia się o konserwację i naprawę szlaków komunikacyjnych oraz o ich właściwe oznakowanie i odpowiednią sygnalizację.**

Podmiotem takiego przestępstwa może być również każdy sprawca zamachu na bezpieczeństwo ruchu.

Podmiotem przestępstwa określonego w art. 145 § 3 k.k. może być tylko osoba prowadząca w stanie nietrzeźwości pojazd mechaniczny.

Podmiotem przestępstwa określonego w art. 146 k.k. może być osoba, na której ciążyą szczególne obowiązki w zakresie kontroli stanu technicznego pojazdów mechanicznych — lub w zakresie kontroli osób dopuszczonych do prowadzenia takich pojazdów.

Podmiotem przestępstwa przewidzianego w art. 147 k.k. mogą być tylko osoby pełniące czynności zawodowe określone w tym przepisie.

Zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym mogą być naruszone przez bezpośrednich użytkowników dróg (uczestników ruchu) takich, jak: kierowcy, rowerzyści, woźnice, osoby prowadzące czy pędzące zwierzęta, piesi poruszający się po miejscach, na których odbywa się ruch pojazdów, itp. Wszystkie te osoby obowiązują znajomością zasad bezpieczeństwa w ruchu. Poza bezpośrednimi uczestnikami ruchu zasady jego bezpieczeństwa mogą być naruszone także przez inne osoby. Należą do nich pracownicy kolejowi odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu (np. dyżurni ruchu, osoby zatrudnione w nastawniach, dróżnicy przejazdowi), pracownicy drogowi, których funkcja polega na kontroli dróg i zabezpieczaniu miejsc zagrażających bezpieczeństwu przez usunięcie zagrożenia czy jego odpowiednie oznakowanie. Dopuszczenie do ruchu pojazdu mechanicznego o niesprawnych urządzeniach warunkujących bezpieczną jazdę czy dopuszczenie do prowadzenia pojazdu mechanicznego przez nietrzeźwego kierowcę może być także wynikiem zaniedbania obowiązków przez osoby nie będące uczestnikami ruchu. Szerokie ujęcie podmiotów przestępstw drogowych nie dotyczy sprawcy przestępstwa określonego w art. 145 § 3 k.k., którym może być tylko osoba prowadząca w stanie nietrzeźwości pojazd mechaniczny.

Krąg podmiotów przestępstw przewidzianych w art. 146 k.k. i w art. 147 § 1 k.k. określają dyspozycje tych przepisów. Szczególne obowiązki, o których mowa w art. 146 k.k., wynikać mogą bądź z przepisów ustawowych (np. z art. 22 pkt 4 ustawy z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych — Dz.U. Nr 53, poz. 295; zm. Dz.U. z 1971 r. Nr 12 poz. 115), bądź z umowy zlecenia czy umowy o pracę.

**4. Przestępstwa drogowe mogą być popełniane nie tylko na drogach publicznych i szlakach kolejowych, ale również na terenach budowlanych czy przemysłowych, lotniskach itp., a więc wszędzie tam, gdzie odbywa się ruch pojazdów ogólny czy lokalny.**

Wytyczne w sprawach przestępstw drogowych z dnia 22 czerwca 1963 r. przyjęły, że miejscem popełnienia tych przestępstw mogą być nie tylko drogi publiczne, ale również dojazdy, tereny przemysłowe, lotniska oraz inne miejsca, w których odbywa się ogólny czy lokalny ruch pojazdów.

Wejście w życie nowego kodeksu karnego nie uzasadnia zmiany powyższego stanowiska. Zarówno tytuł rozdziału XX kodeksu karnego jak i dyspozycje art. 136 § 1, art. 145 § 1

i art. 147 § 1 k.k. używają określeń „ruch lądowy”, „ruch pojazdów” i nie ograniczają tych pojęć tylko do ruchu na drogach publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 29 marca 1962 r. (Dz.U. Nr 20, poz. 90 z późn. zm.). Ustawa ta nie zalicza, biorąc przykładowo, do dróg publicznych, dróg na terenach przemysłowych, budowlanych czy lotniskach. Na takich drogach odbywa się jednak ruch pojazdów podporządkowany określonym przepisom, które są znane użytkownikom tych dróg, ponadto użytkowników tych obowiązują nie skodyfikowane reguły, wynikające z istoty bezpieczeństwa w ruchu. Naruszenie zasad bezpieczeństwa tego ruchu, niejednokrotnie bardzo nasilonego, prowadzić może do każdego ze skutków określonych w tezie 1. Dlatego o możliwości popełnienia przestępstwa drogowego w danym miejscu decyduje sytuacja rzeczywista — fakt odbywania się ruchu, a nie zaliczenie drogi do tej czy innej kategorii.

**5. Pojazdem mechanicznym w ruchu lądowym w rozumieniu przepisów kodeksu karnego jest każdy pojazd drogowy czy szynowy napędzany umieszczonym w nim silnikiem, jak również maszyna samobieżna i motorower.**

Mała zwrotność i nietypowe wymiary maszyn samobieżnych mogą spowodować sytuacje kolizyjne nawet przy niewielkich szybkościach tych maszyn. Łączy się z tym konieczność podporządkowania ich kierowców ogólnie obowiązującym rygorom.

Motorowery poruszane za pomocą silnika spalinowego o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm<sup>3</sup> i nie rozwijające szybkości większej niż 40 kilometrów na godzinę oraz inne pojazdy odpowiadające tym warunkom technicznym, np. wózki inwalidzkie, zostały w rozporządzeniu Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz.U. Nr 27, poz. 183; zm. Dz.U. Nr 55 z 1972 r. poz. 382 i z 1974 r. Nr 23, poz. 140) zaszeregowane do rowerów (§ 1 ust. 8 i 161 cytowanego rozporządzenia). Zaszeregowanie to wiążące się z klasyfikacją i ewidencją nie może usunąć różnicy pomiędzy tymi pojazdami, a rowerami napędzanymi siłą mięśni ludzkich. Motorowery i ich odpowiedniki mogą przez czas dłuższy osiągać stosunkowo duże szybkości. Nic nie przemawia więc za rozluźnieniem w stosunku do kierowców tych pojazdów dyscypliny obowiązującej innych kierowców.

Stosownie do postanowień: konwencji o ruchu drogowym z dnia 19 września 1949 r. (Dz.U. z 1959 r. Nr 54, poz. 321)

oraz porozumienia europejskiego do tej konwencji podpisano dnia 16 września 1950 r. (Dz.U. z 1959 r. Nr 54, poz. 322) zmieniającego między innymi załącznik Nr 1 do tej konwencji — nie są jednak pojazdami mechanicznymi w rozumieniu przepisów kodeksu karnego rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm<sup>3</sup>, pod warunkiem, że zachowają wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy umożliwiające ich zwykłą eksploatację jako rowerów.

**6. Przez zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym rozumieć należy:**

1) reguły zawarte w przepisach określających porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych i zachowania się w typowych dla ruchu sytuacjach lub wyrażone przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie i sygnalizację,

2) reguły nie skodyfikowane w sposób szczegółowy, a wynikające z wyżej wymienionych przepisów oraz istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam gdzie nie ma spreycyzowanego przepisu.

Rozdziały 2—4 ustawy z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych (Dz.U. Nr 53, poz. 295 z późn. zm.) oraz część I i II rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz.U. Nr 27, poz. 183 z późn. zm.) określają porządek tego ruchu i obowiązki jego uczestników w najczęściej powtarzających się sytuacjach.

Podobnie — przepisy „El” o sygnalizacji na PKP zatwierdzone zarządzeniem Nr 85 Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1969 r. (Dz.Ur. Min. Kom. Nr 26, poz. 126) i przepisy „R-1” o ruchu na kolejach normalno-torowych zatwierdzone zarządzeniem Nr 83 Ministra Komunikacji z dnia 6 czerwca 1970 r. (Dz.Ur. Min. Kom. Nr 14, poz. 120), regulują porządek ruchu kolejowego.

Wszystkie sytuacje w ruchu nie dadzą się jednak przewidzieć i unormować.

Zachowanie się uczestników ruchu w takich nietypowych sytuacjach musi być oceniane z punktu widzenia zastosowania się do nie ujętych szczegółowo reguł i zasad wynikających pośrednio z przepisów o charakterze ogólnym oraz ze zmienności ruchu i jego dynamiki.

Jako przykład takich reguł wskazać można:

a) Obowiązek prowadzenia pojazdu rozważnie i ostrożnie,

związany z powinnością zachowania bezpiecznej szybkości dostosowanej do istniejących warunków oraz ograniczeń ruchu.

Rozważnie i ostrożnie prowadzenie pojazdu polega na przedsięwzięciu przez kierowcę wszystkich tych czynności, które według obiektywnej oceny są niezbędne do zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa ruchu w danej sytuacji oraz na powstrzymaniu się od czynności, które według tejże oceny mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć. Niebezpieczna jest szybkość, która przy uwzględnieniu w szczególności rodzaju pojazdu, jego ładunku, stanu technicznego, charakterystyki drogi, nawierzchni, natężenia ruchu, warunków atmosferycznych i widoczności, a także kwalifikacji kierowcy grozi utratą panowania nad pojazdem albo niemożnością zatrzymania go przed przeszkodą, której napotkanie na drodze można i należy przewidywać.

Przypisanie kierowcy winy popełnienia przestępstwa drogowego na tej podstawie, że naruszył on ogólny nakaz prowadzenia pojazdu rozważnie i ostrożnie, wymaga w każdym wypadku wyjaśnienia w czym i dlaczego sąd dopatrzył się naruszenia powyższego nakazu. Ocena, czy kierowca prowadził pojazd rozważnie i ostrożnie, nie może się opierać tylko na fakcie, że wypadek nastąpił.

b) obowiązek kierowania się przez osobę prowadzącą pojazd zasadą ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu.

Prowadzący pojazd ma prawo liczyć na respektowanie zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników ruchu dopóty, dopóki ich cechy osobiste lub określone zachowanie się albo inna szczególna uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja (np. omijanie stojącego na przystanku i zasłaniającego widoczność autobusu albo jazda w strefie przejścia dla pieszych) nie każą oczekiwać, że mogą się oni nie dostosować do tych zasad. Wskazówką, że współuczestnicy ruchu mogą się zachować na drodze w sposób nieprawidłowy, jest zwłaszcza jawna i dostrzegalna dla prowadzącego pojazd ich niezdolność przestrzegania zasad ruchu (np. dzieci, starcy, pewna kategoria inwalidów, osoby, których ruchy mogą świadczyć o nietrzeźwości). Przede wszystkim obecność dzieci bez opieki starszych na jezdni lub w jej bezpośrednim pobliżu powinna być dla kierowcy sygnałem nakazującym szczególną nieufność i ostrożność. Nieuświadomienie sobie przez dzieci niebezpieczeństwa lub też jego niedocenianie, może prowadzić do nieobliczalnych reakcji, jak np. do przebiegania w ostatniej chwili

przed pojazdem. Dlatego kierujący pojazdem powinien w takiej sytuacji być przygotowany na nieoczekiwany rozwój wydarzeń oraz odpowiednio ograniczyć szybkość.

Jeżeli mimo przestrzegania przez kierującego pojazdem zasady ograniczonego zaufania dojdzie do któregośkolwiek z wyżej wymienionych skutków dlatego, że współuczestnik ruchu nie wywiązał się w danej sytuacji ze swych obowiązków wynikających z zasad bezpieczeństwa, nie może być mowy o odpowiedzialności osoby kierującej pojazdem, która nie miała możliwości lub powinności przewidzenia takiego rozwoju wypadków (art. 7 § 2 k.k.).

**7. Kierowanie pojazdem mechanicznym przez osobę będącą w stanie nietrzeźwości narusza podstawową zasadę bezpieczeństwa w ruchu.**

Zawartość alkoholu we krwi przekraczająca 0,5‰ stanowi dowód stanu nietrzeźwości, a przekraczająca 0,2‰ stanowi dowód stanu wskazującego na użycie alkoholu. Jeżeli analizy krwi nie dokonano albo według oceny sądu prawidłowość przeprowadzenia dowodu z niej budzi wątpliwości, wygląd sprawcy i jego zachowanie się oraz fakty związane ze spożywaniem przez niego alkoholu powinny być brane za podstawę ustaleń czy sprawca był nietrzeźwy.

a. Nietrzeźwość kierowców jest wciąż częstą przyczyną groźnych wypadków, w których giną lub ulegają okaleczeniu ludzie oraz powstają poważne szkody materialne. Przepisy art. 43 § 2, art. 145 § 3 i art. 146 k.k. akcentują bezwzględny zakaz prowadzenia w stanie nietrzeźwości pojazdów mechanicznych, ustawa zaś z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych (Dz.U. Nr 53, poz. 295 z późn. zm) zabrania też prowadzenia w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub innego podobnie działającego środka wszelkich pojazdów (art. 19 pkt 1 tej ustawy pod rygorem art. 20 ust. 3, pkt 2 lit. „b” i art. 87 k.w.).

b. Zgodnie z ustaloną judykaturą, opartą na badaniach i opiniach lekarskich, w naszych warunkach (nawyki w zakresie rodzaju i sposobu spożywania alkoholu, aktualne cechy ruchu drogowego) zawartość alkoholu we krwi przekraczająca 0,2‰ stanowi dowód stanu wskazującego na użycie alkoholu, a zawartość alkoholu we krwi przekraczająca 0,5‰ stanowi dowód stanu nietrzeźwości.

Przy tym stężeniu alkoholu we krwi występuje już upośledzenie zdolności do prowadzenia pojazdów. Upośledzenie to jest tym większe, im wyższy jest poziom alkoholu we krwi.

c. Tolerancja osobnicza na alkohol nie uzasadnia przyjmowania indywidualnych progów nietrzeźwości. Tolerancja ta zależy od tylu nieuchwytnych i zmiennych czynników, że ustalenie jej przez sąd dla każdego wypadku nie jest możliwe. Nic nie przemawia też za uprzywilejowaniem osób, które wbrew dyscyplinie ustawowej prowadziły pojazd po spożyciu alkoholu, zwłaszcza że osoby te nie mogą mieć pewności, czy w danej sytuacji organizm ich nie zareaguje na spożyty alkohol.

d) Wobec tego, że błąd laboratoryjny w oznaczeniu zawartości alkoholu we krwi może przy obecnym stanie techniki laboratoryjnej sięgać 0,2‰, sądy powinny przy dokonywaniu ustaleń dotyczących stężenia alkoholu we krwi mieć w razie wątpliwości powyższą okoliczność na względzie.

e. Ustalając zawartość alkoholu we krwi sprawcy, w chwili wypadku, sądy powinny uwzględnić, że po spożyciu alkoholu można wyróżnić następujące fazy:

1) wchłaniania, w czasie której stężenie alkoholu we krwi narasta, gdyż wchłanianie następuje szybciej niż spalanie,

2) równowagi,

3) eliminacji, kiedy stężenie alkoholu we krwi maleje na skutek spalania i częściowego wydalania.

Jeżeli krew pobrana została bezpośrednio po wypadku albo po upływie krótkiego czasu od wypadku, np. 1 godziny — można przyjąć, że ewentualna poprawka stężenia alkoholu we krwi oparta na retrospektywnym obliczeniu uwzględniającym czas dzielący wypadek od pobrania krwi i jedną z powyższych faz, pozbawiona jest praktycznego znaczenia. Natomiast stężenie alkoholu we krwi pobranej po upływie dłuższego czasu od wypadku może wykazać poważne różnice w zestawieniu ze stężeniem w czasie wypadku, zależnie od tego, w której z wyżej wymienionych faz pobierano od sprawcy krew. Konieczne jest w takiej sytuacji co najmniej dwukrotne pobranie próby krwi w odstępie 1 godziny. Dopiero bowiem porównanie zawartości alkoholu w tych próbach pozwala na stwierdzenie, czy stężenie alkoholu we krwi rośnie (faza wchłaniania), nie zmienia się (faza równowagi) lub maleje (faza eliminacji). Może się z tym również wiązać potrzeba odtworzenia okoliczności dotyczących czasu spożywania alkoholu, jego rodzaju i ilości, a ponadto konsumowanych w tym okresie posiłków.

Sądy powinny uwzględnić, że w fazie eliminacji stężenie alkoholu we krwi średnio spada od 0,1‰ do 0,2‰ na godzinę oraz mieć na uwadze, że krew może wykazywać stężenie do 0,2‰ alkoholu, chociaż badany go nie spożywał.

f. Jeżeli nie dokonano analizy krwi na zawartość alkoholu, albo istnieją uzasadnione wątpliwości co do tego, czy analiza taka została przeprowadzona w sposób prawidłowy, sądy powinny opierać swe ustalenia co do ewentualnej nietrzeźwości sprawcy na innych dowodach. Dowody te powinny zmierzać do odtworzenia wyglądu i zachowania się sprawcy po wypadku oraz do wyjaśnienia czasu, rodzaju i ilości spożytego alkoholu oraz konsumowanych posiłków przez sprawcę.

g. W razie wątpliwości, mogących wynikać ze skomplikowanego charakteru obliczeń czy konieczności brania pod uwagę różnych czynników, sądy powinny korzystać z pomocy biegłego lekarza.

## II

**8. Przepięstwo określone w art. 145 k.k. występuje w postaci dwóch typów znamienych określonymi w nich skutkami (§ 1 i § 2), jeżeli były one wynikiem naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym oraz typu kwalifikowanego (§ 3), który może być stosowany tylko łącznie z § 1 lub 2 art. 145 k.k.**

Przepis § 3 art. 145 k.k. przewiduje surowszą odpowiedzialność karną za dopuszczenie się występkę określonego w § 1 lub 2 art. 145 k.k. przez sprawcę prowadzącego w stanie nietrzeźwości pojazd mechaniczny. Czyn przewidziany w tym przepisie nie stanowi samoistnego przestępstwa, o czym świadczy treść normy: „...dopuszcza się przestępstwa określonego w § 1 lub § 2”.

Z tego względu w razie stosowania § 3 art. 145 k.k. należy ustalać, czy sprawca dopuścił się występkę określonego w art. 145 § 3 w związku z § 1 czy w związku z § 2 i powoływać odpowiednie przepisy w części dyspozytywnej wyroku.

**9. Przepięstwo określone w art. 145 k.k. należy traktować jako przestępstwo nieumyślne przy stosowaniu w szczególności przepisów kodeksu karnego dotyczących wymiaru kary (art. 52 k.k.), powrotu do przestępstwa (art. 60 § 1 k.k.), warunkowego zawieszenia wykonania kary (art. 73 § 1, art. 76 § 3, art. 78 § 2 k.k.) oraz warunkowego przedterminowego zwolnienia (art. 95 § 2 k.k.).**

Z treści przepisu § 1 art. 145 k.k. i użytego w nim określenia („chociażby nieumyślne”) wynika, że naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu może być umyślne lub nieumyślne, natomiast skutki czynu stanowiące jego ustawowe znamię

i decydujące o zaistnieniu przestępstwa są objęte winą nieumyślną sprawcy („powoduje nieumyślnie”).

Ma to znaczenie rozstrzygające dla uznania przestępstwa określonego w art. 145 k.k. za nieumyślne z punktu widzenia stosowania przepisów w szczególności części ogólnej kodeksu karnego, wymienionych w tezie.

Jeżeli skutek umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu będzie objęty winą umyślną sprawcy, to w zależności od rodzaju skutku należy zastosować odpowiednią kwalifikację prawną np. art. 148 § 1, art. 155 § 1, art. 156 § 1 i 2, art. 212 § 1 k.k.).

**10. Pod względem przedmiotowym przestępstwo określone w art. 145 § 1 k.k. obejmuje spowodowanie uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia innej osoby albo poważnej szkody w mieniu nie należącym do sprawcy.**

Przez określone w § 1 art. 145 k.k. skutki należy rozumieć uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia, o których mowa w przepisach § 1 i 2 art. 156 k.k. Chodzi więc o takie skutki, które nie polegają jedynie na spowodowaniu nieznacznych śladów na ciele (art. 182 k.k.), ale naruszają czynności narządu ciała lub wywołują rozstrój zdrowia, nie mając jednak charakteru ciężkiego w rozumieniu art. 155 § 1 k.k. W tej ostatniej sytuacji bowiem należy stosować kwalifikację z § 2 art. 145 k.k.

Ustawa nie przewiduje odpowiedzialności karnej za skutki w zakresie zdrowia samego sprawcy przestępstwa drogowego i żadne względy nie przemawiają za przyjmowaniem odpowiedzialności sprawcy za poważną szkodę w jego mieniu.

**11. Poważną szkodą w rozumieniu przepisu § 1 art. 145 k.k. jest taka szkodą w mieniu, nie należącym do sprawcy, która wynika bądź z całkowitego zniszczenia, bądź też z tak istotnego uszkodzenia pojazdu lub innego przedmiotu uderzonego przez pojazd, że świadczy ona o dużej sile zderzenia, a tym samym o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu.**

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, należy ponadto kierować się w praktyce kwotą 25 tys. złotych, jako orientacyjnym miernikiem „poważnej” szkody.

Rozwój motoryzacji i wzrost ruchu drogowego pociągają za sobą zwiększenie liczby kolizji, kończących się zazwyczaj niewielkimi szkodami. Kolizje te najczęściej nie świadczą o dużej sile zderzenia i poważniejszym zagrożeniu bezpieczeństwa w ruchu, ściganie sprawców tych zdarzeń ustawa pozostawia orzecznictwu kolegiów do spraw wykroczeń.

Warunkiem uznania szkody za poważną jest związane z nią zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu. Chodzi więc o szkody polegające na całkowitym zniszczeniu lub tak istotnym uszkodzeniu pojazdu czy innego przedmiotu uderzonego przez pojazd, że duża siła zderzenia i zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu nie mogą ulegać wątpliwości. Do szkody tej nie należy więc zaliczać utraconych korzyści, gdyż nie są one szkodą spowodowaną bezpośrednio przestępstwem i nie świadczą o sile zderzenia.

Ze względu na to, że szkoda jest wymierna kwotowo, należało także sięgnąć pomocniczo do orientacyjnego miernika wyrażenia tej szkody, który jednak nie może być traktowany jako kryterium jedyne, ale jako kryterium uzupełniające. Za miernik taki uznano kwotę 25 tys. zł, szkoda bowiem w tej wysokości zazwyczaj świadczy o poważnym wypadku w ruchu drogowym.

### III

**12. Katastrofą w ruchu lądowym w rozumieniu art. 136 k.k. jest wydarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy, sprowadzające konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi lub mienie w znacznych rozmiarach oraz niosące ze sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego.**

Przestępstwem drogowym naruszającym nie tylko bezpieczeństwo w ruchu, ale i bezpieczeństwo powszechne jest sprowadzenie katastrofy w ruchu lądowym, albo sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy.

Pod względem przedmiotowym katastrofę od wypadku różni skala zdarzenia. Katastrofa zakłóca w sposób nagły i groźny ruch lądowy i znamienna jest skutkami w zakresie powszechnym, Oznacza to nie tylko powszechne zagrożenie będące wynikiem trudnej do opanowania siły bezwładności wielkich mas, którym nadano dużą szybkość, ale i wywołanie konkretnych zmian o cechach powszechności, a więc w takim stopniu rozległych i dotkliwych (przez objęcie skutkami większej liczby ludzi czy mienia w znacznych rozmiarach), że całe zdarzenie odpowiada semantycznemu i potocznemu znaczeniu słowa „katastrofa”.

Rozstrzygając, czy dane zdarzenie przybrało rozmiary katastrofy, sądy powinny pamiętać, że ustawodawca zrównał w art. 136 k.k. katastrofę w ruchu lądowym z takimi wyda-

rzeniami, jak zawalenie się budynku, powódź, lawina, eksplozja czy inne gwałtowne wyzwolenie energii, a w tym i promieniowanie radioaktywne.

**13. Sprowadzeniem bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym w rozumieniu art. 137 k.k. jest spowodowanie sytuacji, która — niezależnie od dalszej ingerencji człowieka — może przekształcić się w każdej chwili w katastrofę.**

Sprowadzenie niebezpieczeństwa polega na wywołaniu takiej sytuacji, w której ulega konkretnemu i bezpośredniemu zagrożeniu określone dobro dotychczas należycie zabezpieczone. Oznacza to w odniesieniu do sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, że w wyniku naruszenia przez sprawcę zasad bezpieczeństwa tego ruchu doszło do sytuacji, w której nastąpić może w każdej chwili katastrofa. Nastąpienie samej katastrofy nie jest wprawdzie nieuchronną koniecznością, ale i ewentualne przeciwdziałanie jej nastąpieniu nie musi być skuteczne. Ocena rzeczywistości takiego zagrożenia powinna opierać się na doświadczeniu życiowym i obserwacji podobnych zjawisk w typowym ich przebiegu. Wymaga to szczegółowej analizy sytuacji sprowadzonej przez sprawcę, wyjaśnienia, dlaczego mogła ona w każdej chwili samoistnie doprowadzić do zmiany w świecie zewnętrznym i dlaczego ta zmiana miałaby zagrażać bezpośrednio nie tylko bezpieczeństwu w ruchu (co stanowi wykroczenie określone w art. 86, 97 czy 98 k.w.), czy bezpieczeństwu indywidualnemu ale i bezpieczeństwu powszechnemu.

### IV

**14. Skutki przestępstw drogowych określonych w art. 136 i 137 k.k. objęte są z reguły winą nieumyślną (kwalifikacja z art. 136 § 2 lub art. 137 § 2 k.k.). Nie wyłącza to możliwości przypisania winy umyślnej w sytuacji, gdy sprawca umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, a szczególne okoliczności danego wypadku uzasadniają ustalenie, że obejmował on swym zamiarem sprowadzenie katastrofy w ruchu lub bezpośredniego jej niebezpieczeństwa.**

Doświadczenie życiowe wykazuje, że przestępstwa drogowe popełniane są z reguły z winy nieumyślnej. Wynika to też z konstrukcji podstawowego przepisu art. 145 k.k. uzależniającego penalizację od skutków objętych winą nieumyślną oraz z daleko idącego zaostrzenia sankcji za te nieumyślne prze-

stępstwa, co znalazło wyraz także w sankcjach za przestępstwa określone w art. 136 § 2 i art. 137 § 2 k.k.

Orzecznictwo Sądu Najwyższego i wytyczne w sprawach przestępstw drogowych z dnia 22 czerwca 1963 r. przyjmowały na tle przepisów kodeksu karnego z 1932 r. nie dostosowanych do potrzeb rozwijającej się motoryzacji zamiar ewentualny przy rażących wypadkach przestępstw drogowych popełnianych przez nietrzeźwych kierowców. Konstrukcja ta opierała się na założeniu, że w określonych okolicznościach można przypisać sprawcy godzenie się na spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy, podjęcie ryzyka jej nastąpienia z tym zastrzeżeniem, że sprawca liczył, że mu się uda i do katastrofy nie dojdzie.

Obecnie obowiązujący kodeks karny wyodrębnił z dawnego art. 215 k.k. z 1932 r. dwa przestępstwa: spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym (art. 136 k.k.) i spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy (art. 137 k.k.). Również i w wypadku tych przestępstw skutki decydujące o karalności objęte będą z reguły winą nieumyślną.

Działanie umyślne z zamiarem bezpośrednim mogłoby wiązać się z inną zbrodnią, np. sabotażem, zamachem na życie czy rabunkiem, przy czym spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym byłoby tylko środkiem do osiągnięcia innego zbrodniczego celu. Działanie umyślne z zamiarem ewentualnym przy zbrodni określonej w art. 136 k.k. jest w zasadzie nie do przyjęcia w stosunku do sprawcy będącego uczestnikiem ruchu. Trudno bowiem założyć, aby godził się on na nastąpienie katastrofy, której skutki dotknęłyby go w pierwszej kolejności. Zastrzeżenie to jednak nie dotyczy sprawcy nie będącego uczestnikiem ruchu i nie narażonego na konsekwencję katastrofy (np. sprawca, który umyślnie w sposób chuligański rozlewa olej na zakręcie drogi).

Inaczej oceniać można od strony podmiotowej spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (art. 137 k.k.). W sytuacjach krańcowych i rażących analiza okoliczności przedmiotowych prowadzi może do wniosku, że sprawca godzi się na spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy podejmując jej ryzyko i licząc na to, że uda mu się uniknąć samej katastrofy.

Punktem wyjściowym do rozważań nad umyślnością działania sprawcy jest umyślne naruszenie przez niego zasad bezpieczeństwa w ruchu. Wszelkie bowiem skutki nieumyślnego naruszenia tych zasad mogą być objęte, co jest oczywiste, tyl-

ko winą nieumyślną. Przykładem sytuacji mogącej uzasadnić rozważanie nad kwalifikacją z art. 137 § 1 k.k. jest ucieczka sprawcy kradzieży samochodu przed pościgiem i umyślne nieposzanowanie zasad bezpieczeństwa w ruchu (np. prawa pierwszeństwa przejazdu ulicą główną autobusu z pasażerami).

W każdej tego rodzaju sytuacji wyznaczenie granicy pomiędzy zamiarem wynikowym a lekkomyślnością wymaga dokładnego rozważania, czy okoliczności sprawy, w tym znaczenie przekroczonych przez sprawcę zasad bezpieczeństwa w ruchu, uzasadniają ustalenie, że godził się on z możliwością spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy, czy też mógł tylko lekkomyślnie mniemać, że tego uniknie.

**15. Podżeganie i pomocnictwo do nieumyślnych przestępstw drogowych nie jest możliwe. Nie wyłącza to odpowiedzialności danej osoby za sprawstwo przestępstwa nieumyślnego jeżeli zostanie wykazane, że jej zawinione działanie łączył związek przyczynowy ze skutkiem przestępnym spowodowanym przez bezpośredniego sprawcę przestępstwa drogowego.**

Warunkiem odpowiedzialności za podżeganie i pomocnictwo jest, aby podżegacz chciał dokonania przez osobę nakłanianą czynu zabronionego zaś pomocnik chciał dokonania takiego czynu przez osobę, której udziela pomocy lub na to się godził (art. 18 k.k.). Nie istnieje więc podżeganie czy pomocnictwo nieumyślne i niemożliwe jest podżeganie czy pomocnictwo do przestępstw nieumyślnych.

Nie wyłącza to odpowiedzialności za sprawstwo przestępstwa nieumyślnego, jeżeli zachodzi вина i związek przyczynowy pomiędzy działaniem, które wpłynęło na popełnienie przestępstwa przez bezpośredniego sprawcę, a skutkiem przestępnym.

Gdyby więc zostało wykazane, że istnieje związek przyczynowy pomiędzy działaniem rzekomego podżegacza czy pomocnika i spowodowaniem katastrofy w ruchu lądowym, spowodowaniem bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy, uszkodzeniem ciała, rozstrojem zdrowia czy śmiercią człowieka w wyniku naruszenia przez bezpośredniego sprawcę zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym oraz że takie skutki swego działania mogli oni i powinni byli przewidzieć, to należałoby przypisać im sprawstwo przestępstw nieumyślnych określonych w art. 136 § 2, art. 137 § 2, art. 156 § 3, art. 155 § 2 czy art. 152 k.k., zależnie od skutku.



## V

16. **Ratio legis art. 146 i 147 § 1 k.k. polega na niedopuszczeniu do zagrożenia bezpieczeństwa, ruchu i przeciwdziałaniu możliwości takiego zagrożenia.**

Warunkiem bezpieczeństwa w ruchu — obok określonego zachowania się jego uczestników — jest pełna sprawność:

a) techniczna dopuszczonych do ruchu pojazdów mechanicznych;

b) psychiczna i fizyczna oraz odpowiednie kwalifikacje osób prowadzących pojazdy mechaniczne;

c) psychiczna i fizyczna osób kierujących bezpośrednio i pośrednio ruchem pojazdów.

Dlatego też karalne na podstawie art. 146 k.k. jest już samo dopuszczenie do ruchu pojazdów mechanicznych, których stan techniczny jest tego rodzaju, że włączenie do ruchu takiego pojazdu stwarza bezpośrednio zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu, jak również dopuszczenie do prowadzenia pojazdów mechanicznych osób znajdujących się w stanie nietrzeźwości lub nie mających wymaganych uprawnień.

Z podobnych względów karalne w myśl art. 147 § 1 k.k. jest samo pełnienie w stanie nietrzeźwości czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów.

17. **Szczególny obowiązek warunkujący odpowiedzialność karną na podstawie art. 146 k.k. może wynikać:**

a) z tytułu pełnienia funkcji związanej bezpośrednio z obowiązkiem dbania o stan techniczny pojazdów i decydowania o dopuszczeniu ich do ruchu lub też obowiązkiem kontroli trzeźwości i kwalifikacji osób mających prowadzić pojazd mechaniczny;

b) z tytułu umowy o konserwację lub naprawę pojazdów mechanicznych.

Podmiotem przestępstwa określonego w art. 146 k.k. może być każdy, kto z tytułów wyżej wymienionych odpowiedzialny jest za stan techniczny dopuszczonych do ruchu pojazdów mechanicznych, za kwalifikacje lub sprawność fizyczną i psychiczną osób kierujących pojazdami mechanicznymi. Będą to — przykładowo biorąc — dyspozytorzy, dyżurni ruchu, osoby przeprowadzające diagnozę stanu technicznego pojazdów, osoby kontrolujące stan pojazdu po wykonaniu usług konserwacyjnych i naprawczych, a także osoby dokonujące takich usług na własny rachunek i nie dysponujące wyspecjalizowa-

ną kontrolą techniczną jakości naprawy, bezpośredni przełożeni kierowcy, których funkcja polega na kontroli stanu technicznego pojazdu, wymaganych kwalifikacji lub trzeźwości osób kierujących pojazdami, funkcjonariusze MO oraz inspektorzy ruchu dokonujący takich kontroli.

18. **Dopuszczeniem pojazdu mechanicznego do ruchu albo do prowadzenia pojazdu mechanicznego przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub nie mającą wymaganych uprawnień jest zarówno działanie, jak i zaniechanie.**

Użyte w art. 146 k.k. pojęcie „dopuszcza”, określające czynność sprawczą przestępstwa, nie oznacza konkretno jedynie działania w postaci podejmowania decyzji o dopuszczeniu pojazdu do ruchu lub osoby do prowadzenia pojazdu. Takie ograniczenie odpowiedzialności pozostawałoby w sprzeczności z celem przepisu art. 146 k.k., którym jest zapobieganie i niedopuszczanie do sytuacji stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu. Przyjąć zatem należy, że karalne na podstawie art. 146 k.k. jest nie tylko działanie polegające na podjęciu konkretnej decyzji w kwestii „dopuszczenia” (np. wydanie polecenia jazdy, zezwolenie na dalszą eksploatację, wydanie pojazdu po naprawie), lecz także zgoda na użycie niesprawnego pojazdu lub na kierowanie pojazdem mechanicznym przez określoną osobę, jak również nieprzeciwdziałanie wyjazdowi niesprawnego pojazdu mechanicznego lub osób nietrzeźwych czy też nie mających wymaganych do prowadzenia pojazdu mechanicznego uprawnień. Tak więc przestępstwo określone w art. 146 k.k. może być popełnione także przez zaniechanie.

19. **Przez stan pojazdu bezpośrednio zagrażający bezpieczeństwu w ruchu należy rozumieć taką niesprawność pojazdu mechanicznego, która uniemożliwia lub w poważnym stopniu utrudnia bezpieczne prowadzenie pojazdu.**

Każdy pojazd mechaniczny musi odpowiadać określonym warunkom technicznym i znajdować się w stanie umożliwiający używanie go bez narażenia uczestników ruchu na niebezpieczeństwo, a cudzego mienia na szkodę (art. 15 ustawy z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych — Dz.U. Nr 53, poz. 295 z późn. zm.). Wynika z tego wyraźny zakaz używania pojazdów mechanicznych niesprawnych. Nie każda jednakże niesprawność pojazdu rodzi odpowiedzialność na podstawie art. 146 k.k. Karalne w myśl tego przepisu jest dopuszczenie do ruchu tylko takiego pojazdu mechanicznego, którego stan zagraża bezpośrednio

bezpieczeństwu ruchu. Chodzi tu więc nie o jakąkolwiek niesprawność pojazdu lecz o taką, która w sposób ewidentny uniemożliwia lub w poważnym stopniu utrudnia bezpieczne prowadzenie pojazdu. Muszą to więc być tego rodzaju wady w stanie technicznym pojazdu, jak np. niesprawny układ kierowniczy lub hamulcowy, nadmierne zużycie opon, braki czy uszkodzenia urządzeń sygnalizacyjnych lub oświetlenia, wywołujące konkretny i bezpośredni, a nie abstrakcyjny, stan zagrożenia na drodze.

**20. Brak wymaganych uprawnień oznacza także brak prawa jazdy określonej kategorii.**

Prowadzenie pojazdu mechanicznego wymaga odpowiednich kwalifikacji zarówno w zakresie techniki jazdy, jak i znajomości obowiązujących zasad ruchu, dlatego też wymaga się posiadania przez prowadzących pojazdy mechaniczne prawa jazdy. Sam fakt jednak posiadania umiejętności prowadzenia pojazdu mechanicznego oraz znajomości zasad ruchu nie oznacza umiejętności prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych.

Prowadzenie pojazdu określonego rodzaju wymaga specjalnych kwalifikacji udokumentowanych posiadaniem prawa jazdy odpowiedniej kategorii. Dlatego też brak takiego prawa jazdy uznać należy za brak wymaganych uprawnień w rozumieniu art. 146 k.k.

**21. Przez czynności, o których mowa w art. 147 § 1 k.k., należy rozumieć takie czynności, których prawidłowe wykonanie zapewnia bezpieczny ruch pojazdów.**

Bezpieczeństwo ruchu pojazdów zależy nie tylko od przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu przez jego uczestników lecz także od zachowania się osób powołanych do zabezpieczenia prawidłowego i bezpiecznego poruszania się pojazdów. Wzmagający się z roku na rok ruch drogowy wymaga coraz lepszego zabezpieczenia, dlatego też wzrasta ranga wszelkich czynności związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu pojazdów i potrzeba dokładnego oraz niezawodnego ich wykonywania. W związku z tym przewidziana jest odpowiedzialność karna za samo już pełnienie tych czynności przez osoby znajdujące się w stanie nietrzeźwości. Chodzi tu o tego rodzaju czynności, jak kierowanie bezpośrednio lub pośrednio ruchem, obsługa urządzeń służących do regulacji ruchu pojazdów oraz urządzeń przeznaczonych do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. Są to więc czynności dyżurnego ruchu, na-

stawniczego, dróżnika kolejowego, osoby kierującej ruchem drogowym itp.

**22. Jeżeli w wyniku popełnienia przestępstw określonych w art. 146 i 147 § 1 k.k. dojdzie do skutków warunkujących odpowiedzialność z innych przepisów kodeksu karnego, osoby wymienione w art. 146 i 147 § 1 k.k. mogą ponieść odpowiedzialność za te skutki w granicach swej winy.**

Odpowiedzialność wyłącznie na podstawie art. 146 lub 147 § 1 k.k. wchodzi w rachubę tylko wówczas, gdy dopuszczenie niesprawnego pojazdu do ruchu lub dopuszczenie do prowadzenia pojazdu mechanicznego osób znajdujących się w stanie nietrzeźwości lub nie mających wymaganych uprawnień albo pełnienie w stanie nietrzeźwości czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów nie pociągnęło za sobą skutków określonych w innych przepisach.

Jeżeli takie skutki nastąpią, np. w wyniku uczestniczenia w ruchu pojazdu, którego stan techniczny wykazuje wady uniemożliwiające lub w poważnym stopniu utrudniające bezpieczną jazdę, dojdzie do katastrofy (art. 136 k.k.) lub bezpośredniego zagrożenia nią albo nastąpi wypadek drogowy ze skutkami określonymi w art. 145 k.k., to osoba odpowiedzialna za dopuszczenie do ruchu takiego niesprawnego pojazdu ponosi odpowiedzialność karną za te skutki w granicach swej winy, niezależnie od odpowiedzialności bezpośredniego sprawcy zdarzenia.

To samo odnosi się i do osób odpowiedzialnych za dopuszczenie do prowadzenia pojazdów przez osoby znajdujące się w stanie nietrzeźwości lub nie mające wymaganych uprawnień, jak również do osób pełniących czynności, o których mowa w art. 147 § 1 k.k.

## VI

**23. Dokonując oceny prawnej przestępstwa drogowego, należy mieć na względzie, że przepisy art. 10 § 2 i 3 k.k. uzasadniają mogą w konkretnych wypadkach kumulatywną kwalifikację czynu, a w szczególności:**

- z art. 137 § 1 k.k. w zbiegu z art. 136 § 2 k.k.,
- z art. 137 § 1 lub 2 k.k. w zbiegu z art. 145 k.k.,
- z art. 136 § 2 k.k. w zbiegu z art. 145 § 3 k.k.

Prawidłowa ocena prawna przestępstw drogowych wymaga, aby w kwalifikacji czynu znajdowała wyraz cała jego treść kryminalna. Dlatego zawsze należy rozważyć, czy przy-

pisywany czyn nie wyczerpuje znamion określonych w dwóch albo więcej przepisach ustawy (art. 10 § 2 k.k.).

Jak wskazuje doświadczenie, może się zdarzyć nieumyślne spowodzenie katastrofy (art. 136 § 2 k.k.), kiedy sprawca, nie obejmując wprawdzie zamiarem ciężkich następstw swego czynu, umyślnie sprowadza sytuację, którą ocenić należy jako bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy (art. 137 § 1 k.k.). Wówczas kumulatywna kwalifikacja z art. 137 § 1 k.k. w zbiegu z art. 136 § 2 k.k. pozwoli na pełną ocenę prawną czynu.

Analogiczna sytuacja zachodzi wtedy, kiedy sprawca umyślnie (lub nieumyślnie) sprowadza niebezpieczeństwo katastrofy (art. 137 k.k.), ale z różnych powodów do katastrofy nie dochodzi, lecz następuje jedynie wypadek drogowy określony w art. 145 k.k.

Jeżeli sprawcą nieumyślnego spowodzenia katastrofy (art. 136 § 2 k.k.) jest osoba prowadząca w stanie nietrzeźwości pojazd mechaniczny (art. 145 § 3 k.k.), to dopiero kumulatywna kwalifikacja z art. 136 § 2 k.k. w zbiegu z art. 145 § 3 k.k. oddaje pełną treść kryminalną czynu i pozwala ukarać sprawcę w ramach surowszej sankcji przewidzianej w art. 145 § 3 k.k.

Podnieść wypada, że nie zachodzi zbieg przepisów ustawy przewidziany w art. 10 § 2 k.k. pomiędzy:

- art. 136 § 1 k.k. a art. 137 § 1 k.k.,
- art. 136 § 2 k.k. a art. 137 § 2 k.k.,
- art. 136 § 1 lub 2 k.k. a art. 145 § 1 lub 2 k.k.,
- art. 136 k.k. lub art. 145 k.k. z jednej strony a art. 152, 155 § 2 lub art. 156 § 3 k.k. z drugiej strony.

Kumulatywna kwalifikacja nie wchodzi w rachubę w razie tzw. pozornego zbiegu przepisów. Taki właśnie pozorny zbieg powstaje w wypadkach, gdy umyślne spowodzenie katastrofy poprzedzone jest umyślnym spowodzeniem jej niebezpieczeństwa lub też gdy nieumyślne spowodzenie niebezpieczeństwa katastrofy poprzedza spowodowanie samej katastrofy.

W obydwu wypadkach przepisy art. 136 § 1 lub 2 k.k. pochlaniają odpowiednie postacie spowodzenia stanu bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy.

Rozumowanie powyższe ma odpowiednie zastosowanie przy ocenie dopuszczalności kumulatywnego zbiegu przepisów art. 136 § 1—2 k.k. i art. 145 § 1—2 k.k. skoro z katastrofą

łączą się konieczne skutki w postaci śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia albo szkody w mieniu w znacznych rozmiarach, to jest oczywiste, że kwalifikacja z art. 136 k.k. wyczerpuje całkowicie treść kryminalną skutków określonych w art. 145 § 1 i 2 k.k.

Pozorny zbieg przepisów zachodzi również pomiędzy art. 136 lub art. 145 z jednej strony, a art. 152, 155 § 2 lub art. 156 § 3 k.k. z drugiej. Skutki określone w tych ostatnich przepisach w postaci śmierci człowieka, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia objęte są w pełni dyspozycjami art. 136 k.k. lub art. 145 k.k. i tylko te ostatnie przepisy mają zastosowanie, gdy śmierć człowieka, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia są wynikiem popełnienia przestępstwa drogowego.

## VII

**24. Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych obejmuje zarówno utratę prawa prowadzenia tych pojazdów, jak i zakaz nadania tego uprawnienia.**

Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych zmierza do faktycznego, czasowego wyeliminowania z ruchu drogowego jako kierowców tych osób, które prowadząc pojazd mechaniczny dopuściły się przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Ratio legis i brzmienie art. 43 k.k. wskazują, że kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych nie może ograniczać się tylko do tych osób, które mają pozwolenie na prowadzenie tych pojazdów, lecz dotyczy także tych osób, które w chwili popełnienia przestępstwa nie miały wymaganego pozwolenia. Osoby te pozbawione będą możliwości uzyskania takiego pozwolenia przez określony w orzeczeniu sądowym czas.

**25. Kara dodatkowa określona w art. 43 k.k. obejmuje bądź zakaz prowadzenia wszystkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym bądź zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych tylko w tej strefie ruchu, w której osoba prowadząca pojazd mechaniczny popełniła przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu ruchu, bądź wreszcie zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych określonego rodzaju. W orzeczeniu o takiej karze dodatkowej sąd powinien określić zakres obowiązywania wspomnianego zakazu.**

Merytoryczną przesłanką stosowania kary zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych jest zagrożenie, które mogło-

by w przyszłości spowodować prowadzenie pojazdów mechanicznych przez daną osobę.

Wybór zakresu omawianej kary dodatkowej zależy będzie od oceny stopnia zagrożenia, jakie w konkretnym wypadku może stwarzać powrót sprawcy do ruchu. Dla oceny tej istotne znaczenie mają okoliczności towarzyszące wypadkowi, cechy osobowości sprawcy, częstotliwość nadużywania przez niego alkoholu, kwalifikacje zawodowe sprawcy, doświadczenie w prowadzeniu pojazdów mechanicznych itp.

Przepis art. 43 k.k. pozwala na orzeczenie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym, mimo że osoba prowadząca taki pojazd popełniła przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w danej strefie ruchu. W praktyce tego rodzaju zakaz powinien być stosowany wobec tych osób, ze strony których istnieje poważne zagrożenie związane nie tylko z prowadzeniem pojazdu mechanicznego określonego rodzaju, ale każdego pojazdu bez względu na strefę ruchu (np. wobec osób nadużywających alkoholu).

Podstawową formą kary dodatkowej stosowanej w razie skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny za przestępstwo drogowe jest zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w jednej ze stref ruchu wymienionych w art. 43 § 1 k.k.

Wynika to z tego, że ruch lądowy, wodny i powietrzny różnią się zasadniczo, stanowiąc trzy odrębne strefy opierające się na odrębnych zasadach, dlatego też prowadzenie pojazdów mechanicznych w każdej z tych stref wymaga odmiennych kwalifikacji i umiejętności. Z tych przyczyn fakt ukarania sprawcy za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu w konkretnej sytuacji może oznaczać, że ze strony tej osoby istnieje poważne zagrożenie związane z prowadzeniem każdego pojazdu mechanicznego w danej strefie ruchu (lądowego, powietrznego lub wodnego).

Mogą jednak zaistnieć sytuacje, w których stosowanie takiego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych jest niecelowe, wówczas sąd może poprzestać na orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych określonego rodzaju.

Wynikająca z treści omawianej normy możliwość różnicowania kary dodatkowej co do zakresu jej obowiązywania wymaga każdorazowego określenia w orzeczeniu o takiej karze, jaki jest zakres obowiązywania wspomnianego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Wybór zakazu, obejmującego go wszystkie strefy ruchu powinien być wyrażony formułą:

„orzeka zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych” ze wskazaniem okresu, na jaki wymierzono tę karę dodatkową.

**26. Przepis art. 43 k.k. ma zastosowanie nie tylko w razie skazania za jedno z przestępstw przewidzianych w rozdziale XX kodeksu karnego, ale także w razie skazania za jakiegokolwiek inne przestępstwo godzące w bezpieczeństwo ruchu.**

Do przestępstw drogowych należy zaliczyć te konkretne czyny, które naruszają zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i powodują skutki opisane w tezie 1, bez względu na miejsce szczegółowego przepisu w systematyce kodeksu karnego. Przepis art. 43 k.k. wskazuje nie na określone typy przestępstw, lecz na konkretne czyny, które ze względu na okoliczności ich popełnienia oraz skutki należy zaliczyć do przestępstw drogowych.

**27. W stosunku do kierowców zawodowych sądy powinny — w wypadkach wypełniających kryteria art. 42 § 1 k.k. — mieć także na względzie możliwość orzeczenia utraty prawa wykonywania zawodu kierowcy pojazdu mechanicznego.**

W praktyce może powstać możliwość i potrzeba orzeczenia wobec kierowcy zawodowego na podstawie art. 42 § 1 k.k. zakazu wykonywania zawodu, a jednocześnie możliwość czy konieczność orzeczenia względem tej samej osoby zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 k.k. Wówczas sąd może dać pierwszeństwo karze zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wyłączającej możliwość prowadzenia pojazdów mechanicznych także zawodowo, chyba że w konkretnej sytuacji dopuszczalne i celowe jest poprzestanie na orzeczeniu zakazu wykonywania zawodu kierowcy, albo orzeczeniu obu kar dodatkowych, zróżnicowanych jednak co do okresu ich trwania.

## VIII

### A.

**28. Wymierzając kary za przestępstwa drogowe sądy powinny mieć na uwadze, że porządek i bezpieczeństwo na drogach w poważnym stopniu zależą od stosowania właściwej represji, która uwzględniając rodzaj i wagę naruszonych zasad bezpieczeństwa ruchu, postać i stopień winy, rozmiar i charakter szkody powstałej dla życia, zdrowia lub mienia, nasilenia tej kategorii przestępstw — powinna stanowić jeden z istotnych elementów zwalczania oraz zapobiegania tej kategorii przestępstw.**

Różny stopień społecznego niebezpieczeństwa popełnianych przestępstw drogowych w zestawieniu z pozostałymi dyrektywami wymiaru kary (art. 50 k.k.) wymaga w każdym wypadku ustalenia i oceny wszystkich wyżej wskazanych okoliczności w celu odpowiedniego indywidualizowania represji w ramach ustawowego zagrożenia, a zarazem — wzmocnienia jej społecznego oddziaływania.

Niezbędna surowość powinna przede wszystkim charakteryzować politykę kryminalną w odniesieniu do tych sprawców, którzy umyślnie naruszają zasady ruchu drogowego, przypisane im przestępstwo popełnili w stanie nietrzeźwości i spowodowali swym czynem poważne skutki (śmierć człowieka, powszechne zagrożenie, ciężkie uszkodzenie ciała, wielka szkoda w mieniu nie należącym do sprawcy). Wówczas sądy powinny wymierzać kary najsurowsze lub zbliżone do górnej granicy ustawowego zagrożenia.

Do częstych przestępstw należą występki określone w art. 145 k.k., przewidującym kilka ich postaci, różniących się stopniem społecznego niebezpieczeństwa.

Analiza orzecznictwa sądowego wykazuje, że sądy nie zawsze dostrzegają społeczną potrzebę należytego różnicowania omawianych przestępstw, a w szczególności surowego karania sprawców występków przewidzianych w art. 145 § 3 k.k. w związku z § 2 tego przepisu, zwłaszcza wtedy gdy nastąpiła śmierć człowieka.

Podobnie szerokie ramy ustawowego zagrożenia za występki określone w art. 145 § 2 k.k. wskazują na konieczność prawidłowego różnicowania represji karnej za te przestępstwa w zależności od stopnia zawinienia sprawcy (umyślnego czy nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu), spowodowanych skutków, właściwości osobistych sprawcy, rangi naruszonej zasady, przyczynienia się innych użytkowników dróg do spowodowania wypadku itp.

Właściwą politykę kryminalną w zakresie przestępstw drogowych umożliwiają nowe rozwiązania kodeksu karnego z 1969 r., który wprowadził system kar i środków oraz zasady ich stosowania pozwalające na pełniejszą niż dotychczas indywidualizację:

a. Tak więc w zakresie przestępstw drogowych zagrożonych karą pozbawienia wolności do lat 3 sądy powinny szerzej wykorzystywać możliwość stosowania warunkowego umorzenia postępowania — art. 27 k.k. Jeżeli skutki tych przestępstw nie są znaczne, a w sprawie brak istotniejszych

okoliczności obciążających, to należy stosować warunkowe umorzenie postępowania, kierując się wskazaniem zawartym w dziale II uchwały połączonych Izb Karnej i Wojskowej Sądu Najwyższego z dnia 29 stycznia 1971 r. (OSNKW 1971, z. 3, poz. 33).

b. W sprawach o występki drogowe, zagrożone karą pozbawienia wolności od 3 miesięcy, za które nie należałoby wymierzyć kary surowszej niż 6 miesięcy, uzasadnione jest orzekanie kary ograniczenia wolności lub grzywny, jeżeli sąd uzna za celowe porzucenie na takiej karze (art. 54 k.k.), a nawet — wymierzenie tylko kary dodatkowej (art. 55 k.k.). Odstąpienie od wymierzenia kary pozbawienia wolności požądane jest wówczas, gdy przemawiają za tym właściwości i warunki osobiste sprawcy przestępstwa drogowego, a skutki występków nie są znaczne (np. niewielkie uszkodzenie ciała pokrzywdzonego czynem określonym w art. 145 § 1 k.k.), przy czym istnieje uzasadnione przypuszczenie, że kara łagodniejszego rodzaju lub kara dodatkowa spełni cele zarówno zapobiegawcze i wychowawcze, jak i w zakresie społecznego oddziaływania.

c. Za przestępstwa drogowe zagrożone karami różnego rodzaju sądy powinny orzekać karę grzywny głównie wtedy, gdy stopień społecznego niebezpieczeństwa danego czynu nie jest duży. Zdecydowanym przeciwwskazaniem orzekania kary grzywny jest stan nietrzeźwości sprawcy, albo jeżeli stan ten należy do istoty czynu — wysoki jego stopień. Karę ograniczenia wolności wymierzać należy wtedy, gdy cele zapobiegawcze i wychowawcze oraz cele w zakresie społecznego oddziaływania kary mogą być osiągnięte bez izolowania sprawcy w zakładzie karnym.

Wymierzenie kary pozbawienia wolności jest wskazane wtedy, gdy czyn popełniony został w warunkach art. 52 k.k., gdy obciążające okoliczności i ujemna osobowość sprawcy wskazują na to, że kara łagodniejszego rodzaju nie będzie skuteczna, a także wtedy, gdy przemawia za tym nasilenie występku drogowego danego rodzaju.

d. Względ na bezpieczeństwo ruchu drogowego sam przez się nie uzasadnia odmowy stosowania art. 73 k.k. wobec sprawców przestępstw drogowych.

Względ ten powoduje jednak konieczność rozważenia, czy z punktu widzenia społecznego oddziaływania kary słuszne jest stosowanie art. 73 k.k.

Oceniając przesłanki przewidziane w art. 73 k.k., sądy po-

winy uwzględniać całokształt danych charakteryzujących sylwetkę i warunki osobiste sprawcy, oceniać znaczenie, jakie dla bezpieczeństwa ruchu mają jego zasady naruszone przez sprawcę. Przeciwno warunkowemu zawieszeniu wykonania kary powinien w zasadzie przemawiać znaczny stopień nietrzeźwości sprawcy, uprzednia karalność za przestępstwo drogowe, zwłaszcza popełnione w stanie nietrzeźwości, rażące naruszenie przez sprawcę zasad bezpieczeństwa ruchu o zasadniczym znaczeniu. Przeciwwskazaniem do stosowania art. 73 k.k. może być ucieczka sprawcy z miejsca wypadku, nieudzielenie pomocy jego ofierze, a także nasilenie przestępstw drogowych na danym terenie.

Orzekając karę pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania z reguły należy orzekać grzywnę na podstawie art. 75 § 1 k.k. Przemawia za tym zarówno nasilenie tej kategorii przestępstw jak i potrzeba zwiększenia wobec ich sprawców stopnia dolegliwości.

#### B.

Analiza orzecznictwa wykazuje, że sądy często pomijają niektóre okoliczności wpływające na wymiar kary, a niektórym z nich nadają błędne znaczenie.

**29. Dla wymiaru kary za przestępstwo drogowe istotne znaczenie ma rodzaj naruszonej przez sprawcę zasady bezpieczeństwa ruchu oraz stopień tego naruszenia.**

Zawinienie sprawcy jest tym większe, im większe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu ma naruszona zasada, im większy jest stopień nieprzestrzegania nakazu prowadzenia pojazdu rozważnie i ostrożnie i wreszcie — gdy sprawca nieumyślnego występkę drogowego umyślnie naruszył zasadę bezpieczeństwa ruchu.

**30. Dla wymiaru kary istotne znaczenie powinien mieć rodzaj i wielkość wyrządzonej szkody według zasady: im poważniejsza szkoda, tym większy stopień społecznego niebezpieczeństwa czynu i większe jej znaczenie jako okoliczności wpływającej na zaostrzenie kary.**

Rozważając wpływ szkody na wymiar kary sądy powinny mieć na uwadze różny stopień wartości naruszanych dóbr, a więc utratę życia lub uszczerbku zdrowia czy mienia.

Omawianą zasadę sądy powinny zawsze stosować w powiązaniu z oceną stopnia winy sprawcy. Przy niewielkim bowiem

stopniu winy sama wielkość szkody nie może decydować o potrzebie surowszej represji.

**31. Charakter sprawcy, jego dotychczasowe życie, warunki osobiste, okres posiadania uprawnienia i prowadzenia pojazdu mechanicznego należy rozważać przy wymiarze kary.**

Wskazania powyższe wynikają — także i w zakresie przestępstw drogowych — wprost z ustawy karnej (art. 50 k.k.).

Natomiast okres posiadania i prowadzenia pojazdu mechanicznego łączy się z doświadczeniem, którego brak może nie raz stać się jedną z przyczyn wypadku. Niedoświadczenie sprawcy w zasadzie stanowi okoliczność łagodzącą, chyba że chodzi o umyślne nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa ruchu, a zwłaszcza nakazu rozważnej i ostrożnej jazdy.

**32. Okoliczności należące do znamion przestępstwa, za które sprawca został skazany, nie mogą być uznane za obciążające, chyba że w grę wchodzi okoliczności podlegające stopniowaniu co do ich nasilenia, jakości lub nagromadzenia.**

W wypadku skazania za przestępstwo na podstawie dwóch lub więcej zbiegających się przepisów (art. 10 k.k.), okoliczności stanowiące znamiona przestępstw określonych w tych przepisach mogą być uznane za obciążające, z wyłączeniem tych, które mieszczą się w przepisie, na podstawie którego wymierzono karę.

Do takich okoliczności, które będą podlegać stopniowaniu ze względu na ich nasilenie zaliczyć można np. stopień nietrzeźwości w razie popełnienia przestępstwa określonego w art. 145 § 3 k.k., a do okoliczności podlegających stopniowaniu co do ich jakości np. stopień uszkodzenia ciała w razie popełnienia przestępstwa określonego w art. 145 § 1 i 2 k.k. Przykładem stopniowania okoliczności ze względu na nagromadzenie może być w razie popełnienia przestępstwa określonego w art. 136 k.k. jednoczesne spowodowanie śmierci, uszkodzenia ciała oraz szkody w mieniu.

Istota tzw. kumulatywnej kwalifikacji polega m.in. na wydobyciu pełnego obrazu społecznego niebezpieczeństwa czynu sprawcy, a ten ostatni element ma istotne znaczenie dla wymiaru kary. Dlatego też przy kumulatywnej kwalifikacji prawnej okoliczności, należące do znamion zbiegających się przepisów ustawy, potęgują stopień społecznego niebezpieczeństwa czynu i powinny być poczytane na niekorzyść sprawcy według zasad wyżej wskazanych.

**33. Stan nietrzeźwości każdego sprawcy przestępstwa drogowego, a zwłaszcza kierowcy pojazdu mechanicznego, stano-**

wi istotną okoliczność obciążającą, a wtedy gdy stan ten należy do znamion przestępstwa, jako okoliczność obciążająca należy traktować znaczny jego stopień.

Alkohol jest często przyczyną przestępstw drogowych. Dlatego też nietrzeźwość sprawcy przestępstwa drogowego należy traktować jako okoliczność obciążającą, i to w tym sensie, że im wyższy jest stopień nietrzeźwości sprawcy, tym istotniejsze znaczenie powinien on mieć dla zaostrzenia wymiaru kary. Odnosi się to zwłaszcza do sprawców, którzy spowodowali przestępstwo drogowe, prowadząc pojazd mechaniczny.

**34. Złoty kierowca zły stan techniczny pojazdu stanowi w zasadzie okoliczność obciążającą.**

Dość często przyczyną przestępstw drogowych jest zły stan techniczny pojazdów mechanicznych. W takiej sytuacji sprawca przestępstwa drogowego, będący kierowcą pojazdu mechanicznego i mający świadomość niesprawności tego pojazdu, powinien ponosić surowszą odpowiedzialność karną.

**35. Naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego przez kierującego pojazdem przewożącym większą liczbę osób (np. autobus), albo pojazdem ciężkim czy o nietypowych wymiarach stanowi w zasadzie okoliczność obciążającą.**

Na kierowcach pojazdów wyżej wymienionych spoczywa obowiązek zachowywania wzmożonej ostrożności. Jeżeli kierowca obowiązkowi tego nie zachowuje i w konsekwencji tego dochodzi do wypadku, to naruszenie powyższego obowiązku powinno być traktowane jako okoliczność obciążająca.

**36. Nieudzielenie pomocy ofierze wypadku przez sprawcę przestępstwa drogowego, mimo że jest to możliwe — stanowi istotną okoliczność obciążającą, podobnie jak i ucieczka sprawcy takiego przestępstwa z miejsca wypadku.**

Sprawca przestępstwa drogowego udzielający pomocy ofierze wypadku wykazuje w ten sposób prawidłową postawę i wyraża skruchę, dlatego też takie zachowanie powinno być uwzględnione na jego korzyść, natomiast zachowanie przeciwne takiej postawie powinno być traktowane jako okoliczność obciążająca. Wskazania powyższe znajdują oparcie w treści art. 50 § 2 k.k.

**37. Kierowca pojazdu mechanicznego w zasadzie nie może skutecznie powoływać się na przemęczenie jako okoliczność łagodząca.**

Współczesne wymagania w zakresie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym wymagają od każdego z jego uczestników pełnej sprawności fizycznej i psychicznej. Jeżeli kierowca po-

jazdu mechanicznego, świadom swego przemęczenia, podejmuje jazdę, to w razie spowodowania wypadku przemęczenie nie może stanowić okoliczności łagodzącej.

W wyjątkowej sytuacji, gdy kierowca mimo przemęczenia — podejmuje jazdę, np. w celu realizacji nagłego zadania o wyjątkowej wadze, i to przemęczenie stanie się jedną z istotnych przyczyn wypadku, okoliczność ta może być poczytana na korzyść sprawcy, jeżeli nie wchodzi w rachubę zastosowanie art. 23 k.k.

**38. Przyczynienie się do wypadku przez współuczestnika ruchu drogowego albo przez inną osobę powinno być uwzględnione na korzyść sprawcy, zwłaszcza wtedy, gdy owe przyczynienie się jest znaczne.**

Naruszenie przez współuczestnika ruchu drogowego lub inną osobę zasad bezpieczeństwa tego ruchu i przyczynienie się do wypadku jest elementem zmniejszającym winę sprawcy i dlatego powinno być traktowane jako okoliczność łagodząca, chyba że owe przyczynienie nie miało istotnego wpływu na zaistnienie wypadku.

### C.

**39. W każdym przypadku skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny za przestępstwo drogowe — należy rozważyć kwestię celowości orzeczenia kary dodatkowej, a w razie jej zastosowania oraz w sytuacji, gdy orzeczenie takiej kary jest obligatoryjne, jej zakresu.**

Skazanie osoby prowadzącej pojazd mechaniczny za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej łączy się z koniecznością lub możliwością orzeczenia kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, która w zespole środków karnych służących zwalczaniu przestępstw drogowych ma szczególne znaczenie. Represja ta stanowi dolegliwą karę dla prowadzących pojazdy mechaniczne, chroni bezpieczeństwo ruchu przez wyeliminowanie z niego na czas oznaczony niezdecydowanych kierowców oraz prewencyjnie wpływa na innych kierowców.

Orzeczenie fakultatywnej kary przewidzianej w art. 43 § 1 k.k. celowe jest wtedy, gdy w czasie popełnienia przestępstwa ujawnią się takie właściwości osobiste sprawcy będącego kierowcą, z których wynika, że nie daje on gwarancji bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Może to wynikać, przykładowo biorąc, z naruszenia podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu, z uprzedniej karalności za przestępstwo lub

wykroczenie drogowe, z faktu ucieczki sprawcy z miejsca wypadku lub nieudzielenia pomocy jego ofierze.

Orzekanie tej kary będzie celowe w razie skazania za przestępstwo drogowe o skutkach śmiertelnych, albo w postaci ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, zwłaszcza wtedy, gdy sprawca okazał rażące lekceważenie dla zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W takich sytuacjach, a także wtedy, gdy kara zakazu prowadzenia pojazdu mechanicznego jest obligatoryjna ze względu na stan nietrzeźwości sprawcy, sądy powinny karę tę orzekać na dłuższe okresy, a szczególnie długie wtedy, gdy stan nietrzeźwości sprawcy był znaczny.

## IX

Mając na względzie to, że represja karna nie jest ani jedynym, ani wystarczającym środkiem zapobiegania i zwalczania przestępstw drogowych, a na bezpieczeństwo ruchu drogowego ma wpływ wiele różnorodnych czynników, należy stosownie do art. 13 k.p.k. sygnalizować odpowiednim organom o uchybieniach, które przyczyniły się do zaistnienia wypadku lub sprzyjają nastąpieniu takich wypadków w przyszłości (np. w zakresie obsługi i kontroli technicznej pojazdów mechanicznych, utrzymywania w należytych stanie oznakowania i oświetlenia dróg, ścisłego przestrzegania warunków wydawania pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych oraz obowiązku sprawdzania za pomocą badań lekarskich i psychologicznych zdolności osób mających prawo jazdy).

Uchwała pełnego składu Izby Karnej z dnia 28 lutego 1975 r. —  
V KZP 2/74.