

Kazimierz J. Pawelec

Czynniki mające wpływ na powodowanie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym

Streszczenie

Artykuł porusza istotne zagadnienia związane ze spowodowaniem niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zagadnienie to do tej pory umykało uwadze badaczy, a jest istotne, dotyczy bowiem zagadnień występujących na przedpolu przestępstwa drogowego bądź po jego zaistnieniu. Autor omawia problematykę wywołania niebezpieczeństwa na trzech płaszczyznach: postępowania człowieka, czynnika technicznego oraz drogi i organizacji ruchu. Analizuje zagadnienie od strony prawnej i kryminologicznej. Wskazuje, że po stronie człowieka istnieje wiele elementów tworzących niebezpieczeństwo, wielokrotnie od niego zależnych, ale też nierzadko pozostających poza jego wpływem. Wskazuje na kwestie związane z osłabieniem reakcji psychomotorycznej, z użyciem alkoholu i środków psychoaktywnych, stanem zdrowia, zmęczeniem i kwestiami związanymi z kwalifikacjami kierującego, jego doświadczeniem, a także czynnikami wpływającymi na czas reakcji. Omawia zagadnienia związane z wpływem na wypadkowość niesprawności pojazdów, stanem i wyposażeniem drogi, jak też organizacją ruchu. Stara się wykazać, że oceny związane z przyczynami wywołanego niebezpieczeństwa w ruchu drogowym nie leżą wyłącznie po stronie jego uczestników.

Słowa kluczowe

Zasady bezpieczeństwa, spowodowanie niebezpieczeństwa, nietrzeźwość, stan po użyciu środków odurzających, zmęczenie, stan zdrowia, reakcja psychomotoryczna, czynniki rozpraszające uwagę, sprawność techniczna pojazdów, ucieczka z miejsca wypadku, stan dróg, organizacja ruchu.

* * *

1. Uwagi wprowadzające

Istota przestępstw i wykroczeń drogowych od strony przedmiotowej sprowadza się do naruszenia zasad ostrożnego i rozważnego postępowania, których naruszenia zagrażają dobrom chronionym prawem, przy czym prowadzą do skutku, o ile został ustawowo przewidziany. Naruszenie zasad bezpieczeństwa może polegać na zachowaniu sprzecznym z określoną, ogólną dyrektywą nakazującą prze-

strzeżenie określonego w niej zachowania, bądź na zaniechaniu podjęcia nakazanych reakcji.

Zasady bezpieczeństwa ruchu stanowią konkretyzację ogólnych zasad ostrożności w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, określonych w *Kodeksie karnym*, a zasad bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego wskazanych w *Kodeksie wykroczeń*. Owe zasady obejmują normy gwarancyjne, których przestrzeganie wyłącza lub znacznie ogranicza niebezpieczeństwa związane z komunikacją drogową. Te ogólne i szczegółowe reguły, stypizowane w sposób bezpośredni w przepisach ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* stoją na straży życia i zdrowia, a w niektórych przypadkach także mienia. Nie obejmują jednak całości zagadnienia, gdyż określone w art. 177 § 1 k.k. zasady bezpieczeństwa są pojęciem znacznie szerszym, obejmującym również zachowania nieskodyfikowane, wypracowane w praktyce, a w niektórych sytuacjach wręcz nakazujące odejście od reguł skodyfikowanych. Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 30 maja 1995 r., sygn. III KRN 20/95 (OSNKW 1995, nr 11–12, poz. 84) stanął na trafnym stanowisku, że reguły wynikające z istoty bezpieczeństwa ruchu muszą być respektowane mimo braku szczegółowego przepisu, stwierdzając: „Wszystkie sytuacje w ruchu nie dadzą się przewidzieć i unormować. Zachowanie się uczestników ruchu w takich nietypowych sytuacjach musi być ocenione z punktu widzenia zastosowania się do nieujętych szczegółowo reguł i zasad wynikających pośrednio z przepisów o charakterze ogólnym oraz ze zmienności ruchu i jego dynamiki. (...) Uczestnik ruchu, oprócz przestrzegania przepisów ruchu, powinien kierować się także zdrowym rozsądkiem, ogólną przezornością i respektowaniem bezpieczeństwa innych”¹. Z tego wynika również obowiązek przestrzegania reguł nieskodyfikowanych².

Zasady bezpieczeństwa nie pokrywają się z przepisami ruchu drogowego, chociaż zachodzą między nimi ścisłe relacje. Można stwierdzić, że ogólne zasady bezpieczeństwa obejmują czynniki związane z człowiekiem, pojazdem i drogą. „Każde naruszenie zasad ruchu na drogach (...) stanowi potencjalne, tj. abstrakcyjne, zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, jednakże przestępstwem może się ono stać tylko wówczas, gdy zagraża konkretnie istniejącemu dobru”³.

Zauważyć należy, że czynniki związane z postępowaniem człowieka mogą być związane ze świadomym osłabieniem reakcji psychomotorycznej z jego strony, związanym z wprowadzeniem się w stan nietrzeźwości lub stan po użyciu środka odurzającego, a także z tzw. ucieczką z miejsca przestępstwa drogowego. Po stronie człowieka znajdują się również jego właściwości psychofizyczne, wykształcenie i doświadczenie, jak też stan zdrowia oraz stopień zmęczenia. Są to niewątpliwie okoliczności mające bardzo istotne znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa. Ich

¹ Por. wyrok SN z dnia 31 stycznia 1949 r., sygn. K 1068/48, OSN 1949, nr 1, poz. 20.

² Por. M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, *Przegląd orzecznictwa z zakresu części ogólnej prawa karnego materialnego (za rok 1995)*, PS 1996, nr 11–12, s. 129.

³ Postanowienie Składu 7 sędziów SN z dnia 29 grudnia 1966 r., sygn. Rnw 50/66, OSNKW 1967, nr 5, poz. 38.

wpływ na wywołanie niebezpieczeństwa wydaje się bezsporny, chociaż nie zawsze zawiniony.

Kolejnymi czynnikami są tzw. czynniki techniczne, związane z techniczną sprawnością kierowanego pojazdu, jak również czynniki organizacyjne, powiązane z właściwościami dróg, ich ukształtowaniem, zapewnieniem widoczności, odpowiednim oznakowaniem itp.

Dwa ostatnie z wymienionych czynników pozostają w znacznie mniejszym zainteresowaniu organów państwa, które skupiają się na czynniku ludzkim, ale bez dostatecznej wnikliwości, chociażby w kwestii właściwości psychofizycznych, mających istotne znaczenie dla wywołania niebezpieczeństwa, jak też związanego z nim przestępstwa bądź wykroczenia drogowego.

2. Osłabienie reakcji psychomotorycznej

2.1. Nietrzeźwość

Nietrzeźwość stanowi okoliczność kwalifikującą przestępstwa określone w artykułach 173, 174 i 177 k.k. jako zagrożone surowszymi karami, chociaż zamierzone upojenie się alkoholem nie zmienia nieumyślnego charakteru przestępstwa spowodowania wypadku drogowego, jako czynu najbardziej typowego oraz najczęściej występującego. Umyślnym przestępstwem jest czyn z art. 178a § 1 k.k.

Nie zachodzi potrzeba przypominania, że alkohol zmienia funkcje systemu nerwowego, zarówno wymierne, takie jak wzrok, słuch, uwaga, koncentracja, jak i niewymierne, tj. osąd oraz nastrój. Wpływ alkoholu na osłabienie zdolności psychomotorycznych już bardzo dawno został udowodniony.

Stan nietrzeźwości został zdefiniowany w art. 115 § 16 k.k. i zgodnie z tym przepisem zachodzi wtedy, gdy zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila (lub przekracza 0,25 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza), albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość. Identycznie stan nietrzeźwości określono w art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r. *o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi* (Dz. U. z 2015 r., poz. 1286 z późn. zm.), przy czym alkoholem jest nie tylko produkt przeznaczony do spożycia, zawierający alkohol etylowy o stężeniu przekraczającym 0,5 promila⁴, ale także inny produkt o zawartości alkoholu, np. denaturat, woda kosmetyczna itp.

Definicja pojęcia „stan nietrzeźwości” określa wartości graniczne w dziesiątych promila, tj. z dokładnością do pierwszego miejsca po przecinku, natomiast wszystkie elektroniczne urządzenia pomiarowe określające zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu wskazują zawartość alkoholu z dokładnością do drugiego miejsca po przecinku, czyli w setnych promila. Trzeba zatem odpowiedzieć na pytanie, kiedy mówimy już o stanie nietrzeźwości, a kiedy jeszcze o stanie po użyciu alkoholu.

⁴ Zob. K. Jaegermann, *Stan nietrzeźwości (geneza i dzieje pojęcia w Polsce)*, Katowice 1987, s. 8.

Nawet Sąd Najwyższy, w uchwale z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74 (OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33) stwierdził, że „Tolerancja osobnicza na alkohol nie uzasadnia przyjmowania indywidualnych progów nietrzeźwości. Tolerancja ta zależy od tak wielu nieuchwytnych, zmiennych czynników, że ustalenie jej przez sąd dla każdego wypadku nie jest możliwe. Nic nie przemawia 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”. Do obliczeń tego rodzaju należy zastosować zalecenia zawarte w „Kryteriach i zasadach opiniowania w sprawach alkoholowych”, które wynik analizy na zawartość alkoholu podają z dokładnością do pierwszego miejsca dziesiątego po przecinku, odrzucając dalsze miejsca. Pomijając kwestię merytorycznego uzasadnienia tego rodzaju stanowiska, należy zauważyć, że w definicji stanu nietrzeźwości występującej w art. 115 § 16 k.k. oraz art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r. *o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi* zawartość graniczna jest określona z dokładnością do pierwszego miejsca po przecinku.

Godne odnotowania jest postanowienie Sądu Okręgowego w Tarnowie z dnia 12 stycznia 2012 r. (sygn. II Waz 11/12, KZS 2012, nr 1, poz. 25), w którym zaprezentowano następujący pogląd: „Ustalając stan nietrzeźwości powinno się uwzględniać stopień błędu urządzenia pomiarowego. Sprawę o wykroczenie wniosła policja, wykazując, badaniem alkomatem, 0,51 promila alkoholu we krwi kierowcy. Sąd umorzył postępowanie, uznając, że przekroczenie progu 0,5 promila uzasadnia ściganie za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k., a więc za występki, a brak jest uprawnionego oskarżyciela. Na skutek odwołania policji, sąd okręgowy to postanowienie uchylił, stwierdzając, że skoro błąd pomiaru tego badania wynosi 0,05 promila, to cytowany wynik nie daje jeszcze pewności, że sprawca przekroczył próg nietrzeźwości, a zatem skazanie za występki obrażałoby zakaz przełamania wątpliwości na niekorzyść sprawcy”.

Wszechstronnie problem ten rozstrzygnął Sąd Apelacyjny w Rzeszowie, który, w wyroku z dnia 3 kwietnia 2003 r., (sygn. II Aka 30/03, OSA 2003, nr 9, poz. 95) orzekł: „Niemożność precyzyjnego ustalenia stopnia nietrzeźwości oskarżonego wobec braku pomiaru zawartości alkoholu we krwi lub wydychanym powietrzu, pozwala sądowi orzekającemu na podstawie innych dowodów (zeznań świadków, wyjaśnień oskarżonego), dokonać ustalenia, że oskarżony, znajdujący się w stanie nietrzeźwości, prowadził pojazd mechaniczny, zwłaszcza wówczas, gdy dowody osobowe jednoznacznie wskazują na to, iż stopień stężenia alkoholu, chociażby na ilość jego spożycia, musiał – i to znacznie – przekroczyć normy określone treścią przepisu art. 115 § 16 k.k.”

2.2. Stan po użyciu środka odurzającego

Stan po użyciu środka odurzającego (art. 178 k.k.) został potraktowany jako alternatywny do stanu nietrzeźwości. Trzeba przyjąć w drodze interpretacji, że jest to stan, który, w zakresie oddziaływania na ośrodkowy układ nerwowy, powoduje zakłócenia czynności psychomotorycznych, wywołując efekty podobne do stanu nietrzeźwości. Problemem pozostaje jednak brak obiektywnych kryteriów, określających zawartość środka odurzającego w organizmie, która powoduje zaburzenie odpowiadające stanowi nietrzeźwości. Nie wypracowano miernika zawartości środków odurzających w organizmie, jak to się stało w przypadku pomiaru zawartości alkoholu. Dla określenia tego stanu istotnego znaczenia nabierają zatem, przykładowo, dowody z zeznań świadków, które określają sposób zachowania i pozwalają ocenić stopień zaburzenia świadomości. Pomocną wskazówką może być wyrok Sądu Najwyższego o sygn. Rw 535/65⁵, w którym stwierdzono, że „wynik badania krwi na zawartość alkoholu nie może stanowić bezspornego miernika stanu nietrzeźwości badanej osoby, jeżeli istnieje brak prostej korelacji między tym wynikiem a zachowaniem się osoby, której krew pobrano”. Jest to trafne spostrzeżenie, odnoszące się do nieokreślonego miernika stanu po użyciu środka odurzającego, przed powrotem do formacji legalnej teorii dowodowej. Każdy bowiem dowód może budzić wątpliwości sądu i może być sprawdzony przy zastosowaniu innych dowodów.

Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 3 grudnia 2011 r., (sygn. II KK 219/14, LEX nr 1567466) stwierdził: „Wobec braku zdefiniowania stanu pod wpływem środka odurzającego oraz stanu po użyciu środka podobnie działającego do alkoholu, którym posługuje się art. 87 § 1 k.w., sąd, rozpoznając sprawę o przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione pod wpływem środka odurzającego (...) każdorazowo musi ustalić, czy środek ten miał realny wpływ na sprawność psychomotoryczną kierującego pojazdem w stopniu podobnym, jak w sytuacji znajdowania się pod wpływem alkoholu”⁶.

Określenie ram dla pojęcia „środek odurzający” znajdujemy w art. 4 pkt 26 oraz w rozdziale 5 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 224 z późn. zm.). W myśl tego przepisu, środkiem odurzającym jest każda substancja pochodzenia naturalnego lub syntetycznego, działająca na ośrodkowy układ nerwowy, określona w wykazie środków odurzających stanowiących załącznik nr 1 do powołanej ustawy. Do środków tych zaliczono m.in. heroinę, ziele konopi i kokainę. Podana definicja nie może jednak być w pełni przydatna dla przestępstw i wykroczeń skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, gdyż została stworzona na użytek ustawy o przeciwdziałaniu nar-

⁵ Cyt. za: A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 200.

⁶ Zob. wyrok SN z dnia 7 lutego 2007 r., sygn. V KK 128/06, LEX nr 257849; także postanowienie SN z dnia 31 maja 2011 r., sygn. V KK 398/10, LEX nr 848186.

komanii, co wprost wynika z art. 6 cyt. ustawy. Z drugiej strony, bezpieczeństwo ruchu wymaga eliminowania z ruchu każdego uczestnika, którego zdolności psychomotoryczne zostały zakłócone – i to niezależnie od przyczyn. Posługując się wykładnią językową, należy przyjąć, że w artykułach: 178, 178a § 1, 179 i 180 k.k. wskazane zostały wszelkie środki odurzające *sensu stricto*, jak też *sensu largo* – np. substancje psychotropowe czy niektóre leki. Taki charakter mogą mieć środki, obrót którymi nie jest nawet reglamentowany i które, na skutek określonego sposobu użycia, mają takie same właściwości odurzające, jak te określone w ustawie. Takie zrozumienie pojęcia „środki odurzające” znalazło się w uchwale składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 1973 r. (sygn. VI KZP 78/72, OSNKW 1973, nr 5, poz. 57), dotyczącej art. 161 k.k. z 1969 r. Za środki odurzające Sąd Najwyższy uznał takie substancje, które wywołują stan odurzenia i mogą spowodować ujemne skutki dla fizycznego lub psychicznego zdrowia człowieka. Brak dopuszczalnego progu użycia środka odurzającego powoduje jednak, że sam wynik badania nie jest miarodajny. Konieczne jest udowodnienie, że środek odurzający spowodował upośledzenie sprawności psychomotorycznej odpowiadającej stanowi nietrzeźwości. Przypisanie zatem kierującemu popełnienia przestępstwa drogowego w stanie po użyciu środka odurzającego wymaga również wykazania, jakie zasady bezpieczeństwa kierujący naruszył, jak też wymaga ustalenia istnienia związku przyczynowego między wskazanym naruszeniem a skutkiem – chyba że chodziło o występ z art. 178a § 1 k.k.

W tym miejscu należy podkreślić, że w uchwale z dnia 27 lutego 2007 r., (sygn. I KZP 36/06, OSNKW 2007, nr 3, poz. 21) Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że pojęcie środka odurzającego obejmuje nie tylko środki odurzające z tzw. ustawy narkotykowej, ale i inne substancje pochodzenia naturalnego lub syntetycznego działające na ośrodkowy układ nerwowy, których użycie powoduje obniżenie sprawności w kierowaniu pojazdem. Oznacza to, że nie ma znaczenia, czy dany specyfik należał do grupy odurzających wymienionych w załączniku do ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii. Kodeks karny, w art. 178a § 1 mówi wprost o kierującym pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

2.3. Stan zdrowia i zmęczenie

Stan zdrowia kierującego, jak też jego właściwości psychofizyczne, są istotnymi okolicznościami mającymi wpływ na bezpieczeństwo ruchu. Niedomagania zdrowotne kierowcy są istotnym czynnikiem wpływającym na zagrożenie bezpieczeństwa. Owe zagrożenia mogą być wywołane niezdolnością kierowcy do prowadzenia pojazdu. Mogą być wywołane brakami fizycznymi lub umysłowymi, a nawet cechami charakteru, dyskwalifikującymi określoną osobę⁷. W systemie zagrożeń ruchu drogowego istotne znaczenie mają zagrożenia osobowe, psychiczne, me-

⁷ R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2003, s. 725.

dyczne i antropologiczne. Do pierwszych zaliczane są groźne stany i czynności psychiczne, do drugich – choroby organizmu, upośledzenie, brak niektórych organów lub funkcji, do trzecich – nieodpowiednia budowa anatomiczna⁸. Przyczynami wypadków, a także innych przestępstw skierowanych przeciwko bezpieczeństwu drogowemu, mogą być stany lub zmiany występujące u kierujących, związane zwłaszcza ze schorzeniami krążenia, prowadzące do nagłych utrat przytomności, choroby zmniejszające szybkość reakcji oraz koordynacji ruchów, jak również wady wzroku i słuchu⁹. Niewątpliwą przy tym jest rzeczą, że znany kierującemu jego zły stan zdrowia, zwłaszcza świadomość (np.) możliwości utraty przytomności, jest *umyślnym* naruszeniem zasad bezpieczeństwa. Śmiały w tej kwestii pogląd zaprezentował A. Gaberle¹⁰ pisząc: „Olbrzymia część błędów w ruchu drogowym powstaje z tej przyczyny, że ludzie decydują się na jazdę, mimo że stan ich organizmu na to nie pozwala”.

Kwestie związane ze stanem zdrowia oraz zmęczeniem kierującego pojazdem mechanicznym, jak też osób związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu i wpływu tych stanów na wypadkowość, w dziedzinie prawa karnego stanowią problematykę nową, związaną z wielkim zaawansowaniem techniki oraz biopsychicznej odporności jednostki na działanie różnych czynników. Przykładowo, czynnikami takimi są: długotrwałe napięcie uwagi, monotonia, hałas, stres itd. Nasuwają się zatem pytania:

- Jaki wpływ na winę kierowcy ma zmęczenie lub choroba, które mogą doprowadzić do zwolnienia reakcji psychomotorycznej, do błędu, a w konsekwencji do wypadku, katastrofy lub sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa?
- Czy stan stresu bądź choroby osłabia ową sprawność, doprowadza do popełniania błędów, a w konsekwencji do ingerencji prawa karnego? A wreszcie
- Czy człowiek może być odpowiedzialny za błędy popełnione w stanie półsenego zamroczenia spowodowanego zmęczeniem lub chorobą, czy też jego odpowiedzialność powinna być wyłączona albo złagodzona w myśl ogólnych zasad prawa karnego o odpowiedzialności osób mających w znacznym stopniu ograniczoną zdolność kierowania swoim postępowaniem?

Pytania te, przed blisko czterdziestu laty, postawił A. Bachrach¹¹, ale nie doczekały się one jednoznacznej odpowiedzi. W orzecznictwie sądowym reprezentowany jest pogląd, że kierowca, który zdaje sobie sprawę ze swego stanu i podejmuje się prowadzenia pojazdu lub nie przerywa tego postępowania, ponosi ryzyko odpowiedzialności za to, co może z tego postępowania wyniknąć.

Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 12 kwietnia 1985 r., (sygn. V KRN 175/85, OSNPG 1986, nr 4, poz. 50) stwierdził: „Skoro oskarżony kierował pojazdem me-

⁸ P. Boesler, *Zarys psychologii zapobiegania wypadkom drogowym*, Warszawa 1981, s. 8–9.

⁹ R. A. Stefański, *Prawo...*, *op. cit.*, s. 725–726.

¹⁰ A. Gaberle, *Najstabsze ogniwo (Człowiek jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym)*, Warszawa 1986, s. 15.

¹¹ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, *op. cit.*, s. 274 i n.

chanicznym z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a w szczególności ze stałą świadomością możliwości wystąpienia u niego napadu padaczki, w następstwie czego doszło do tragicznego wypadku, to tym samym czynem tym wypełnił znamiona przestępstwa (...)”, czyli czynu z art. 177 § 1 i 2 k.k. Przywołane orzeczenie traktuje zatem stan choroby kierującego tak samo, jak świadome kierowanie pojazdem niesprawnym technicznie. „Powinność przewidywania następstw jazdy samochodem w razie awarii jakiegokolwiek zespołu lub części mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy może zachodzić jedynie wówczas, gdy kierowca, na podstawie doświadczenia zawodowego, znajomości właściwości technicznych powierzonego mu pojazdu lub innych okoliczności, mógł być tę awarię przewidzieć” – czytamy w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 stycznia 1973 r. (sygn. Rw 1421/72, WPP 1974, nr 1, s.83)¹². „(...) Prowadzenie samochodu z niesprawnym układem hamulcowym jest naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a więc jednym z przedmiotowych znamion przestępstwa (...)” z art. 177 k.k. – podkreślił Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 27 lipca 1976 r., (sygn. VI KRN 113/76, OSNKW 1976, nr 10–11, poz. 129)¹³.

Można ogólnie stwierdzić, że znany kierowcy jego zły stan zdrowia, jak również zły stan techniczny pojazdu, stanowią *umyślnie* naruszenie zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym. Tworzy to zatem sytuację niebezpieczną, a w razie zaistnienia określonych okoliczności – realną. Okoliczności te nie zostały ujęte jako równoznaczne z nietrzeźwością lub stanem po użyciu środka odurzającego, mogą więc stanowić poważne okoliczności obciążające. W sytuacji zaś niespodziewanego, gwałtownego załamania się stanu zdrowia, tak samo jak wystąpienia nagłej, zaskakującej usterki technicznej, wina kierowcy może budzić poważne wątpliwości. W tego rodzaju sytuacjach z reguły nie dochodziło do kierowania aktów oskarżeń. W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 lipca 1976 r. (sygn. VI KRN 113/76, OSNKW 1976, nr 10–11, poz. 129)¹⁴ czytamy: „Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez prowadzenie samochodu z niesprawnym układem hamulcowym musi być zawinione. Zawinione, chociażby nieumyślnie, naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym musi łączyć związek przyczynowy z nieumyślnym skutkiem tego czynu”.

Sytuacja jest znacznie bardziej złożona w razie ustalenia w niebudzący wątpliwości sposób, że wypadek nastąpił na skutek osłabienia zdolności psychomotorycznych kierującego, spowodowanych zmęczeniem. Sąd Najwyższy, w wyroku o sygn. IV K 273/60¹⁵ stanął na stanowisku, że „Oskarżony nie powinien w stanie niedyspozycji prowadzić samochodu. Skoro oskarżony wiedział, że jest zmęczony

¹² Por. wyrok SN z dnia 26 listopada 1997 r., sygn. V KKN 64/97, Prok. i Pr. 1998, nr 6, s. 4 – cyt. za: R. A. Stefański (w:) *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w orzecznictwie SN w latach 1970–1996*, red. R. A. Stefański, Warszawa 1997, s. 45.

¹³ Por. też wyrok SN z dnia 7 października 1977 r., sygn. VI KRN 231/77, niepubl.

¹⁴ Zob. K. Buchała, glosa do tego wyroku, NP 1997, nr 5, s. 782.

¹⁵ Cyt. za: A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, *op. cit.*, s. 274.

i niewyspany, powinien był przewidzieć, że kontynuowanie jazdy w takim stanie może doprowadzić do katastrofy groźnej dla życia¹⁶.

W innym uzasadnieniu wyroku Sądu Najwyższego, zapadłego przed pięćdziesięciu sześciu laty, czytamy: „Wina oskarżonego nie polegała na tym, że zasnął podczas prowadzenia samochodu, nie mogąc się oprzeć napadowi senności, lecz na tym, że prowadził w nocy, w ciężkich warunkach, w stanie silnego przemęczenia, wiedząc, że w tej niekorzystnej sytuacji nie ma takiej sprawności swych władz psychicznych, której wymaga prowadzenie samochodu”¹⁷.

Kierowca, który nie czuje się zdolny do wykonywania pracy ze względu na swoje samopoczucie lub na podstawie znanych mu okoliczności, i może przewidzieć, że w czasie pracy grozi mu utrata sprawności, powinien – według wyrażonych w orzecznictwie poglądów – zakomunikować o tym zwierzchnikowi i odmówić wykonania polecenia służbowego¹⁸. W razie jednak podjęcia pracy, niezależnie od odpowiedzialności, nawet karnej, zwierzchnika^{*)} nie może liczyć na specjalną pobłażliwość.

Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 11 lipca 1968 r. (sygn. V KRN 337/68, OSNKW 1969, nr 4, poz. 44) stanął na następującym stanowisku: „Prowadzenie pojazdu mechanicznego przez kierowcę niesprawnego fizycznie lub niedysponowanego psychicznie jest dla bezpieczeństwa ruchu drogowego nie mniej niebezpieczne, niż prowadzenie takiego pojazdu przez kierowcę nietrzeźwego. W takim stanie kierowcy nie wolno prowadzić pojazdu, ale jeśli to czyni ze świadomością tego stanu, to wykazuje rażącą lekkomyślność i musi za to ponieść właściwą odpowiedzialność karną”.

Z przytoczonego wyroku, podobnie jak też z innych orzeczeń, wynika, że w sytuacji, kiedy kierowca nie był w stanie przewidzieć swej „słabości”, to nie ma przeszkód do zastosowania art. 31 § 1 lub § 2 k.k., jeśli z powodu zakłóceń czynności psychicznych jego zdolności pokierowania swym postępowaniem były zniesione lub w znacznym stopniu ograniczone. Z przeprowadzonych badań wynikało, że nawet w przypadkach utraty świadomości czy pamięci, nie podejmowano czynności sprawdzających podane wersje, ważne dla obrony oskarżonych. Oskarżeni zostali przekonani, że najrozsądniejszym dla nich wyjściem będzie dobrowolne poddanie się karze (trzeba też przyznać, że łagodnej), co zapewne było argumentem podstawowym, aby nie podejmowali obrony merytorycznej.

W wytycznych Sądu Najwyższego z 1975 r.¹⁹ kwestia zmęczenia znalazła wyraz w następującym zdaniu: „Kierowca pojazdu mechanicznego w zasadzie nie

¹⁶ Zob. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, op. cit., s. 275.

¹⁷ Wyrok SN z dnia 15 października 1960 r., sygn. III K 632/60, niepubl.; por. też wyrok SN z dnia 31 października 1967 r., sygn. IV KR 152/67, OSNKW 1968, nr 4, poz. 42.

¹⁸ Por. wyroki SN: o sygn. III K 953/55 oraz o sygn. IV K 907/56; cyt. za: A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, op. cit., s. 275.

^{*)} Podczas badań empirycznych nie zetknąłem się z tego rodzaju sprawą (przyp. autora).

¹⁹ Sygn. V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.

może skutecznie powoływać się na zmęczenie jako okoliczność łagodząca”. Teza ta wyrażona została w sposób niekategoryczny. Dopuszczone zostały zatem sytuacje zależne od warunków obiektywnych, usprawiedliwiających określone postępowanie w sytuacjach wyjątkowych – np. w warunkach ekstremalnych, na granicy wyższej konieczności, a przynajmniej stanowiących ważną okoliczność łagodzącą.

Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 19 grudnia 1979 r. (sygn. V KRN 291/79)²⁰, zauważył: „Sąd rejonowy niedostatecznie uwzględnił na korzyść oskarżonego dobre intencje, które skłoniły go do prowadzenia w stanie nietrzeźwości samochodu. Spożywając po godzinach pracy w domu alkohol, oskarżony nie liczył się z możliwością wyjazdu samochodem. Wyjazd spowodowany został niespodziewanym telefonem o potrzebie zorganizowania pomocy (...), a oskarżony uznał, że poza nim nikt takiej pomocy nie zdoła zorganizować. Ta dobra intencja, jakkolwiek podjęta lekkomyślnie, powinna być uwzględniona na korzyść oskarżonego (...)”.

2.4. Pozostałe czynniki istotne dla czasu reakcji

Czas jest jednym z parametrów, dodajmy nawet podstawowych, określających przebieg występku z art. 173, 174 i 177 k.k., jak też wykroczeń z art. 86 oraz 98 k.w. Każde działanie kierującego (np. hamowanie, skręt, przyspieszanie i inne) poprzedza czas, w którym podejmuje on określoną decyzję, której podstawą są oddziaływujące na niego bodźce. A. Reza czas reakcji kierowcy definiuje jako przedział czasu od chwili, kiedy kierowca uświadamia sobie zaistnienie sytuacji kolizyjnej (zagrożenia, niebezpieczeństwa), do chwili rozpoczęcia działania danego układu pojazdu, uruchomionego przez kierującego. Ów czas może być poprzedzony czasem peryferyjnego spostrzegania, w sytuacji, kiedy przeszkoda (zagrożenie) pojawiła się poza linią koncentracji wzroku kierującego²¹.

Oprócz czasu reakcji, w problematyce rekonstrukcji wypadku występują też inne, istotne czynniki, w tym ważny czas uruchomienia poszczególnych układów pojazdu (np. hamulcowego czy kierowniczego), aby kierujący mógł rozpocząć wykonywanie manewru. Czas ten bywa nazywanym *czasem reakcji pojazdu*, na który to czas kierujący nie ma żadnego wpływu.

Należy kategorycznie podkreślić, że nie jest możliwe ustalenie rzeczywistej wartości czasu reakcji kierowcy w chwili wypadku czy sytuacji kolizyjnej (podkr. red.). Jest on niepowtarzalny, toteż nie jest możliwe jego odtworzenie w drodze eksperymentu bądź badań.

Zauważyć natomiast należy, że z psychofizjologicznego punktu widzenia, elementami, które wpływają na czas reakcji są: sprawność aparatu umożliwiającego odbieranie płynących ze środowiska bodźców i przekazanie właściwej na nie reak-

²⁰ Cyt. za: K. J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2016, s. 76–77.

²¹ A. Reza, (w:) *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, praca zbiorowa, Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych, Kraków 2010, s. 524.

cji. Najogólniej, aparatem tym jest to, co ujmuje system nerwowy. Jest to okolicznością właściwą danemu człowiekowi, ale też zmienną. Na podstawie badań empirycznych wypracowane zostały wartości czasu reakcji. Jak podaje A. Reza²² proces reagowania kierującego można podzielić na następujące, podstawowe fazy:

- 1) czas spostrzegania przeszkody od chwili powstania faktycznego stanu zagrożenia do chwili, kiedy kierujący uświadamia sobie rzeczywiste zagrożenie;
- 2) czas rozpoznania i identyfikacji przeszkody oraz podjęcia decyzji;
- 3) czas działań mechanicznych kierującego od chwili podjęcia konkretnego manewru, z uwzględnieniem chwili rozpoczęcia uruchomienia odpowiedniego mechanizmu pojazdu.

I tak, wedle przeprowadzonych badań, czas postrzegania zamyka się w przedziale od 0 do 0,7 s, czas rozpoznania przeszkody i podjęcia decyzji – od 0,2 s do 0,6 s, czas fizycznej reakcji dla hamowania – od 0,25 s do 0,7 s, a dla skrętu – ok. 0,2 s.

Na czas reakcji kierującego wpływają różne czynniki, w tym zarówno absolutnie od niego niezależne, jak też zależne. Do niezależnych zaliczyć należy:

- stałe cechy osobowe kierującego,
- zmiany jego stanu psychicznego,
- rodzaj sytuacji drogowej,
- warunki jazdy nocnej,
- warunki biometeorologiczne,
- hałas czy też mimowolne rozproszenie uwagi (np. rodzajem reklam czy nadmiarem innych informacji).

Do okoliczności zależnych, co do których kierujący może mieć wiedzę i świadomość, mogą należeć:

- stan zdrowia, zwłaszcza stan choroby,
- zmęczenie,
- użycie alkoholu bądź innych substancji psychoaktywnych, jak też
- wykonywanie innych czynności dekoncentrujących (np. używanie telefonu komórkowego), co może wydłużyć czas reakcji nawet do 40 proc.

Nie można zapominać, że podczas jazdy kierujący, oprócz obserwacji sytuacji drogowej, wykonuje także i inne czynności – np. patrzy w lusterko wsteczne, kontroluje wskaźniki, obsługuje radio. Czynności te również wydłużają czas reakcji nawet od 1,2 s do 3,0 s.

Jest rzeczą bezsporną, że przy ocenie postępowania kierującego, uczestniczącego w zdarzeniu drogowym, pojawia się istotny problem, dlaczego podjęty manewr zmierzający do uniknięcia niebezpieczeństwa był nieskuteczny. Powstaje wówczas pytanie, czy kierujący miał możliwość uniknięcia niebezpieczeństwa, gdyby wykonał inny manewr. Ów *inny manewr* może być zdeterminowany nie tylko odruchem, ale także doświadczeniem i wyszkoleniem. Nie do końca zatem

²² A. Reza, (w:) *Wypadki...*, *op. cit.*, s. 526–534.

jest możliwe określenie kryteriów oceny podjętego manewru. Przy rekonstrukcji tego rodzaju sytuacji pierwszym kryterium jest długość drogi, jaką dysponuje kierowca dla uniknięcia niebezpiecznej sytuacji. Jeśli ma on możliwość zatrzymania pojazdu przed przeszkodą, to powinien podjąć manewr hamowania, który może wyeliminować zaistniałe niebezpieczeństwo. Błędem kierującego w takiej sytuacji jest więc podjęcie manewru omijania – o ile nie podjął go odruchowo, bez przemyślenia lepszego wariantu manewru obronnego. W tego rodzaju sytuacji kierujący *zakłada* niekiedy, że inny uczestnik ruchu zatrzyma się lub zwiększy prędkość. Tego rodzaju przewidywanie może okazać się zawodne, chociaż nie zawsze zawinione.

Drugim kryterium wyboru manewru obronnego jest rodzaj i charakter ruchu przeszkody. Danie priorytetu hamowaniu należy odnieść do sytuacji, podczas której przeszkoda przemieszcza się w poprzek toru jazdy pojazdu. W takiej sytuacji kierujący zasadniczo nie jest w stanie przewidzieć sposobu postępowania współuczestnika ruchu. Nigdy nie będzie do końca wiedział (a takiego obowiązku nie sposób na niego nałożyć), czy ów współuczestnik zatrzyma się, a jeśli tak, to w którym miejscu, czy też będzie kontynuował ruch w określonym kierunku – do tego do końca nie wiadomo jakim. Tego rodzaju sytuacje drogowe nie rządzą się żadnymi regułami. Po prostu są nieprzewidywalne.

Odrębnym zagadnieniem jest konieczność rozważenia możliwości skutecznego działania przeciętnego kierującego, w sytuacji konieczności podjęcia manewru gwałtownego hamowania, które zakończyło się jednak kolizją. Z reguły tego rodzaju działanie spotyka się z negatywną oceną, zwłaszcza gdy w dokonywanej *ex post* analizie okaże się, że skuteczniejsze byłoby omijanie. Nic bardziej błędnego. Podjęcie gwałtownego hamowania dla zdecydowanej większości kierujących jest odruchem, zasadniczo bezwarunkowym. Trudno zatem wymagać, aby ów odruch hamowania został przekształcony w omijanie.

Przy ocenie podjętego przez kierującego manewru należy uwzględnić warunki, w jakich wystąpił stan zagrożenia, jak też późniejszy wypadek. Ma to podstawowe znaczenie, zwłaszcza przy ocenie: hamować czy omijać? Dla omijania potrzebna jest wolna przestrzeń wszerej drogi. W warunkach nocnych dodatkowo istotna jest możliwość (a w istocie jej brak) rozpoznania tej części drogi, na której będzie wykonywany manewr. Wykonanie skrętu w obszar nierozpoznany będzie wszak obciążony nadmiernym ryzykiem, które będzie przerzucane na wykonującego, co może także spotkać się z krytyczną oceną, nie wszerej trafną.

3. Kwalifikacje i doświadczenie kierującego

Zacznijmy od początku. Kandydat na kierowcę odbył odpowiedni kurs w jakimś ośrodku szkolenia kierowców i przystąpił do egzaminu, którego pozytywny wynik dał mu uprawnienia do kierowania pojazdem mechanicznym. Innymi słowy, dostał g dejt na używanie „niebezpiecznego, posłusznego narzędzia”, którego uży-

wanie stanowi znacznie większe zagrożenie śmiercią niż zachorowanie na raka. Jak pisał A. Kempiański²³: „W naszym kręgu kulturowym ludzie znacznie bardziej boją się raka niż wypadków samochodowych, choć traktując ryzyko śmierci statystycznie, powinni znacznie bardziej bać się tych ostatnich”.

Zdanie egzaminu to poprawne rozwiązanie testu oraz zaliczenie egzaminu praktycznego, który przebiega w oparciu o instrukcję wydaną przez Ministra Infrastruktury. Polega on na wykonaniu na placu manewrowym określonych zadań oraz wykonaniu ich w ruchu drogowym. Przy ocenie kwalifikacji osoby egzaminowanej egzaminator zwraca szczególną uwagę na:

- 1) sposób wykonywania manewrów na drodze,
- 2) zachowania wobec innych uczestników ruchu drogowego,
- 3) umiejętności oceny potencjalnych lub rzeczywistych zagrożeń na drodze,
- 4) skutecznego reagowania w przypadku powstania zagrożenia,
- 5) dynamikę i kulturę jazdy,
- 6) sposób używania mechanizmów sterowania pojazdem²⁴.

Zdawać się może, że ministerialna instrukcja jest wyczerpująca. Nie obejmuje ona jednak indywidualnych predyspozycji zdającego, zwłaszcza jego zdolności przewidywania zagrożeń, reagowania na niebezpieczeństwo, w tym umiejętności obrania odpowiedniej taktyki jazdy.

Obserwując praktykę można stwierdzić, że szkolenie kandydatów na kierowców podporządkowane jest „koszarowemu modelowi”. Kierujący ma przede wszystkim słuchać, a myślenie przerzucone została na późniejsze etapy, z reguły kiedy jest już za późno, kiedy doszło do wypadku. Ów „koszarowy” model szkolenia oraz egzaminowania ma negatywne konsekwencje w warunkach realnego ruchu, który wymaga myślenia i przewidywania, czyli rzeczy trudnych, ale możliwych do wykonania. Na kursach, jak też w programach egzaminacyjnych, brak jest zagadnień związanych z reagowaniem na sytuacje atypowe, tworzące potencjalne i realne niebezpieczeństwo. Nikt nie uczuła przyszłych kierujących na realną możliwość (przykładowo) pojawienia się pieszego zza zasłony, czy odruchowego omijania przechodnia za jego plecami, w razie gdy nagle wkroczy na jezdnię itp.

Wyszkolenie ściśle wiąże się z doświadczeniem, które ma kolosalny wpływ na umiejętność odpowiedniego przewidywania, jak też reagowania na pojawiające się realne lub potencjalne niebezpieczeństwo.

Brak doświadczenia – co można wiązać również z brakiem kwalifikacji – praktyka wymiaru sprawiedliwości traktuje wyłącznie jako względną okoliczność łagodzącą. Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 12 lipca 1975 r., (sygn. V KRN 65/75, OSNKW 1975, nr 12, poz. 160) przyjął, że brak doświadczenia może być uwzględniony na korzyść kierowcy, gdy stanął on w obliczu zaskakującej sytuacji drogowej, której nie mógł sprostać.

²³ A. Kempiański, *Lęk*, Kultura 1974, nr 26.

²⁴ Szerzej zob. R. A. Stefański, *Ustawa prawo...*, *op. cit.*, s. 630–633.

Z kolei w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 1979 r., (sygn. V KRN 93/79, OSNPG 1979, nr 11, poz. 148), czytamy: „Niedoświadczenie oskarżonego nie może być poczytane za okoliczność łagodzącą (...), skoro spowodowany przez oskarżonego wypadek był wynikiem świadomego przewożenia na motocyklu zamroczonego alkoholem pasażera i umyślnego naruszenia zasad ruchu drogowego. Brak doświadczenia oskarżonego, który niedawno nabył uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi, zobowiązywał go do ostrożnej jazdy i przestrzegania przepisów ruchu drogowego²⁵.”

4. Czynniki związane z drogą i organizacją ruchu

Czynniki dotyczące drogi, jak też organizacji ruchu, są niewątpliwie czynnikami istotnie wpływającymi na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nie ma przy tym znaczenia, czy analiza dotyczy drogi, pasa drogowego, ulicy, jezdni, pobocza, skrzyżowania czy dostępności drogi. S. Gaca²⁶ zasadnie zwrócił uwagę, że najważniejsze warunki projektowania dróg, wynikające z kryterium bezpieczeństwa ruchu, sprowadzają się do:

- 1) spełnienia wymogów dynamiki ruchu, analizowanych przy wykorzystaniu przyjętych modeli obliczeniowych – np. modelu równowagi ruchu pojazdu na łukach;
- 2) zapewnienia widoczności dla różnych sytuacji na drodze;
- 3) dobrego optycznego prowadzenia kierowcy wzdłuż drogi i dostatecznie wczesnego dostrzegania miejsc rozdziału kierunków jazdy;
- 4) zrozumiałości funkcjonowania w przypadku skrzyżowań i węzłów;
- 5) prawidłowego odwodnienia.

Z kolei z psychologicznych i psychofizycznych cech użytkowników dróg wynikają dodatkowe zasady rozwiązań drogowych:

- 1) droga powinna jednoznacznie wyznaczać tor jazdy;
- 2) rozwiązania poszczególnych elementów dróg, skrzyżowań i węzłów nie powinny zmuszać kierowcy do podejmowania kilku decyzji równocześnie;
- 3) droga nie powinna być monotonna ani też otoczona wieloma elementami rozpraszającymi uwagę;
- 4) urządzenia ostrzegawcze powinny być dostosowane do prędkości ruchu, z uwzględnieniem okoliczności, że wraz z rosnącą prędkością zmniejsza się kąt ostrego widzenia kierującego.

Z przedstawionego wyliczenia wynika wprost, że podstawowym parametrem projektowym, a zarazem charakteryzującym właściwości użytkowe drogi, jest prędkość, z jaką pojazdy mogą się po niej bezpiecznie poruszać. Uzależniona jest ona od cech geometrycznych drogi, stanu nawierzchni, natężenia infrastruktury ru-

²⁵ Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Zarys metodyki...*, *op. cit.*, s. 449–450.

²⁶ S. Gaca, (w:) *Wypadki drogowe...*, *op. cit.*, s. 228–229.

chu, zachowania się innych użytkowników, warunków atmosferycznych oraz upodobań kierowców. Dlatego też istotnego znaczenia nabierają takie parametry, jak *prędkość projektowana*, *prędkość miarodajna* a także klasyfikacja dróg w zakresie ich ruchliwości, dostępności oraz funkcji zbierająco-rozprowadzającej²⁷.

Szczególną rolę w projektowaniu dróg, ulic i skrzyżowań odgrywa widoczność. S. Gaca²⁸ zauważył, że widoczność jest podstawowym czynnikiem warunkującym bezpieczeństwo jazdy, w tym także wywierającym znaczący wpływ na przepustowość dróg. Widoczność tę S. Gaca²⁹ określił jako właściwość drogi lub ulicy, pozwalającą użytkownikom na wgląd z odpowiedniej odległości w obręb drogi, szczególnie w obręb jezdni, w celu rozpoznania w wystarczającym czasie sytuacji ruchowej i dostosowania do niej sposobu jazdy. Nie można mieć zastrzeżeń do zaproponowanej przez S. Gacę definicji, z tym, że należałoby ją uzupełnić o stwierdzenie dotyczące możliwości dostrzeżenia *przewidywalnych* przeszkód.

W praktyce opiniodawczej biegłych przyjmuje się, że niezbędna odległość widoczności odpowiada długości drogi przebytej przez pojazd od chwili zauważenia przez kierującego przeszkody (także możliwości jej zauważenia) lub wykonania określonego manewru, aż do bezpiecznego zakończenia takiego manewru.

Ze względu na różne sytuacje ruchowe występujące na jezdni można wyróżnić:

- 1) odległość widoczności na zatrzymanie się przed przeszkodą;
- 2) odległość widoczności na wyprzedzanie na dwupasmowych drogach dwukierunkowych;
- 3) odległość i pole widoczności w obrębie skrzyżowań;
- 4) odległość i pole widoczności w obrębie węzłów drogowych.

Ze względu na płaszczyznę patrzenia, S. Gaca³⁰ wyróżnił:

- a) widoczność poziomą (na łukach w planie drogi, na skrzyżowaniach i węzłach),
- b) widoczność pionową (na załomach niwelety, pod wiaduktami).

Przedstawione uwagi należy odnieść również do oznakowania oraz sygnalizacji świetlnej, jak też do rozwiązań dotyczących tzw. *uspokojenia ruchu*. Zauważyć przy tym należy, że szczegółowe analizy krytycznych miejsc w sieci dróg i ulic wykazują, że koncentracja wypadków w tych miejscach jest bezpośrednim skutkiem błędów rozwiązań drogowych lub błędów oznakowania. Okoliczności te, wpływające bezpośrednio na bezpieczeństwo ruchu, nie były analizowane i nie wyciągano z nich jakichkolwiek wniosków. Tym samym nie podejmowano działań zmierzających do tego, aby stwierdzone niebezpieczeństwo zostało wyeliminowane. Również administratorzy dróg nie wykazywali większego zainteresowania tego rodzaju sytuacjami. Analiza materiału empirycznego wskazuje, że nie miały

²⁷ Szerzej zob. S. Gaca, (w:) *Wypadki drogowe...*, *op. cit.*, s. 229–233.

²⁸ Tamże, s. 241–255.

²⁹ Tamże, s. 239.

³⁰ S. Gaca, (w:) *Wypadki drogowe...*, *op. cit.*, s. 242.

miejsca takie sytuacje, aby administratorom dróg sygnalizowano istnienie w określonych miejscach niebezpieczeństwa, a oni sami nie zdecydowali się na badania przyczyn wypadków powtarzających się w określonych miejscach.

5. Czynniki techniczne związane z pojazdem

Z bezpieczeństwem pojazdu ściśle łączy się jego sprawność techniczna, wyposażenie oraz sposób załadunku. Do podstawowych elementów sprawności technicznej należą m.in. układ sterowniczy, układ hamulcowy, stan ogumienia, oświetlenie itd. Nie można pomijać również bezpieczeństwa czynnego oraz biernego pojazdu. Szczególną uwagę należy zwrócić także na ekstremalne parametry ruchu pojazdu: prędkości maksymalne, maksymalne przyspieszanie, czasy rozpędzania, drogę rozpędzania, przyczepność ogumienia do jezdni i inne³¹. Są to okoliczności niezwykle istotne dla bezpieczeństwa ruchu, chociaż prawo o ruchu drogowym nie zawiera normy odnoszącej się do stopnia ogólnego zużycia pojazdu lub uszkodzeń jego elementów. Ogólnie stwierdza, że pojazd powinien być tak zbudowany, urządzony oraz utrzymany, aby nie zagrażał bezpieczeństwu. Dlatego można przyjąć, że gaśnięcie silnika, trudności w zmianie biegów, brak przyspieszenia, przerywanie pracy silnika czy gwałtowne spadki mocy wręcz uniemożliwiają prawidłowe, bezpieczne prowadzenie pojazdu. Wymienione przykładowo niedostatki techniczne niewątpliwie naruszają zasady bezpieczeństwa, a dyskwalifikują pojazd z punktu widzenia tzw. *bezpieczeństwa czynnego*.

Naruszeniem zasad bezpieczeństwa są także niedomagania elementów technicznych wchodzących w skład tzw. *bezpieczeństwa biernego*. Nie można twierdzić, że kierowanie pojazdem z niesprawnymi pasami bezpieczeństwa czy poduszkami gazowymi (powietrznymi), drzwiami niewłaściwie zabezpieczonymi przed samoczynnym otwarciem się nie narusza zasad bezpieczeństwa. Oczywiście są elementy wyposażenia pojazdu, których niesprawność nie ma żadnego związku z bezpieczeństwem ruchu – np. brak tłumika lub uszkodzony katalizator nie zagrażają bezpieczeństwu, chociaż szkodzą środowisku.

Prawo o ruchu drogowym zawiera również przepisy porządkowe, niemające związku z zasadami bezpieczeństwa, których naruszenie nie wiąże się z odpowiedzialnością karną – nawet w razie zaistnienia jednego z czynów wymienionych w art. 173, 174 lub 177 k.k. Niewątpliwie przestępstwa drogowe, jak i wykroczenia, łączą się z osobą kierowcy, i to kierowca ma obowiązek dostosować sposób prowadzenia pojazdu do istniejących warunków, w tym także do stanu technicznego pojazdu.

Znana kierującemu niepełna sprawność techniczna pojazdu może stanowić okoliczność łagodzącą w przypadku, gdy sprawca, świadomy tej niesprawności, rozsądnie zwiększył margines bezpieczeństwa, prowadząc pojazd w sposób szcze-

³¹ Szerzej zob. P. Świder, (w:) *Wypadki drogowe...*, *op. cit.*, s. 265–369.

gólny, a więc odpowiednio wolniej, ostrożniej, przy równie rozsądnym przewidywaniu możliwych konsekwencji istniejącej niesprawności³². Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 29 stycznia 1973 r., (sygn. Rw 1421/72, WPP 1974, nr 1, s. 83) zauważył: „Powinność przewidywania następstw jazdy samochodem w wypadku awarii jakiegokolwiek zespołu lub części mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy może zachodzić jedynie wówczas, gdy kierowca, na podstawie doświadczenia zawodowego, znajomości właściwości technicznych powierzonego mu pojazdu lub innych okoliczności, mógł tę awarię przewidzieć”.

Z kolei w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 lipca 1976 r., (sygn. VI KRN 113/76, OSNKW 1976, nr 10–11, poz. 129) czytamy: „Prowadzenie samochodu z niesprawnym układem hamulcowym jest naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a więc jednym z przedmiotowych znamion przestępstwa określonego w art. 145 (...) (k.k. z 1969 r. – obecnie art. 177 k.k.)”.

Obecnie systemy informatyczne pojazdów zostały znacznie rozwinięte, toteż trudno będzie kierowcy wykazać, że został zaskoczony nagłą awarią. W czytelny sposób są bowiem wyświetlane odpowiednie komunikaty, a ich zlekceważenie stanowi umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa.

Jednakże ocena postępowania kierowcy „pozostawać musi w dwojakiej relacji: do narzędzia, jakim ma obowiązek pracować, i do zadania, które ma obowiązek wykonać. Rozgraniczenie zakresów odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu drogowego stosownie do gestii różnych osób mających na to wpływ, bardziej sprzyja w ogólnym efekcie ochronie tego dobra, niż obciążanie całą odpowiedzialnością za niedostatki przyczyniające się do wypadków samych tylko uczestników ruchu” – pisał A. Bachrach³³.

6. Czynniki szczególne – ucieczka z miejsca wypadku

Ucieczka, nie tylko kierowcy, z miejsca zdarzenia, zawsze będzie połączona z wywołaniem potencjalnego lub realnego niebezpieczeństwa dla innych osób. Narusza podstawową zasadę humanitarnego obowiązku udzielenia pomocy, ale też może być podstawą do pociągnięcia do odpowiedzialności karnej z art. 162 § 1 k.k. lub art. 93 § 1 k.w.³⁴

Problematyka ucieczki sprawcy z miejsca zdarzenia jest daleko bardziej złożona, dlatego też godna szerszego omówienia w kontekście wywołania niebezpieczeństwa czynem niejako następczym.

Zbiegnięcie z miejsca zdarzenia, w rozumieniu art. 178 k.k., ma miejsce wówczas, gdy sprawca oddala się z miejsca czynu określonego w artykułach 173, 174

³² Por. K. J. Pawelec, *Na drodze*, Warszawa 1983, s. 67.

³³ Zob. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, *op. cit.*, s. 153–154; por. też K. J. Pawelec, *Zarys metodyki...*, *op. cit.*, s. 82–84.

³⁴ Szerzej zob. M. Wantoła, *Zakres obowiązku udzielenia pomocy ofierze wypadku drogowego i sankcje za jego naruszenie*, *Paragraf na Drodze* 2016, nr 8, s. 27–40.

lub 177 k.k. w zamiarze uniknięcia odpowiedzialności, w szczególności uniemożliwienia lub utrudnienia ustalenia jego tożsamości, okoliczności zdarzenia i stanu sprawności psychomotorycznej – to uaktualniony wniosek z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 15 marca 2001 r. (sygn. III KKN 492/99, OSNKW 2001, nr 7–8, poz. 52). Sąd Najwyższy podkreślił, że w przypadku oddalenia się sprawcy z miejsca popełnienia czynu zabronionego, decydujący jest zamiar uniknięcia odpowiedzialności. Dla prawnej oceny sprawy istotne znaczenie mają ustalenia faktyczne. Odrzucony został wszelki automatyzm przy ocenie zachowań sprawców. Wyrażona została natomiast konieczność precyzyjnego ustalenia zamiaru sprawcy – wolnego od domniemań czy też ograniczającego się wyłącznie do oceny zewnętrznego zachowania. Orzeczenie to jest kontynuacją linii orzeczniczej Sądu Najwyższego. Przykładowo, w wyroku z dnia 6 listopada 1995 r. (sygn. III KRN 128/95)³⁵, Sąd Najwyższy stwierdził: „Nie ma żadnych podstaw do stwierdzenia, że oskarżony usiłował oddalić się z miejsca zdarzenia celem uniknięcia odpowiedzialności za spowodowany wypadek. (...) Fakt, że oskarżony znalazł się na torach, w pewnej odległości od miejsca wypadku, w stanie wymagającym interwencji pogotowia ratunkowego, świadczyć może tylko o tym, że w warunkach doznanych obrażeń, będąc niewątpliwie w szoku, powodowany instynktem samozachowawczym, zdołał wydostać się z samochodu, udając się na tory, a więc w miejsce, w którym w każdej chwili życie oskarżonego narażone było na bezpośrednie niebezpieczeństwo. Nie można w tej sytuacji (...) z faktu znalezienia oskarżonego na torach wyciągać wniosku, że świadomie, w sposób przemyślany, usiłował oddalić się z miejsca zdarzenia”.

Problem tzw. ucieczki kierowcy – sprawcy przestępstwa drogowego – z miejsca wypadku był źródłem wielu nieporozumień. Jedni ucieczkę kierowcy z tego miejsca łączyli z godzeniem w interes wymiaru sprawiedliwości, inni natomiast pogląd ten zdecydowanie krytykowali, argumentując, że penalizacja ucieczki jest nałożeniem na sprawcę przestępstwa drogowego obowiązku samodenuncjacji, to też narusza zasadę *nemo se ipsum accusare tenetur*.

Poprzednio obowiązujący *Kodeks karny* odrzucił obowiązek samodenuncjacji, nakładając jednocześnie na kierowcę obowiązek udzielenia ofierze pomocy i gwarantując mu zachowanie anonimowości. Ówczesna judykatura traktowała naruszenie obowiązku udzielenia pomocy jako przestępstwo pozostające w realnej zbieżności z przestępstwem komunikacyjnym, przy istnieniu wyraźnego czasowego następstwa czynów. Czyn pierwszy (z art. 173, 174 lub 177 k.k.) warunkował możliwość powstania drugiego. Możliwa przy tym była odpowiedzialność kierowcy za przestępstwo określone w art. 164 k.k. z 1969 r., jeśli zachodziły warunki zastosowania tego przepisu, a brak było przesłanek uzasadniających przypisanie mu odpowiedzialności za spowodowanie katastrofy, sprowadzenia jej niebezpieczeństwa

³⁵ Cyt. za: K. J. Pawelec, *Kierowca i pojazd w ruchu drogowym*, Warszawa 2000, s. 104.

czy też wypadku, w które był zamieszany³⁶. Obowiązująca regulacja prawna odrzuciła przedstawioną koncepcję. Obowiązujący *Kodeks karny* w art. 178 przewiduje wyłącznie obostrzenie odpowiedzialności karnej wobec sprawcy przestępstwa określonego w art. 173, 174 lub 177, który zbiegł z miejsca zdarzenia. Wobec takiego sprawcy przewidziane zostało wyłącznie obostrzenie odpowiedzialności karnej, bez możliwości kumulatywnego zbiegu przepisów³⁷.

Przyjęte rozwiązanie nic nie mówi o humanitarnym obowiązku niesienia pomocy, a jedynie nakazuje sprawcy pozostać na miejscu, bądź oddalić się na krótko, aby spełnić obowiązek powiadomienia policji oraz wezwania pogotowia ratunkowego. U źródeł takiego rozwiązania leżało przeświadczenie, że zrównanie oddalenia się z miejsca wypadku ze stanem nietrzeźwości czy stanem po użyciu środka odurzającego zniechęci sprawcę do ucieczki i spowoduje oddanie się w ręce wymiaru sprawiedliwości. Nic bardziej błędnego. Artykuł 178 k.k. stanowi kolejny eksperyment, niepotwierdzony jakimikolwiek badaniami, w tym także socjologicznymi i psychologicznymi.

Zbiegnięcie sprawcy z miejsca zdarzenia (tj. z miejsc stypizowanych w art. 173, 174 i 177 k.k.), w świetle przyjętego rozwiązania ustawowego dotyczy wyłącznie sprawcy czynu zabronionego³⁸. Jego zachowania, polegające np. na spożyciu alkoholu po wypadku, czy też zacieraniu śladów, nie może być traktowane jako czyn wypełniający znamiona przestępstwa. Nie mogą one być interpretowane jako niewypełnienie obowiązków wynikających z art. 44 ust. 1 i 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

Według tych przepisów o charakterze administracyjnym należy m.in. udzielić pomocy, wezwać zespół ratownictwa medycznego i policję, nie podejmować czynności, które mogłyby utrudnić ustalenie przebiegu przestępstwa, pozostać na miejscu, a jeśli wezwanie zespołu ratownictwa medycznego lub policji wymaga oddalenia się – niezwłocznie powrócić na miejsce. Skoro art. 178 k.k. odsyła do przepisów art. 173, 174 i 177 k.k., to wskazuje tym samym, że po stronie sprawcy musi istnieć naruszenie, chociażby nieumyślne, zasad bezpieczeństwa łączących się związkiem przyczynowym ze skutkiem. Wskazane w prawie o ruchu drogowym dyrektywy mają dość luźny związek z zasadami bezpieczeństwa, obowiązującymi w ruchu lądowym. Są to dyrektywy administracyjne, których naruszenie może sta-

³⁶ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, *op. cit.*, s. 386 i n.

³⁷ Szerzej zob. M. Pawelec, *O zbiegu przepisów określających przestępstwa skierowane przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym*, Paragraf na Drodze 2016, nr 8, s. 16–27 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

³⁸ Por.: A. Bachrach, *Glosa do postanowienia SN z dnia 27 sierpnia 1968 r.*, sygn. Rv 948/68, PiP 1969, nr 10, s. 703; wyrok SO w Siedlcach z dnia 26 sierpnia 2013 r., sygn. V Ca 387/13, LEX nr 1718216, a także wyroki SN: z dnia 17 stycznia 2012 r., V KK 389/11, OSNKW 2012, nr 4, poz. 42; z dnia 15 listopada 2011 r., sygn. V KK 155/11, LEX nr 1095964; z dnia 1 marca 2011 r., sygn. V KK 284/10, Biul. PK 2011, nr 8, s. 20–21; z dnia 18 maja 2009 r., sygn. III KK 22/09, LEX nr 515565, oraz postanowienie SN z dnia 21 października 2009 r., sygn. V KK 176/09, LEX nr 529609.

nowić podstawę do pociągnięcia do odpowiedzialności za wykroczenie – i to tylko kierowcy. Dyskusyjny jest zatem pogląd R. A. Stefańskiego³⁹, który połączył te regulacje z ucieczką w rozumieniu art. 178 k.k.

W kontekście ucieczki, art. 178 k.k. wskazuje na samoistne przestępstwo zbiegnięcia sprawcy z miejsca zdarzenia, charakteryzujące się winą umyślną z zamiarem bezpośrednim. Przyjęta przez ustawodawcę koncepcja była błędna. O ile nietrzeźwość czy stan wskazujący na użycie środka odurzającego stanowią typ kwalifikowany przestępstw określonych w artykułach 173, 174 i 177 k.k., o tyle ucieczka powinna być traktowana jako odrębne przestępstwo, wymagające osobnych ustaleń faktycznych. Stąd możliwe jest usiłowanie popełnienia tego przestępstwa, albowiem jest to czyn umyślny, popełniony z zamiarem bezpośrednim. Niezbędne jest więc ustalenie zamiaru sprawcy uprzednio uznanego za winnego czynów z art. 173, 174 lub 177 k.k.

Zamiar sprawcy często wynika z podejmowanych przez niego działań lub zaniechań, bez oglądania się na ustawowy obowiązek niesienia pomocy⁴⁰. Nie należy jej łączyć z próbą zacierania śladów czy stanu sprawności psychomotorycznej, gdyż jest to realizacja prawa sprawcy do obrony. Inne potraktowanie tego zagadnienia spowodowałoby, że zasada ciężaru dowodu, jak też domniemania niewinności, działały w odwrotną stronę. Żadna racjonalna przesłanka nie może być uznana za przekonywującą, aby te fundamentalne zasady zostały pominięte.

W tym miejscu należy odnotować pogląd K. Buchały⁴¹, który uważał, że zbiegnięcie jest nowym czynem i należy go traktować jako okoliczność zaostrzającą wymiar kary, a nie jako znamię kwalifikujące typ czynu zabronionego. Zbiegnięcie z miejsca zdarzenia należy zatem traktować jako element kwalifikujący typ czynu zabronionego, prowadzący do konstrukcji przestępstwa wieloczynowego. W artykule 178 k.k. określone są znamiona kwalifikujące typy czynu zabronionego w tym przepisie⁴².

Zbiegnięcie z miejsca zdarzenia, niezależnie od tego, czy zostanie potraktowane jako samoistne przestępstwo czy jako element kwalifikujący typ czynu zabronionego, jest oddaleniem się z miejsca zdarzenia w okolicznościach uniemożliwiających lub utrudniających identyfikację sprawcy, który w ten sposób zmierza do uniknięcia odpowiedzialności za czyny wskazane w artykułach 173, 174 i 177 k.k. Nie będzie oddaleniem się z miejsca zdarzenia opuszczenie go nawet przy braku realizacji celów wskazanych w art. 44 ust. 2 pkt. 1 i 3 ustawy – *Prawo*

³⁹ R. A. Stefański, *Przestępstwa i wykroczenia...*, op. cit., s. 245 i n.

⁴⁰ Por. Z. Sobolewski, *Samooskarżenie w świetle prawa karnego (nemo se ipsum accusare tenetur)*, Warszawa 1982, s. 30.

⁴¹ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 73.

⁴² Por. M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, *Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia w świetle nowelizacji Kodeksu karnego z 12 lipca 1995 r. (cz. I i II)*, Pal. 1996, nr 5–6, s. 23 i n.

o ruchu drogowym, a następnie powrót lub oddanie się w ręce organów ścigania poza miejscem wypadku. Oczywiście ów powrót nie może nastąpić w zbyt odległym czasie, po wielu godzinach, po zakończeniu akcji ratunkowej czy działań policyjnych. Ocena zachowania się sprawcy, a więc jego zamiaru, zależeć będzie od konkretnych ustaleń faktycznych. Wspomniałem już, że oddalenie się z miejsca zdarzenia musi być połączone z uznaniem winy popełnienia przestępstwa wymienionego w art. 178 k.k. Sąd Najwyższy, w uchwale z dnia 16 marca 1999 r. (sygn. I KZP 4/99, OSNKW 1999, nr 5–6, poz. 27), stwierdził, że zgodnie ze sformułowaniem zawartym w art. 178 k.k.: »skazując sprawcę« (...), sąd orzeka karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości do górnej granicy zagrożenia ustawowego zwiększonego o połowę. W razie braku winy popełnienia przestępstwa, do rozważenia pozostają zagadnienia związane z ewentualną odpowiedzialnością za nieudzielenie ofierze pomocy (art. 162 § 1 k.k.). W razie skazania sprawcy za występki określone w art. 177 § 1 lub § 2 w zw. z art. 178 k.k., następuje „konsumpcja” treści wyrażonej w art. 162 § 1 k.k.

Nieudzielenie pomocy ofierze, czego czynnością sprawczą może być oddalenie się sprawcy z miejsca zdarzenia, przy wyłączeniu winy za czyny określone w artykułach 173, 174 i 177 k.k. może dotyczyć każdej osoby zamieszanej w czyn, a nawet postronnej. Niebezpieczeństwo, o którym mowa w art. 162 § 1 k.k., niewątpliwie sprowadza jeden (czasami więcej) z uczestników, lecz obowiązek udzielenia pomocy osobie znajdującej się w bezpośrednim niebezpieczeństwie utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała albo ciężkiego rozstroju zdrowia, jest obowiązkiem powszechnym. Źródło sprawstwa niebezpieczeństwa nie ma żadnego znaczenia dla udzielenia pomocy.

Ucieczka sprawcy wcale nie musi się łączyć z przestępczym nieudzieleniem pomocy⁴³. Należy zgodzić się z poglądem, że w sytuacji, gdy ucieczka sprawcy z miejsca zdarzenia jest połączona z nieudzieleniem pomocy, to w razie uznania, iż wskazany sprawca popełnił przestępstwo drogowe, zachodzi realny zbieg przestępstwa określonego, np. w art. 177 w zw. z art. 178 k.k. W takim przypadku sprawca czynu z art. 177 k.k. może być pociągnięty do odpowiedzialności na podstawie art. 162 § 1 k.k.⁴⁴. W razie zaś wyczerpania znamion przestępstwa określonego w art. 177 § 1 lub 2 k.k. w zw. z jego art. 178, gdy sprawa dotyczy wypadku drogowego – sprawca może ponieść odpowiedzialność również z art. 93 § 1 k.w. Przepis ten nie zostaje jednak wyłączony na podstawie zasady *lex consumens derogat legi consumptae*, albowiem przepisy *Kodeksu karnego* nie obejmują nieudzielenia pomocy ofierze wypadku⁴⁵.

⁴³ Por. A. Spotowski, *Pomijalny (pozorny) zbieg przepisów ustawy i przestępstw*, Warszawa 1976, s. 39.

⁴⁴ Por. R. A. Stefański, *Przestępstwa i wykroczenia...*, op. cit., s. 278; K. J. Pawelec, *Ucieczka sprawcy wypadku drogowego z miejsca jego zaistnienia w świetle prawa karnego i badań*, ZN ASW 1995, nr 85.

⁴⁵ Por. K. J. Pawelec, *Wypadki drogowe – nieco wątpliwości*, GP 1987, nr 13.

Nieudzielenie ofierze pomocy, w rozumieniu art. 162 § 1 k.k., wcale nie musi być połączone ze zbiegnięciem z miejsca zdarzenia. Aktualność zachował pogląd Sądu Najwyższego, wyrażony w uchwale składu 7 sędziów z dnia 12 kwietnia 1995 r. (sygn. I KZP 2/95, OSNKW 1995, nr 5–6, poz. 26): „Sprawca wypadku, odpowiadający za występki z art. 145 § 1 lub § 2 (...) ponosi także – w razie nieudzielenia pomocy ofierze wypadku w warunkach określonych w art. 164 (...) (chodzi o k.k. z 1969 r. – *uwaga autora*) – odpowiedzialność za pozostające w zbiegu realnym przestępstwo określone w art. 164 § 1 (...) (k.k. z 1969 r.)”⁴⁶.

Przytoczony pogląd Sądu Najwyższego pozostaje w zgodzie z wcześniejszym, jak też późniejszym jego orzecnictwem. Przykładowo, w wyroku z dnia 14 lutego 1980 r. (sygn. Rw 29/80, Pal. 1989, nr 1, s. 77), Sąd ten stwierdził: „Jeżeli uczestnik wypadku drogowego z ludźmi, którego zachowanie się nie wyczerpuje znamion przestępstwa drogowego, nie zatrzyma prowadzonego pojazdu w miejscu zdarzenia i nie udzieli pomocy ofierze tego wypadku, to może ponieść odpowiedzialność za przestępstwo nieudzielenia pomocy lub za wykroczenie, polegające na oddaleniu się z miejsca wypadku – w zależności od szczegółowych w tym zakresie ustaleń”. Z kolei, w postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2002 r. (sygn. II KK 110/02, GP 2005, nr 50, s. 4), znajdujemy następującą tezę: „Obowiązek pozostania sprawcy wypadku na miejscu zdarzenia służyć ma przede wszystkim ułatwieniu wszechstronnego wyjaśnienia przebiegu wypadku i ochronie interesów wymiaru sprawiedliwości oraz cywilnoprawnych interesów podmiotów uczestniczących w zdarzeniu”.

Bibliografia

1. Bachrach, A. (1969). *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 27 sierpnia 1968 r.*, sygn. Rw 948/68, PiP, nr 10.
2. Bachrach, A. (1980). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980.
3. Boesler, P. (1981). *Zarys psychologii zapobiegania wypadkom drogowym*, Warszawa.
4. Buchała, K. (1997). *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 lipca 1976 r.*, sygn. VI KRN 113/76, NP, nr 5.
5. Buchała, K. (1997). *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz.
6. Dąbrowska-Kardas, M., Kardas, P. (1996). *Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia w świetle nowelizacji kodeksu karnego z 12 lipca 1995 r.*, Palestra, nr 5–6.
7. Dąbrowska-Kardas, M., Kardas, P. (1996). *Przegląd orzecnictwa z zakresu części ogólnej prawa karnego materialnego za rok 1995*, PS 1996, nr 11–12.

⁴⁶ Por. glosy do tego wyroku: A. Zolla, OSP 1995, nr 12, poz. 252 oraz K. Buchały, PPK 1995, nr 13, s. 55.

8. Gaberle, A. (1986). *Najstabsze ogniwo. (Człowiek jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym)*, Warszawa.
9. Jaegermann, K. (1978). *Stan nietrzeźwości (geneza i dzieje pojęcia w Polsce)*, Katowice 1987.
10. Kempiański, A. (1974). *Lęk*, Kultura,, nr 26.
11. Pawelec, K., J. (2000). *Kierowca i pojazd w ruchu drogowym*, Warszawa.
12. Pawelec, K., J. (1983). *Na drodze*, Warszawa.
13. Pawelec, K., J. (1995). *Ucieczka sprawcy wypadku drogowego z miejsca jego zaistnienia w świetle prawa karnego i badań*, Zeszyty Naukowe Akademii Spraw Wewnętrznych, nr 85.
14. Pawelec, K., J. (1987). *Wypadki drogowe – nieco wątpliwości*, GP, nr 13.
15. Pawelec, K., J. (2016). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa.
16. Pawelec, M. (2016). *O zbiegu przepisów określających przestępstwa skierowane przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym*, Paragraf na Drodze, nr 8.
17. Praca zbiorowa (2010). *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, red. A. Reza, J. Wierciński, Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych, Kraków.
18. Sobolewski, Z. (1982). *Samooskarżenie w świetle prawa karnego (nemo se ipsum accusare tenetur)*, Warszawa.
19. Spotowski, A. (1976). *Pomijalny (pozorny) zbieg przepisów ustawy i przestępstw*, Warszawa.
20. Stefański, R., A. (2003). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2003.
21. Stefański, R., A. (1977). (w:) *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w orzecznictwie Sądu Najwyższego w latach 1970–1996*, red. R. A. Stefański, Warszawa.
22. Wantoła, M. (2016). *Zakres obowiązku udzielenia pomocy ofierze wypadku drogowego i sankcje za jego naruszenie*, Paragraf na Drodze, nr 8.

* * *

Factors contributing to causing danger in road traffic

Abstract

The article raises a number of significant issues related to causing threat in road traffic. This is a subject that has so far largely escaped the attention of researchers, but it is important, especially as it concerns issues that can be thought of as being in the foreground of traffic offences or after they have occurred. The author discusses the issue of causing threat on three levels: human behaviour; technical factors; and roads and the organisation of traffic. He analyses the issue not only from a legal point of view but also a criminological one. He indicates that, in terms of human behaviour, there are many elements causing threat, which are frequently dependent on the given person, but also sometimes beyond his/her control. The author points to issues linked with the weakening of psychomotor reactions, the use of alcohol and psychoactive substances, the driver's state of health, fatigue, and other issues related to, e.g., the qualifications of the driver,

his/her experience, as well as factors affecting reaction time. Furthermore, he discusses issues related to the effect of poor conditions of vehicles, the state of the road and road equipment (signage, barriers, lighting etc.), as well as traffic management, on accident rates. He tries to show that evaluations linked with the causes of the evoked threat in road traffic should not focus exclusively on participants in the accident.

Key Words

Safety rules, causing threat, insobriety, state after use of drugs, fatigue, state of health, psychomotor reaction, distracting factors, the principle of technical efficiency, fleeing from the scene of the incident (hit and run), the state of roads and road equipment, traffic organisation.