

Kazimierz J. Pawelec

Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym i ich związek ze skutkiem niezachowania ostrożności, a realizacja zamiaru sprawcy – glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 22 stycznia 2019 r., sygn. IV KK 128/18, Lex nr 2609898

Streszczenie

Spośród przyczyn wypadków drogowych, stan zdrowia kierujących, ich ułomności psychofizyczne, psychologiczne zasadniczo umykają ocenie organów procesowych. Jeśli zostaną ujawnione, traktowane są jako okoliczności świadczące o umyślnym naruszeniu zasad bezpieczeństwa. Tymczasem głosowane orzeczenie, ważne dla praktyki, rzuca nowe światło na tę problematykę. Ułomności stanu zdrowia wcale bowiem nie muszą być podstawowymi przyczynami wypadków. Niezbędne jest bowiem ustalenie związku przyczynowego między wpływem ujawnionych niesprawności a zaistniałym zdarzeniem drogowym. Ów związek nie musi być wcale powiązany z postawionym oskarżonemu zarzutem. Okoliczność, że nienależycie dokonywał obserwacji, czy nieprawidłowo oceniał prędkość innego uczestnika ruchu wymaga udowodnienia, a nie lakonicznego stwierdzenia, że na przykład opóźnił czas reakcji. Warto aby na tę kwestię zwrócili uwagę opiniujący biegli.

Słowa kluczowe

Bezpieczeństwo ruchu, zasady bezpieczeństwa, przewidywalność zachowań, stan zdrowia, zdolności psychomotoryczne, związek przyczynowy.

* * *

Jest rzeczą oczywistą, że oskarżony decydując się na poruszanie się samochodem po drodze publicznej pomimo swojego stanu zdrowia, istotnie ograniczającego sprawność kierowania pojazdem, powinien uwzględnić tę okoliczność przy planowaniu podejmowanych na drodze manewrów. Czym innym jest jednak naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w takiej sytuacji, a czym innym naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym na skutek niezachowania ostrożności wymaganej

Dr Kazimierz J. Pawelec, adwokat, Izba Adwokacka w Warszawie, wykładowca na Wydziału Nauk Społecznych Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach.

w takiej sytuacji, a czym innym naruszenie zasad bezpieczeństwa, będące realizacją zamiaru sprawcy, który chce je naruszyć albo przewidując taką możliwość, na to się godzi.

Głosowane orzeczenie, które zasługuje na aprobatę, porusza istotną kwestię praktyczną związaną ze znanym kierującego jego stanem zdrowia, także w szerokim rozumieniu, właściwościami psychofizycznymi, ale z wyłączeniem osłabienia reakcji psychomotorycznej nietrzeźwością oraz po użyciu środków psychoaktywnych. Zwraca uwagę, że niedomagania zdrowotne kierowcy są istotnym czynnikiem wpływającym na zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zagrożenia te mogą być wywołane niezdolnością kierującego do prowadzenia pojazdu mechanicznego, co może być spowodowane brakami fizycznymi lub umysłowymi, a także cechami charakteru dyskwalifikującymi określoną osobę¹.

Niewątpliwą przy tym jest rzeczą, że znany kierującemu jego zły stan zdrowia, zwłaszcza świadomość, na przykład, utraty przytomności, jest umyślnym naruszeniem zasad bezpieczeństwa. Podobnie oceniany jest stan zmęczenia, czy też inne ułomności, zwłaszcza fizyczne².

A. Gaberle³ pisał, że „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”. To śmiała teza, ale niestety nie znajduje potwierdzenia w badaniach empirycznych, chociaż obiektywnie należy stwierdzić, że osoby chore psychicznie, uzależnione od alkoholu czy środków psychoaktywnych bez większego problemu mogą uzyskać prawo jazdy. Podobnie jest z innymi schorzeniami, w tym związanymi, przykładowo, z nadciśnieniem tętniczym, zaburzeniami błędnika, wadami wzroku, słuchu itd. Pomijana przy tym jest kwestia ordynowania takim osobom określonych leków osłabiających ich sprawność psychomotoryczną, a nawet przyjmowanych samodzielnie bez, konsultacji medycznej.

Kwestie związane ze stanem zdrowia kierujących pojazdami mechanicznymi, podobnie jak osób związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu i wpływu tego stanu na wypadkowość w dziedzinie prawa karnego stanowią problematykę stosunkowo nową, dotychczas lekceważoną, a związaną z wielkim zaawansowaniem techniki oraz biopsychicznej odporności jednostki na działanie różnych czynników⁴.

Nasuują się bowiem pytania: jaki wpływ na winę kierowcy ma stan choroby, która mogła doprowadzić do spowolnienia reakcji psychomotorycznej, do błędu, a w konsekwencji do wypadku, katastrofy lub sprowadzenia jej bezpośredniego

¹ R. A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa 2008, s. 725.

² Por. K. J. Pawelec, Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych, Warszawa 2016, s. 80–82 oraz podane orzecznictwo i literatura.

³ A. Gaberle, Najślabsze ogniwo (Człowiek jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym), Warszawa 1986, s. 15.

⁴ Szerzej: K. J. Pawelec, Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym, Warszawa 2017, s. 127–128.

niebezpieczeństwa? Czy stan stresu, choroby osłabia ową sprawność, doprowadza do popełniania błędów, a w konsekwencji do ingerencji prawa karnego? A więc, czy człowiek może być odpowiedzialny za popełnione błędy w stanie półsennego zamroczenia spowodowanego chorobą lub zmęczeniem, czy też odpowiedzialność ta powinna być wyłączona lub złagodzona w myśl ogólnych zasad prawa karnego o odpowiedzialności osób mających wyłączoną lub w znacznym stopniu ograniczoną zdolność pokierowania swoim postępowaniem? Na pytania te, zarówno w doktrynie, jak też orzecznictwie nie znajdujemy jednoznacznych odpowiedzi⁵.

W orzecznictwie sądowym reprezentatywny jest pogląd, że znany kierującemu jego zły stan zdrowia, stanowi umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu⁶.

Jednak w głosowanym orzeczeniu sytuacja była znacznie bardziej skomplikowana, toteż warto ją przedstawić, choćby w telegraficznym skrócie.

R. D. został uznany za winnego tego, że w dniu (...), około godz. (...), na ulicy (...), w (...) umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że kierując samochodem (...), nie zachował szczególnej ostrożności, i w wyniku nieprawidłowej obserwacji drogi oraz niewłaściwej techniki jazdy polegającej na braku upewnienia się, czy może bezpiecznie wykonać manewr skrętu w lewo, tj. czy z przeciwka nie nadjeżdżają inni uczestnicy ruchu, w trakcie wykonywania skrętu w lewo połączonego z przejechaniem przez pas ruchu przeznaczony do jazdy w przeciwnym kierunku, po którym poruszał się z niebezpieczną prędkością 101 km/h (przy administracyjnym ograniczeniu do 50 km/h) kierujący motocyklem K. (...) w konsekwencji nie ustąpił pierwszeństwa pokrzywdzonemu i wjechał na przeciwny pas ruchu w chwili, gdy nadjeżdżający motocykl znajdował się w odległości 40 m, przez co oskarżony doprowadził do zderzenia obu pojazdów, skutkiem czego nieumyślnie spowodował u kierującego motocyklem (...) obrażenia, które spowodowały jego śmierć (...).

Oprócz, przytoczonego zarzutu, R. D. został uznany za winnego ucieczki z miejsca wypadku (okoliczności wpływającej na obostrzenie kary – art. 178 k.k.), próby skorumpowania funkcjonariuszy policji, jak też czynną na nich napaść. Jednak podstawowe znaczenie dla omawianego zagadnienia posiadał zarzut spowodowania wypadku drogowego, na temat przyczyn którego wypowiedało się wielu biegłych. Bezspornie ustalono, że stan zdrowia oskarżonego nie był dobry, albowiem miał on ograniczoną możliwość wykonywania skrętu lewą ręką z uwagi na przeprowadzony wcześniej zabieg operacyjny, co przedłużało czas wykonywania manewru skrętu w lewo. Powyższe miało istotne znaczenie dla planowania podejmowanych na drodze manewrów, chociaż nie tylko. Zwrócić trzeba było uwagę na okoliczność, że oskarżonemu nie przypisano naruszenia przepisu określającego za-

⁵ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 274 i n.

⁶ Por. wyr. SN z 12 kwietnia 1985 r., sygn.. V KRN 175/85, OSNPG 1986, nr 4, poz. 5; K. J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa ...*, s. 127–131 oraz podana literatura i orzecznictwo.

kaz lub nakaz określonego zachowania. Zarzucalność przypisanego mu w wyroku sądu pierwszej instancji, a zaakceptowanego przez sąd odwoławczy, naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym wcale nie wynikała z nieuwzględnienia przez oskarżonego znanych mu ograniczeń ruchowych spowodowanych przebyciem zabiegiem operacyjnym i założoną ortezą, lecz z „nieprawidłową obserwacją drogi” oraz „brakiem upewnienia się, czy może bezpiecznie wykonać manewr skrętu w lewo połączony przejechaniem pasa ruchu przeznaczonego do jazdy w przeciwnym kierunku”. Opis czynu zarzuconego i przypisanego oskarżonemu dotyczył zachowania wyprowadzonego niejako na przedpolu naruszenia zasady pierwszeństwa przejazdu, które będąc konsekwencją nieprawidłowej obserwacji drogi i niepewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania manewru skrętu w lewo, stanowiły bezpośrednią przyczynę wypadku. Przedstawiony w opisie czynu sposób naruszenia przez oskarżonego zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu lądowym opierał się na zanegowaniu prawidłowości podejmowanych przez niego działań ocennych, co poddawało w wątpliwość nadanie jego zachowaniu cech umyślności. Zabrakło zatem rozważań, opartych na ustaleniach empirycznych, że oskarżony chciał nieprawidłowo obserwować drogę oraz nie zamierzał upewnić się, że może bezpiecznie wykonać skręt w lewo albo co najmniej przewidywał taką możliwość i na to się godził. Sądy nie dokonały jakichkolwiek ustaleń, co do czasu, jaki miał oskarżony, aby przeprowadzić obserwację drogi zanim wykonał skręt w lewo, jak też dokonać oceny prędkości motocykla, co mogło umożliwić mu ocenę sytuacji drogowej. W chwili przekroczenia przez oskarżonego osi jezdni, nadjeżdżający motocykl znajdował się w odległości około 40 m od samochodu, a przy prędkości 101 km/h w ciągu sekundy pokonywał odległość około 28 m. Czas jakim dysponował oskarżony, aby ocenić, że pokrzywdzony poruszał się z prędkością dwukrotnie przekraczającą dopuszczalną wynosiło około 1 sek. Czy zatem sądy uznające winę R. D., niechcący, nie nałożyły na niego obowiązek czynienia rzeczy niemożliwych? Nierozstrzygnięta została również kwestia, w którym momencie oskarżony powinien podjąć decyzję o odstąpieniu od przeprowadzenia zaplanowanego manewru. Sam fakt przyznania przez niego, że widział światła nadjeżdżającego pojazdu, wcale nie oznaczał, iż był to motocykl kierowany przez pokrzywdzonego. Zresztą sam widok światła nadjeżdżającego z przeciwnego kierunku pojazdu, wcale nie musi obligować do rezygnacji z zaplanowanego manewru, w tym skrętu w lewo, a tym bardziej przewidzenia, że zachowanie współuczestnika ruchu w sposób rażący, umyślny naruszało obowiązujące przepisy ograniczające prędkość jazdy na danym odcinku drogi. Stąd uchylenie wyroku przez Sąd Najwyższy w części przypisania R. D. winy spowodowania wypadku drogowego powinno spotkać się z pełnym zrozumieniem.

Reasumując⁷ można stwierdzić, że sądy uznające winę oskarżonego oparły swe ustalenia na opiniach biegłych, co oznaczało, że oparły się na wyrażonych

⁷ Por. C. G. Jung, Człowiek i jego symbole, Katowice 2018, s. 92.

przez nich poglądach, które potraktowały jako ostateczne, bez możliwości rozważenia, że przedłożone przez nich rozważania wcale nie musiały być czymś ostatecznym, bez możliwości zmiany. Oznaczało to, jakby wszystko było ostateczne i niezmiennie. Było to zapatrywanie, że nie istniały szanse i możliwości na inne zapatrywania, tak jakby „dzisiaj” nie istniało „jutro”. Dało znać o sobie przyzwyczajenie, że przyszłość wyrażanych poglądów była jedynie powtarzaniem przeszłości.

Bibliografia

1. Bachrach, A. (1980). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa.
2. Gaberle, A. (1986). *Najsłabsze ogniwo (Człowiek jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym)*, Warszawa.
3. Pawelec, K., J. (2016). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa.
4. Pawelec, K., J. (2017). *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa.
5. Stefański, R., A. (2008). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa.

* * *

Violation of safety rules in road traffic and their relation to the result of failure to exercise care vis-à-vis perpetrator's reaching his/her intention – commentary on the judgement of the Supreme Court of 22 January 2019, Ref. IV KK 128/18, Lex no 2609898

Abstract

From among the causes of traffic accidents, drivers' health condition, their psychophysical and psychological disabilities are generally overlooked in the appraisals made by judicial authorities. If disclosed, they are treated as circumstances indicating deliberate violation of safety rules. However, the judgement commented on in the article, important for the practice, sheds a new light on this problem. Health impairments need not be the primary causes of accidents. It is fundamental to determine the causal link between the impact of disclosed disabilities and the traffic incident. This link need not be associated with the charge brought against the defendant. The circumstance that his observations were not careful enough, that he miscalculated the speed of another traffic participant requires to be proved instead of the laconic statement that, for instance, he delayed the reaction time. It would be worthwhile for court witnesses to devote their attention to the problem.

Key words

Traffic safety, safety rules, predictability of behaviour, health condition, psychomotor abilities, causal link.

