

348

OBWIESZCZENIE PIERWSZEGO PREZESA SĄDU NAJWYŻSZEGO

z dnia 31 sierpnia 1963 r.

o wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych.

Na podstawie art. 28 ust. 3 ustawy z dnia 15 lutego 1962 r. o Sądzie Najwyższym (Dz. U. Nr 11, poz. 54) i § 6 uchwały Rady Ministrów z dnia 22 maja 1962 r. w sprawie regulaminu Sądu Najwyższego (Monitor Polski Nr 45, poz. 210) ogłaszam uchwałę, powziętą przez Sąd Najwyższy na posiedzeniu połączonych Izb Karnej i Wojskowej w dniu 22 czerwca

1963 r., ustalając wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych. Treść uchwały podana jest w załączniku do niniejszego obwieszczenia.

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego: **J. Wasilkowski**

Załącznik do obwieszczenia Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego z dnia 31 sierpnia 1963 r. (poz. 348).

WYTYCZNE WYMIARU SPRAWIEDLIWOŚCI I PRAKTYKI SĄDOWEJ W SPRAWACH PRZESTĘPSTW DROGOWYCH

Sąd Najwyższy na posiedzeniu połączonych Izb Karnej i Wojskowej w dniu 22 czerwca 1963 r. w składzie:

przewodniczący: Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego J. Wasilkowski,

prezesa Sądu Najwyższego: płk K. Jankowski i F. Wróblewski

i sędziowie Sądu Najwyższego: płk J. Badecki, ppłk M. Bieniaszewski, E. Binkiewicz, M. Bogusławski, M. Budzianowski, Z. Chelmiński (sprawozdawca), K. Czajkowski, S. Dąbrowski, J. Dorsz, ppłk J. Drohomirecki, J. Dziwogo, płk Z. Furtak, T. Gdowski, A. Kafarski, Z. Kapłaniak, F. Karolus, H. Kempisty, S. Kotowski, płk Z. Krasucki, T. Krokosz, ppłk A. Kruska, R. Kryżo, Z. Kubec, T. Majewski, płk K. Mioduski, W. Ostrowski, płk A. Porzecki, A. Pyszkowski, płk J. Radwański, T. Rek, płk R. Różański, R. Staszkiwicz, K. Wagner (sprawozdawca), płk W. Winawer (sprawozdawca), płk Z. Wizelberg, J. Zembaty,

protokolant: członek Biura Orzecznictwa Sądu Najwyższego, sędzia sądu wojewódzkiego J. Gaj,

przy udziale Ministra Sprawiedliwości M. Rybickiego, zastępcy Prokuratora Generalnego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej K. Świtawy oraz prokuratorów Generalnej Prokuratury Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej: J. Bednarzaka i H. Rajzmana,

po rozpoznaniu w dniach: 15 marca, 27 kwietnia, 4 maja i 17 maja 1963 r. wniosku Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego z dnia 14 października 1961 r. o ustalenie wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawie karania sprawców przestępstw drogowych

— biorąc pod uwagę, że orzecznictwo sądów wykazuje rozbieżności w kwalifikowaniu tych przestępstw, zwłaszcza po wejściu w życie ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu (Dz. U. Nr 69, poz. 434), a nadto, że dokonywana przez sądy ocena okoliczności mających znaczenie dla wymiaru kary za takie przestępstwa nie jest jednolita, co powoduje duże wahania stosowanych represji

— po wysłuchaniu wniosków Ministra Sprawiedliwości i przedstawicieli Prokuratora Generalnego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — na podstawie art. 24 lit. c) i art. 28 ustawy z dnia 15 lutego 1962 r. o Sądzie Najwyższym (Dz. U. Nr 11, poz. 54) uchwała, co następuje:

I.

Określenie „przestępstwo drogowe” używane w niniejszych wytycznych oznacza przestępstwo polegające na spowodowaniu przez uczestnika ruchu drogowego niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji albo innego skutku przestępnego w wyniku nieprzestrzegania przez sprawcę przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przestępstwem drogowym jest także kierowanie pojazdem (prowadzenie pojazdu) w stanie nietrzeźwości. Przy przestępstwach drogowych znajdują w szczególności zastosowanie przepisy art. 215, 230 § 1, 235 § 2, 236 § 2, 242 § 1 i § 3 kk, art. 28 i 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu oraz art. 144 kkWP.

Podmiotem przestępstwa drogowego może być każdy uczestnik ruchu drogowego, a więc nie tylko kierowcy pojazdów. Nie dotyczy to: a) przestępstw z art. 28 § 1 i art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, których sprawcą może być tylko kierujący pojazdem mechanicznym, b) przestępstwa z art. 28 § 2 te same ustawy, którego sprawcą może być tylko osoba kierująca innym pojazdem, i c) przestępstwa z art. 144 kkWP, którego sprawcą może być tylko żołnierz prowadzący wojskowy pojazd mechaniczny.

Używane w wytycznych określenie „pojazd mechaniczny” obejmuje pojazdy samochodowe i maszyny samobieżne, o których mowa w § 1 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 1 października 1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 61, poz. 295), a nadto pojazdy szynowe (na przykład tramwaje) oraz trolejbusy.

Miejscem popełniania przestępstw drogowych mogą być nie tylko drogi publiczne, ale również dojazdy, tereny przemysłowe, lotniska oraz inne miejsca, w których odbywa się ogólny czy lokalny ruch pojazdów.

II.

1. Wspólną przedmiotową przesłanką przestępstw drogowych z art. 215, 242 kk oraz art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu jest „sprowadzenie niebezpieczeństwa”. Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ogóle polega na wywołaniu takiej sytuacji, w której określonymu dobru (życiu, zdrowiu, mieniu) znajdującemu się w stanie względnego bezpieczeństwa grozi efektywna szkoda, co można stwierdzić na podstawie doświadczenia życiowego i obserwacji podobnych zjawisk w typowym ich przebiegu.

2. Przy przestępstwach określonych w art. 215 kk oraz art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu skutkiem przestępnym jest spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy. Spowodowanie samej katastrofy nie jest więc dla bytu tych przestępstw konieczne.

Niebezpieczeństwo katastrofy nie może być abstrakcyjne, lecz aktualnie istniejące i konkretne, to jest przejawiające się w takim układzie zjawisk w świecie zewnętrznym, że występuje wprost jako realne prawdopodobieństwo. Nie oznacza to jednak, aby bez przedsięwzięcia natychmiastowych środków zaradczych sama katastrofa musiała nieuchronnie nastąpić. Tak rozumiana konkretność spowodowanego przez sprawcę niebezpieczeństwa katastrofy powinna być w każdym przypadku przedmiotem ustaleń sądu.

3. Przez pojęcie katastrofy w komunikacji drogowej rozumieć należy zdarzenie, które powstaje z pewną nagłością, zakłóca w sposób groźny ruch drogowy i powoduje szkody mające cechy powszechności, to jest o rozmiarach i zasięgu nie dających się przewidzieć. Szkody te mogą dotyczyć nie tylko życia lub zdrowia ludzkiego, ale i cudzego mienia. Tak rozumiane pojęcie katastrofy w komunikacji dotyczy również dyspozycji art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu.

4. Samo naruszenie przez uczestnika ruchu drogowego (kierowcę pojazdu mechanicznego, woźnicę, rowerzystę, przechodnia itp.) przepisów o ruchu na drogach lub zasad bezpieczeństwa tego ruchu pociąga za sobą jedynie odpowiedzialność karno-administracyjną, zachodzącą tak przy działaniu z winy umyślnej, jak i z winy nieumyślnej (art. 4 prawa o wykroczeniach). Naruszenie przepisów o ruchu na drogach lub zasad bezpieczeństwa tego ruchu wtedy tylko pociąga za sobą odpowiedzialność karną sprawcy, gdy pomiędzy tym naruszeniem a skutkiem warunkującym taką odpowiedzialność (niebezpieczeństwo katastrofy, śmierć, uszkodzenie ciała, narażenie życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo) istnieje związek przyczynowy. Jedynym wyjątkiem jest przestępstwo formalne z art. 28 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, którego byt nie zależy od skutku przestępnego; istota tego przestępstwa polega na samym kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości.

5. Szczegółowe przepisy o ruchu na drogach określają porządek tego ruchu i obowiązki jego uczestników w najczę-

ściej powtarzających się sytuacjach. Przestrzeganie tych przepisów zapewnia bezpieczeństwo ruchu. W odniesieniu do osób kierujących pojazdami bezpieczeństwo to zapewnia ponadto przestrzeganie ogólnego nakazu prowadzenia pojazdu rozważnie i ostrożnie, a zwłaszcza dostosowania szybkości do istniejących warunków i ograniczeń ruchu (art. 18 ust. 2 ustawy z 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych — Dz. U. Nr 53, poz. 295). „Rozważnie i ostrożnie” prowadzenie pojazdu polega na przedsięwzięciu wszystkich tych czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdu są obiektywnie niezbędne dla zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa ruchu, oraz na powstrzymaniu się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć. Wiąże się z tym zakaz przekraczania szybkości bezpiecznej. Niebezpieczna jest szybkość, która przy uwzględnieniu w szczególności rodzaju pojazdu, jego ładunku, stanu technicznego, charakterystyki drogi, nawierzchni, warunków atmosferycznych i widzialności grozi utratą panowania nad pojazdem albo niemożnością zatrzymania go przed przeszkodą, której na drodze można i należy oczekiwać. Przepisanie kierowcy winy popełnienia przestępstwa drogowego na tej podstawie, że naruszył on ogólny nakaz prowadzenia pojazdu „rozważnie i ostrożnie”, wymaga w każdym przypadku wyjaśnienia, w czym i dlaczego sąd dopatrywał się naruszenia powyższego nakazu. Ocena, czy kierowca prowadził pojazd „rozważnie i ostrożnie”, nie może opierać się tylko na fakcie, że wypadek nastąpił.

6. Prowadzący pojazd powinien kierować się zasadą ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu. Oznacza to, że ma on prawo liczyć na respektowanie przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników ruchu dopóty, dopóki ich cechy osobiste lub określone zachowanie się albo inną szczególną uzasadnioną doświadczeniem życiowym sytuacja nie każą oczekiwać, iż mogą oni nie dostosować się do obowiązujących przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu. Wskazówką, iż współuczestnicy ruchu mogą zachować się na drodze w sposób nieprawidłowy, będzie zwłaszcza jawna i dostrzegalna dla prowadzącego pojazd ich niedołężność przestrzegania przepisów i zasad ruchu (np. dzieci, starcy, pewne kategorie inwalidów, osoby, których ruchy mogą świadczyć o nietrzeźwości). Przede wszystkim obecność dzieci bez opieki starszych na jezdni lub w jej pobliżu musi być dla kierowcy sygnałem nakazującym szczególną nieufność i ostrożność. Brak rozsądku u dzieci, nieopanowanie w chwili niebezpieczeństwa czy też jego niedocenianie mogą prowadzić do nieobliczalnych reakcji, jak na przykład przebieganie w ostatniej chwili przed samochodem. 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 niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji, śmierci czy uszkodzenia ciała lub narażenia życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo dlatego, że współuczestnik ruchu nie wywiązał się w danej sytuacji ze swych powinności wynikających z przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu — nie można mówić o odpowiedzialności karnej osoby prowadzącej pojazd, która takiego rozwoju wypadków nie mogła przewidzieć (art. 14 § 2 kk, art. 12 § 2 kkWP).

7. Warunkiem przypisania sprawcy przestępstwa drogowego umyślnej postaci winy (art. 215 § 1 kk, art. 242 § 1 kk) jest wykazanie, że sprawca przewidywał możliwość skutku przestępnego i co najmniej na skutek ten się godził. W obu powyższych dyspozycjach skutkiem przestępnym nie jest katastrofa w komunikacji czy śmierć człowieka, ale spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy (art. 215 § 1 kk) albo narażenie życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo (art. 242 § 1 kk). Zatem mniemanie sprawcy, że uniknie samej

katastrofy lub śmierci człowieka, nie ma wpływu na jego odpowiedzialność za umyślne spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy czy też za umyślne narażenie życia ludzkiego na bezpośrednie niebezpieczeństwo.

8. Przypadki działania przy przestępstwach drogowych z art. 215 § 1 kk z bezpośrednim zamiarem spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy są zjawiskiem tak wyjątkowym, że nie wymagają specjalnego omówienia.

Częściej natomiast zdarzają się sytuacje, że prowadzący pojazd przewiduje możliwość spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy i na to się godzi (zamiar ewentualny).

Praktyka sądowa wykazuje, że istnieją poważne trudności przy ustalaniu, czy po stronie prowadzącego pojazd istnieje zamiar ewentualny, czy też zachodzi jedynie nieumyślność w postaci lekkomyślności. Trudności te wynikają z faktu, że spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy jest bliskie jej spowodowaniu, z czym wiąże się często narażenie osoby prowadzącej pojazd.

Nie sposób wyliczyć wyczerpująco wszystkich przypadków, w których po stronie kierującego pojazdem istnieje zamiar ewentualny spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji. Można to uczynić jedynie przykładowo. Jeżeli prowadzący pojazd spowoduje niebezpieczeństwo katastrofy, która naraża także jego własne bezpieczeństwo (na przykład, gdy rozwija nadmierną szybkość, grożącą wpadnięciem w poślizg, wyrzuceniem pojazdu poza obręb drogi, uderzeniem w drzewo, zderzeniem z innym pojazdem itp.) — dla wyjaśnienia rodzaju winy pomocne będzie ustalenie, co skłoniło sprawcę do tak ryzykownej jazdy, że świadomie przeszedł do porządku nad niebezpieczeństwem dla własnego życia lub zdrowia. Pobudką takiego działania sprawcy może być na przykład chęć ucieczki przed pościgiem lub z miejsca wypadku, chęć popisania się i wzięcia, zmuszenia innych uczestników ruchu do ustąpienia drogi itp.

Mniej trudności w ustaleniu zamiaru ewentualnego spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy sprawiają sytuacje, gdy niebezpieczeństwo katastrofy nie zagraża poważnie samemu sprawcy. Będą to przypadki zajeżdżania drogi lub wymuszania pierwszeństwa przez kierowców dużych i ciężkich pojazdów, narażania na niebezpieczeństwo jedynie przechodniów itp. W tych przypadkach ustalenie istnienia ewentualnego zamiaru spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy może być w większym stopniu oparte na obecnie obiektywnej sytuacji wytworzonej przez sprawcę, gdyż odpada tu element świadomości sprawcy co do narażenia samego siebie na istotne niebezpieczeństwo.

Przyjęcie po stronie sprawcy umyślności co do spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy wymaga zawsze ustalenia, że sprawca umyślnie naruszył przepisy lub zasady bezpieczeństwa ruchu.

Szczególnego omówienia wymaga sprawa umyślności spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy przez osobę kierującą pojazdem w stanie nietrzeźwości. Są to przypadki w praktyce najgroźniejsze. Procesy psychiczne człowieka nietrzeźwego nie przebiegają w sposób normalny. Pod wpływem alkoholu występuje nadmierna pewność siebie, skłonność do ryzyka i zachwalstwo, przy których człowiek nietrzeźwy może lekceważyć nawet własne bezpieczeństwo. Umyślne bezcelowe narażenie samego siebie na niebezpieczeństwo, niezrozumiałe dla procesów psychicznych człowieka trzeźwego, może być właściwe procesom psychicznym człowieka będącego w stanie nietrzeźwości. Dlatego też przy ustalaniu istnienia umyślności lub nieumyślności spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy przez osobę nietrzeźwą należy brać pod uwagę stopień nietrzeźwości i wagę naruszenia przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu. Wysoki stopień nietrzeźwości i rażące naruszenie przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu mogą stanowić przesłankę do wniosku, że po stronie sprawcy zachodzi umyślność co do spowodowania niebezpieczeństwa

katastrofy. W ten sposób powyższe kryteria (stopień nietrzeźwości oraz waga naruszenia przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu) pozwalają w wielu przypadkach odróżnić przestępstwo z art. 215 § 1 kk od przestępstwa z art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu.

III.

1. Używanie alkoholu przez osoby kierujące pojazdami obniża bardzo znacznie bezpieczeństwo ruchu drogowego i staje się przyczyną licznych wypadków, w których giną lub ulegają okaleczeniu ludzie oraz powstają duże szkody materialne. Ustawa z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu akcentuje poprzez przepisy art. 28, 30 i 31 bezwzględny zakaz prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości, ustawa zaś z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 53, poz. 295) zabrania prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub innego podobnie działającego środka (art. 19 ust. 1 pod rygorami art. 20 ust. 3 pkt 2 lit. b) i art. 24).

Samo kierowanie pojazdem w stanie wskazującym na użycie alkoholu (stężenie alkoholu we krwi od 0,2‰ do 0,5‰) pociąga za sobą tylko odpowiedzialność karno-administracyjną z powyższej ustawy.

Kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości, a więc w stanie upośledzenia sprawności psycho-motorycznej, powoduje (jeżeli nie nastąpił skutek przestępny uzasadniający stosowanie surowszego przepisu) odpowiedzialność z art. 28 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu. Przestępstwo to jest występkiem o charakterze formalnym, gdyż byt jego nie zależy od skutku wywołanego działaniem sprawcy. 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 0,5‰ stanowi dowód stanu nietrzeźwości, o którym mowa w ustawie z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu.

Przy tym stężeniu alkoholu we krwi występuje u ludzi upośledzenie zdolności do prowadzenia pojazdów. Upośledzenie to jest tym większe, im wyższy jest poziom alkoholu we krwi. Tolerancja osobnicza na alkohol nie uzasadnia przyjmowania indywidualnych progów nietrzeźwości. Tolerancja ta zależy od tylu nieuchwytnych i zmiennych czynników, że ustalanie jej przez sąd dla każdego przypadku 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, iż w danej sytuacji organizm ich na spożyty alkohol nie zareaguje.

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

Ustalając zawartość alkoholu we krwi sprawcy w chwili wypadku, sądy powinny też uwzględnić, że organizm ludzki spala w ciągu godziny średnio od 0,1‰ do 0,15‰ alkoholu. Ma to istotne znaczenie w tych przypadkach, w których pobranie krwi nie nastąpiło bezpośrednio po wypadku. Należy jednak przy tym pamiętać, że krew może wykazywać stężenie alkoholu do 0,2‰, chociaż badany nie spożywał alkoholu (norma fizjologiczna). Nie można więc na przykład z faktu, że krew pobrana w 8 godzin po wypadku wykazywała stężenie 0,15‰ alkoholu, wysnuć wniosku, że w chwili wypadku stężenie alkoholu we krwi wynosiło 0,95‰. Jakkolwiek wynik badania chemicznego na zawartość alkoholu stanowi z reguły najbardziej obiektywny dowód stanu trzeźwości czy nietrzeźwości, podlega on, tak jak każdy dowód, ocenie są-

du. Dlatego też sądy powinny, jeżeli to jest możliwe, badać również okoliczności, w których sprawca spożywał alkohol (czas, miejsce, rodzaj i ilość), gdyż okoliczności te mogą mieć znaczenie w każdym razie dla wymiaru kary. Badanie tych okoliczności łącznie z oceną wyglądu i zachowania się sprawcy jest natomiast bezwzględnie konieczne, gdy analiza chemiczna krwi nie była przeprowadzona albo gdy prawidłowość jej przeprowadzenia budzi uzasadnione wątpliwości.

IV.

W kwestii kwalifikacji wymagają wyjaśnienia niektóre zagadnienia dotyczące rozgraniczenia zasięgu poszczególnych norm prawnych, które mają zastosowanie do przestępstw drogowych, a mianowicie:

1. Granicę zastosowania art. 215 § 1 i 242 § 1 kk określają kryteria przedmiotowe. Dla bytu przestępstwa z art. 215 § 1 kk konieczne jest sprowadzenie stanu zagrożenia katastrofą, podczas gdy przy przestępstwie określonym w art. 242 § 1 kk następuje jedynie zagrożenie życia człowieka. Zastosowanie art. 242 § 1 kk będzie więc wchodziło w grę wówczas, gdy nastąpiło nie mające cechy powszechności zagrożenie życia pojedynczych ludzi. Sytuacja taka może mieć miejsce na przykład wówczas, gdy kierowca motocykla lub samochodu osobowego sprowadził stan zagrożenia życia wyłącznie dla pasażerów tego pojazdu. Jeśli natomiast nastąpiło zagrożenie życia przechodniów (nieoznaczony krąg osób) albo pasażerów autobusu, samochodu ciężarowego, na którym jedzie więcej osób, itp., należy stosować art. 215 § 1 kk. Kryteria w zakresie zamiaru ewentualnego są jednakowe zarówno przy przestępstwie określonym w art. 215 § 1 kk, jak i w art. 242 § 1 kk. Kryteria te zostały już omówione wyżej (II, 8).

Uwagi zawarte w punkcie niniejszym dotyczą odpowiednio rozgraniczenia zasięgu art. 215 § 2 kk i 242 § 3 kk.

2. Granicę zastosowania art. 215 § 1 kk i art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu określają natomiast wyłącznie kryteria podmiotowe, oczywiście, gdy sprawcą przestępstwa jest osoba prowadząca w stanie nietrzeźwości pojazd mechaniczny. Jeżeli stan zagrożenia katastrofą spowodowany był umyślnie — choćby w drodze zamiaru ewentualnego — stosuje się art. 215 § 1 kk. W razie istnienia po stronie sprawcy jedynie nieumyślności ma zastosowanie art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu. Ten ostatni przepis eliminuje całkowicie zastosowanie art. 215 § 2 kk w przypadku nietrzeźwości prowadzącego pojazd mechaniczny.

3. Jeżeli sprawca przestępstwa drogowego spowodował z winy nieumyślnej skutek w postaci śmierci człowieka lub uszkodzenia ciała, a czyn sprawcy zarazem wyczerpuje znamiona przestępstwa określonego w art. 215 lub 242 kk albo art. 30 lub 28 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, to konkurencję między tymi normami a normami zawartymi w art. 230 § 1, 235 § 2, 236 § 2 i 237 § 2 kk należy rozstrzygać na podstawie art. 36 kk i 32 kkWP.

W związku z tym:

A) art. 215 § 1 kk eliminuje zastosowanie wszystkich innych przepisów, jeżeli oczywiście wypełnione są zarówno podmiotowo, jak przedmiotowo znamiona tego przestępstwa,

B) art. 230 § 1 kk eliminuje zastosowanie art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, jeżeli prowadzący pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości spowodował z winy nieumyślnej nie tylko niebezpieczeństwo katastrofy, lecz spowodował także śmierć człowieka,

C) art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu eliminuje natomiast zastosowanie art. 235 § 2, 236 § 2 i 237 § 2 kk, jakkolwiek w wyniku nieumyślnego spowodowania katastrofy przez prowadzącego pojazd mecha-

niczny w stanie nietrzeźwości nastąpiło uszkodzenie ciała człowieka,

D) art. 28 § 1 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu eliminuje zastosowanie art. 236 § 2 i 237 § 2 kk również w tych przypadkach, gdy w wyniku prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości nastąpiło uszkodzenie ciała określone w tych przepisach; chodzi tu oczywiście o przypadki, gdy nie miało miejsca sprowadzenie, chociażby nieumyślne, niebezpieczeństwa katastrofy,

E) jeżeli osoba prowadząca pojazd w stanie nietrzeźwości naraziła umyślnie życie człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo, art. 242 § 1 kk, jako surowszy, eliminuje zastosowanie art. 28 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu.

F) przy nieumyślnym narażeniu na bezpośrednie niebezpieczeństwo życia człowieka przez nietrzeźwego kierowcę pojazdu mechanicznego — art. 28 § 1 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu zyskuje pierwszeństwo przed art. 242 § 3 kk. Ten ostatni przepis będzie miał natomiast pierwszeństwo przed art. 28 § 2 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu przy analogicznym czynie popełnionym przez osobę prowadzącą w stanie nietrzeźwości inny pojazd.

V.

1. Nakłonienie osoby nietrzeźwej do kierowania pojazdem, wydanie jej takiego polecenia, podobnie jak i naklanianie prowadzącego pojazd do spożywania alkoholu lub udzielanie pomocy do takiej konsumpcji (na przykład sprzedaż lub kupno alkoholu) może być w zasadzie ocenione jako podżeganie lub pomoc do występku z art. 28 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu. Jeżeli kierujący pojazdem w stanie nietrzeźwości dopuścił się przestępstwa skutkowego, sądy powinny w każdym przypadku rozważyć, czy po stronie osoby naklaniającej kierowcę do spożywania alkoholu lub do prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości albo też udzielającej mu do tego pomocy nie zachodzi odpowiedzialność za przestępstwo skutkowe (na przykład za nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka), oczywiście, jeżeli z okoliczności sprawy wynika, że osoba ta mogła i powinna była skutek przestępny przewidzieć.

2. Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 53, poz. 295) nakłada na dyspozytorów i kierowników jednostek społecznych obowiązki w zakresie bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych, a do wykroczeń ściganych w trybie karno-administracyjnym zalicza w przepisie art. 25 między innymi dopuszczenie do kierowania pojazdem osoby znajdującej się w stanie wskazującym na użycie alkoholu.

Wypływa stąd wniosek, że zaniedbanie dyspozytora czy kierownika jednostki społecznej, polegające na dopuszczeniu do kierowania pojazdem osoby znajdującej się w stanie nietrzeźwości, pociąga za sobą odpowiedzialność karną na zasadach wyrażonych w ustępie 1.

Wyżej cytowana ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. uznaje za wykroczenie ścigane w trybie karno-administracyjnym także dopuszczenie do jazdy niesprawnego technicznie pojazdu mechanicznego albo dopuszczenie do kierowania pojazdem osoby nie będącej w pełni władz umysłowych lub nie posiadającej należytej sprawności fizycznej.

W przypadku jednak gdy taki czyn dyspozytora lub kierownika jednostki społecznej wywołał skutek przestępny, chociażby w postaci niebezpieczeństwa, o którym mówi art. 215 kk czy 242 kk, sądy powinny rozważyć zagadnienie odpowiedzialności tych osób za przestępstwo skutkowe. Przykładowo wskazać tu można na sytuację, w której niespraw-

ność techniczna wysłanego w drogę pojazdu lub przemęczenie kierowcy zagroziło bezpieczeństwu ruchu.

3. Jeżeli sprawca powyższych przestępstw jest urzędnikiem w rozumieniu ustawy karnej, a przypisany mu czyn stanowi naruszenie jego obowiązku służbowego — odpowiedzialność sprawcy kształtować się może również na podstawie przepisu art. 286 kk.

VI.

1. Wymierzając kary za przestępstwa drogowe, sądy powinny pamiętać, że porządek i bezpieczeństwo na drogach zależą w dużym stopniu od stosowania skutecznych i ostrych represji w tych wszystkich wypadkach, w których sprawcy naruszyli umyślnie przepisy i zasady bezpieczeństwa ruchu, wykazując a społeczną postawę i lekceważenie prawa do bezpieczeństwa współuczestników ruchu drogowego. Okolicznością szczególnie obciążającą jest prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości. Jeżeli nietrzeźwość należy do ustawowej istoty czynu (art. 28 i 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu), okolicznością obciążającą będzie wysoki stopień nietrzeźwości.

2. Wymiar kary powinien być ściśle związany ze stopniem zawinienia. Zawinienie sprawcy jest tym większe, im większe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu ma naruszenie przepisów ruchu oraz im większy jest stopień nieprzestrzegania nakazu prowadzenia pojazdu rozważnie i ostrożnie. Brak efektywnej szkody lub wyrządzenie szkody tylko nieznacznej może być uwzględnione na korzyść sprawcy przy wymiarze kary; nie dotyczy to oczywiście przestępstw z art. 28 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu.

3. Nieudzielenie pomocy ofierze wypadku lub ucieczka po dokonaniu przestępstwa drogowego stanowi istotną okoliczność obciążającą.

4. Zły stan techniczny pojazdu, zawiniony przez kierowcę, nie może stanowić dla niego okoliczności łagodzącej. W szczególnie rażących wypadkach zły stan techniczny pojazdu może stanowić nawet okoliczność obciążającą, zwłaszcza w odniesieniu do kierowców zawodowych, bowiem do istoty pełnionych przez nich funkcji należy szczególny obowiązek dbałości o powierzony sprzęt.

Zły stan techniczny pojazdu może natomiast stanowić okoliczność łagodzącą, gdy był następstwem zaniedbań innych osób odpowiedzialnych za pełną sprawność pojazdu, chyba że kierowca nie dostosował się do znanej mu konieczności prowadzenia pojazdu w sposób szczególnie ostrożny.

5. Przyczynienie się do wypadku przez współuczestników ruchu drogowego albo przez inne osoby powinno być w zasadzie uwzględnione na korzyść sprawcy.

6. Charakter sprawcy, jego dotychczasowe życie i warunki osobiste, okres posiadania uprawnień i prowadzenie pojazdów mechanicznych należy brać pod uwagę jako dalsze przesłanki przy określaniu kary. Niedoświadczenie i brak rutyny może stanowić okoliczność łagodzącą, chyba że chodzi o przypadki świadomego nieprzestrzegania przepisów ruchu lub nakazu „rozważnej i ostrożnej” jazdy.

7. Wszystkie wyżej wymienione względy powinny decydować nie tylko o wysokości kary, ale i o wyborze spośród alternatyw ustawowych (art. 28 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu i art. 215 § 2 kk) takiego rodzaju kary (grzywny czy aresztu), który odpowiada przewinieniu. Przeciwno uznaniu kary grzywny za celową (art. 57 § 2 kk) może przemawiać wysoki stopień nietrzeźwości kierowcy, a w każdym razie fakt, że nietrzeźwość oskarżonego kierowcy pojazdu dała się stwierdzić nie po raz pierwszy.

8. Względem sam przez się odmowy zawieszenia wykonania kary. Względem ten z uwagi na fakultatywność przepisu art. 61 kk

musi być jednak brany pod uwagę łącznie z oceną znaczenia określonego czynu w konkretnych jego okolicznościach, stopnia natężenia woli przestępczej sprawcy lub stopnia jego lekkomyślności czy niedbalstwa oraz całokształtu danych charakteryzujących sylwetkę moralną i warunki osobiste sprawcy.

Przeciwko warunkowemu zawieszeniu kary może przemawiać zwłaszcza wysoki stopień nietrzeźwości sprawcy, uprzednia karalność nietrzeźwego sprawcy za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, sprowadzenie przez nietrzeźwego sprawcę przestępstwa drogowego znaczących szkód lub grożącego realnie poważnego niebezpieczeństwa. Przeciwko stosowaniu warunkowego zawieszenia wykonania kary może też przemawiać zachowanie sprawcy po popełnieniu przestępstwa drogowego, polegające na ucieczce z miejsca wypadku bez udzielenia pomocy jego ofiarom.

9. Prowadzenie pojazdów przewożących zbiorowo większe ilości osób, na przykład autobusów czy przewożących ludzi samochodów ciężarowych, nakłada na kierowców obowiązki zachowania wzmoczonej rozwagi i ostrożności. Okoliczność, że naruszenia przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu dopuścił się kierowca pojazdu przewożącego większą liczbę osób, powinna być uznana za obciążającą.

10. Sprawca przestępstwa drogowego nie może powoływać się skutecznie na swe przemęczenie jako na okoliczność łagodzącą w tych wypadkach, w których nie sprzeciwił się wysłaniu go w drogę pomimo zmęczenia albo nie wykorzystał możliwości wypoczynku.

11. Przy skazaniu za przestępstwo pozostające w związku z naruszeniem w stanie nietrzeźwości obowiązków prowadzącego pojazd mechaniczny należy orzekać zgodnie z art. 31 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu obowiązkową karę dodatkową utraty prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych, w przypadkach zaś gdy sprawca uprawnień tych nie posiada — zakaz nadania takich uprawnień. Przy określaniu czasokresu pozbawienia powyższych uprawnień czy zakazu ich nadania sądy powinny kierować się stopniem niebezpieczeństwa dla ruchu, jaki sprawca wypadku przedstawia na tle konkretnych okoliczności przypisanego mu czynu oraz swej przeszłości. Zgodnie z przyjętą judykaturą do przestępstw pozostających w związku z naruszeniem w stanie nietrzeźwości obowiązków prowadzącego pojazd mechaniczny należy również przestępstwo z art. 28 § 1 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu.

12. W stosunku do kierowców zawodowych sądy powinny w przypadkach wypełniających kryteria art. 48 § 2 kk i 45 § 2 kkWP brać także pod uwagę możliwość orzeczenia utraty prawa wykonywania zawodu kierowcy pojazdu mechanicznego.

VII.

W zakresie przestępstw popełnionych przez żołnierzy prowadzących wojskowe pojazdy mechaniczne sytuacja prawna przedstawia się nieco odmiennie ze względu na przepisy art. 144 kkWP.

Należy tu mieć na uwadze następujące momenty:

1. Art. 144 kkWP dotyczy tylko czynów popełnionych przy prowadzeniu wojskowych pojazdów mechanicznych. Wskazuje na to umiejscowienie przepisu w rozdziale przestępstw przeciwko szczególnym obowiązkom służbowym.

2. Podmiotem przestępstwa określonego w art. 144 kkWP jest nie tylko żołnierz w ścisłym tego słowa znaczeniu, lecz również kierowca cywilny zatrudniony w wojsku (art. 69 kkWP).

Żołnierzem prowadzącym pojazd mechaniczny jest nie tylko kierowca, który ma na stałe powierzone prowadzenie

wojskowego pojazdu mechanicznego, lecz każdy żołnierz w rozumieniu art. 69 kkWP, dla którego należyte prowadzenie wojskowego pojazdu mechanicznego jest obowiązkiem służbowym. Podmiotem przestępstwa określonego w art. 144 kkWP może więc być każdy żołnierz, który posiada wymagane przez przepisy wojskowe uprawnienia do prowadzenia wojskowych pojazdów mechanicznych.

3. Czynność wykonawcza przestępstwa określonego w art. 144 kkWP polega na naruszeniu regulaminowych zasad prowadzenia pojazdów mechanicznych lub przepisów jazdy na drogach. Przestępstwo zachodzi więc nie tylko przy naruszeniu ogólnie obowiązujących przepisów określających zasady ruchu na drogach publicznych, lecz i przepisów szczególnych obowiązujących w Siłach Zbrojnych w zakresie prowadzenia wojskowych pojazdów mechanicznych (na przykład przepisów ograniczających maksymalną szybkość jazdy).

4. Przestępstwo określone w art. 144 kkWP można popełnić nie tylko na drogach publicznych, lecz gdziekolwiek bądź, w szczególności na wojskowych terenach zamkniętych, na polach podczas ćwiczeń itp. Jakkolwiek bowiem ogólnie obowiązujące w kraju przepisy drogowe dotyczą jedynie dróg publicznych, to jednak zarządzenia wojskowe nakazują stosowanie bezpiecznej jazdy na wszystkich terenach, a nie tylko na drogach publicznych. Niezastosowanie się do nakazu bezpiecznej jazdy stanowi naruszenie przepisów lub zasad, o których mowa w art. 144 kkWP.

Przy ocenie wymagań „bezpiecznej” jazdy na terenie, na którym nie obowiązują przepisy o ruchu na drogach publicznych, kierować się należy kryteriami zawartymi w tych przepisach, gdyż uwzględniają one najlepiej potrzeby bezpieczeństwa ruchu. Należy przy tym jednak brać przede wszystkim pod uwagę przepisy lokalne (na przykład znaki drogowe) oraz warunki bezpieczeństwa związane z charakterem terenu (na przykład lotniska), na których odbywa się ruch pojazdu.

5. Art. 144 § 1 kkWP dotyczy umyślnego naruszenia regulaminowych zasad prowadzenia pojazdów mechanicznych lub przepisów jazdy na drogach.

Umyślność w zakresie naruszenia regulaminowych zasad prowadzenia pojazdów mechanicznych lub przepisów jazdy na drogach będzie zachodziła wówczas, gdy sprawca świadomie je narusza. Sprawca ma świadomość, że stosowany przez niego sposób jazdy jest wyraźnie zabroniony albo też koliduje z ogólnym nakazem „rozważnej i ostrożnej” jazdy, lecz pomimo to jedzie niewłaściwie. Sytuacja taka będzie zachodziła w szczególności, gdy prowadzący pojazd mechaniczny przekracza liczbowo określoną maksymalną szybkość jazdy, nie stosuje się do sposobu jazdy nakazanego przez znaki drogowe itp.

Natomiast art. 144 § 3 kkWP dotyczy nieumyślnego naruszenia regulaminowych zasad prowadzenia pojazdów mechanicznych lub przepisów jazdy na drogach. Sprawca jedzie nieprawidłowo, nie będąc tego świadom, chociaż może i powinien zdawać sobie sprawę z nieprawidłowości swej jazdy. Sytuacja taka będzie zachodziła w szczególności wówczas, gdy przepisy nie określają wyraźnie właściwego sposobu prowadzenia pojazdu mechanicznego, a jego prawidłowość, to jest zgodność z ogólnym nakazem rozważnej, ostrożnej czy też bezpiecznej jazdy, może być jedynie rezultatem oceny istniejących warunków. Nieumyślność w zakresie naruszenia zasad lub przepisów będzie więc zachodziła między innymi wówczas, gdy sprawca na śliskiej jezdni, na zakręcie, podczas mgły, w skomplikowanej sytuacji drogowej itp. zmniejsza wprawdzie szybkość, lecz czyni to w sposób niedostateczny, przekraczając granicę szybkości bezpiecznej. Sprawca jest przekonany, że uczynił zadość wymaganiom bezpieczeństwa, lecz w istocie jest inaczej, przy czym błąd sprawcy w ocenie bezpieczeństwa jazdy jest zawiniony.

6. Przepięstwo określone w art. 144 kkWP zachodzi wówczas, gdy naruszenie zasad prowadzenia pojazdów mechanicznych lub przepisów jazdy na drogach spowodowało lub mogło spowodować uszkodzenie lub zniszczenie wojskowego pojazdu, nieszczęśliwy wypadek z ludźmi albo inne poważne skutki.

Przepięstwo określone w art. 144 kkWP jest więc przestępstwem skutkowym w tym sensie, że za skutek należy uważać nie tylko wyrządzenie efektywnej szkody, o której mowa w tym przepisie, lecz i spowodowanie sytuacji, w której wyrządzenie takiej szkody było możliwe.

Możliwość wyrządzenia szkody musi być realna i konkretna, a nie abstrakcyjna, przy czym obowiązkiem sądu jest wskazanie w każdym przypadku, na czym ta możliwość polegała.

Ze względu na użycie w art. 144 § 1 kkWP zwrot „albo inne poważne skutki” należy przyjąć, że również przy „uszkodzeniu maszyny” lub „nieszczęśliwym wypadku z ludźmi” chodzi jedynie o zdarzenia o istotnym ciężarze gatunkowym. Za uszkodzenie więc pojazdu mechanicznego w rozumieniu art. 144 kkWP nie można uznać jego zadrapania, wgnięcia błotnika, stłuczenia latarni itp., za nieszczęśliwy wypadek z ludźmi uznać zaś należy spowodowanie co najmniej uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia człowieka.

Skutki, o których mowa w art. 144-§ 1 kkWP (pojmowane również jako „możliwość”), mogą być spowodowane zarówno umyślnie, jak nieumyślnie. W praktyce umyślność w zakresie spowodowania skutku może zachodzić raczej w postaci zamiaru ewentualnego. Zawarte w niniejszych wytycznych uwagi, dotyczące zamiaru ewentualnego w odniesieniu do przestępstwa określonego w art. 215 § 1 kk (II, 8), mają odpowiednie zastosowanie do zamiaru ewentualnego przy przestępstwie określonym w art. 144 § 1 kkWP.

Najbardziej typowa jest jednak sytuacja, gdy sprawcy przypisać można jedynie nieumyślność w zakresie spowodowania skutków określonych w art. 144 kkWP. O tym, czy zachodzi przestępstwo określone w art. 144 § 1 kkWP, czy w art. 144 § 3 kkWP, decyduje wyłącznie stosunek sprawcy do swego działania lub zaniechania, a nie stosunek do ich skutku.

7. W praktyce przepis art. 144 kkWP jest stosowany do większości przestępstw drogowych popełnianych przez żołnierzy prowadzących wojskowe pojazdy mechaniczne. Przepis ten nie eliminuje jednak generalnie stosowania innych przepisów dotyczących przestępstw drogowych, a więc art. 215, 230 § 1, 235 § 2, 236 § 2, 237 § 2 i 242 kk oraz art. 30 i 28 § 1 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu. Ewentualną konkurencję między art. 144 kkWP i wskazanymi wyżej przepisami należy rozstrzygać na podstawie art. 32 § 1 kkWP. W tym zakresie wyjaśnienia wymagają niektóre zagadnienia, a mianowicie:

A) Jeżeli działaniem, o którym mowa w art. 144 § 1 kkWP, sprawca wywołuje umyślnie (to jest także w zamiarze ewentualnym) niebezpieczeństwo katastrofy w komunikacji, wówczas znajduje zastosowanie art. 215 § 1 kk, jako surowszy od art. 144 § 1 kkWP. Pojęcie katastrofy w komunikacji zostało już wyżej omówione. Przepis art. 144 § 1 kkWP należy natomiast stosować w przypadkach, gdy sprawca powoduje zagrożenie życia lub zdrowia jedynie pojedynczych osób lub zagrożenie mienia o zasięgu i w rozmiarach dających się przewidzieć. Kryterium podziału, a zatem kryterium zastosowania kwalifikacji, bądź z art. 215 § 1 kk, bądź z art. 144 § 1 kkWP stanowi rozmiar szkody ocenianej według ilości dóbr naruszonych lub zagrożonych (oczywiście gdy zachodzi umyślność co do zagrożenia lub wyrządzenia szkody).

B) Art. 144 § 1 kkWP jako surowszy eliminuje zastosowanie art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, gdyż prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości stanowi zawsze umyślne naruszenie przepisów drogowych.

C) Art. 144 § 1 i 144 § 3 kkWP eliminuje zastosowanie art. 236 § 2, 237 § 2 i 242 § 3 kk, a art. 144 § 1 kkWP eliminuje ponadto art. 235 § 2 i 242 § 1 kk. W razie spowodowania śmierci człowieka lub najcięższego uszkodzenia ciała określonego w art. 235 § 1 kk wskutek nieumyślnego naruszenia zasad lub przepisów ruchu należy stosować jako surowsze przepisy art. 230 § 1 kk i art. 235 § 2 kk, a nie art. 144 § 3 kkWP. Jeżeli wskutek umyślnego naruszenia przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu sprawca spowodował nieumyślnie śmierć człowieka, istnieje wybór między kwalifikacją z art. 144 § 1 kkWP i art. 230 § 1 kk, gdyż przewidują one jednakowe zagrożenie. Pierwszeństwo należy raczej dać art. 144 § 1 kkWP jako normie kodeksu wojskowego.

8. Przy prowadzeniu na drogach publicznych lub innych miejscach, na których odbywa się normalny ruch drogowy, czołgów, dział pancernych, ciężkich ciągników i innych tego rodzaju wozów specjalnych, kryteria „rozważnej i ostrożnej” jazdy muszą być odpowiednio zastrzeżone w porównaniu z obowiązującymi przy prowadzeniu zwykłych pojazdów mechanicznych. Każda bowiem nieostrożność w prowadzeniu tego rodzaju wozu specjalnego w miejscu dostępnym także dla zwykłego ruchu drogowego stwarza szczególnie wielkie zagrożenie.

9. Do odpowiedzialności dyspozytorów, kierowników warsztatów, dowódców jednostek samochodowych, dysponentów itp. będących żołnierzami za czyny, które stanowią naruszenie obowiązków służbowych przyczyniając się do powstawania wypadków drogowych, ma zastosowanie art. 130 kkWP w tych przypadkach, gdy do osób cywilnych stosuje się art. 286 kk.