



Niektóre problemy dotyczące sprawców wypadków komunikacyjnych – w kodeksach karnych i piśmiennictwie

Traffic accident offenders in the criminal code and the literature – selected problems

ELŻBIETA BOGDANOWICZ, DANUTA HAJDUKIEWICZ

Z Kliniki Psychiatrii Sądowej Instytutu Psychiatrii i Neurologii w Pruszkowie

STRESZCZENIE. W artykule przedstawiono obecnie obowiązujące uregulowania prawne dotyczące sprawców wypadków komunikacyjnych, tj. art. 173, 177 i 178 kk. Ponadto, wskazano przytaczane w piśmiennictwie okoliczności, w których dochodzi do wypadków i powypadkowych zachowań ich sprawców. W szczególności przytoczono charakterystyczne opisy relacji tych kierowców, którzy zbiegli z ich miejsca. Przedstawiono także problem dotyczący ocen tzw. „szoku powypadkowego”.

SUMMARY. The current legal regulations concerning traffic accident offenders, i.e., art. 173, 177 and 178 of the criminal code, are presented. The authors also discuss the contingencies of accidents and accident behaviour of offenders on the basis of their review of the literature. In particular, they discuss the characteristic descriptions of reports given by drivers who fled from the site of the accident. They also discuss the problems involved in assessing so-called “post-accident shock”.

Słowa kluczowe: choroba wypadki komunikacyjne / regulacje prawne

Key words: traffic accidents / legal regulations

W nowym kodeksie karnym z 1997 r. przepisy dotyczące wypadków komunikacyjnych zawarte są w rozdziale XXI „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”, natomiast spowodowanie wypadku nie powodującego poważniejszych skutków stanowią wykroczenie określone w art. 86 kw [Nowe kodeksy karne 1997].

Nowością jest tu wyodrębnienie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu komunikacji z rozdziału przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu. Podstawowe artykuły dotyczące tych przestępstw to art. 173 (spowodowanie katastrofy), art. 177 (spowodowanie wypadku komunikacyjnego) i art. 178 (stan nietrzeźwości lub odurzenia sprawcy i ucieczka z miejsca popełnionego przestępstwa komunikacyjnego).

Art. 173 dotyczy spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub po-

wietrznym zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. W odniesieniu do wypadków samochodowych SN uznał, że takim przestępstwem jest prowadzenie we wczesnych godzinach wieczornych, po ruchliwych ulicach miasta i drodze międzynarodowej o dużym nasileniu ruchu, samochodu ciężarowego o dużej masie przez nietrzeźwego kierowcę w sposób rażąco niezgodny z przepisami i dużą prędkością, które stwarzały stan zagrożenia dla dużej liczby użytkowników drogi oraz spowodowanie w wyniku takiej jazdy zderzenia z innym pojazdem, skutkującym śmiercią kilku jego pasażerów i ciężkim kalectwem innych. Ponadto SN przypisał spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy takiemu sprawcy, który w głębokim stanie nietrzeźwości prowadził samochód po drogach, na których ze względu na porę dnia

panował ożywiony ruch, a skutki wypadku dotknęły grupę dzieci, natomiast nie były połączone z niebezpieczeństwem dla oskarżonego [za: Góral 1998].

Art. 177 dotyczy przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego i mówi: „kto naruszając choćby nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3”. W przypadku, gdy następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 (art. 177 § 2 kk z 1997 r.)

Art. 178 dotyczący ucieczki z miejsca popełnienia przestępstwa traktuje stan nietrzeźwości (odurzenia) i ucieczkę z miejsca przestępstwa jako „znamię osobnego czynu przestępnego i przyjmuje jako podstawę do nadzwyczajnego obostrzenia kary”. Dotychczas stan nietrzeźwości był traktowany tylko jako okoliczność obciążająca przy wymiarze kary. Podobnie traktowana była dotychczas ucieczka z miejsca wypadku, zaś nieudzielenie pomocy ofierze wypadku traktowane było jako wykroczenie.

Interpretacja określenia „zbiegł z miejsca zdarzenia” oznacza umyślne, celowe oddalenie się, ucieczkę z miejsca zdarzenia, by uniknąć zidentyfikowania, uniemożliwić ustalenie rzeczywistych przyczyn wypadku, stanu trzeźwości, czyli chodzi tu „o zamiar uniknięcia lub złagodzenia ewentualnej odpowiedzialności za spowodowanie wypadku”.

Za przestępstwo opisane w art. 178 „sąd orzeka karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości do górnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę”.

Zwracamy uwagę na obostrzenia w nowym kodeksie karnym, które dotyczą tej grupy sprawców. Naszym zdaniem, biegły psychiatra powinien być zorientowany w rodzaju zarzucanego osobie badanej czynu i

jego skutków prawnych, które – jak wykazuje praktyka – ma powiązanie ze stanem psychicznym sprawcy (np. przyjętą postawą obronną).

Problem wypadków komunikacyjnych stał się w krajach o rozwiniętej motoryzacji jednym z najważniejszych problemów społecznych, dotyczy to także Polski, w której wg statystyk rośnie liczba wypadków.

Obszerne omówienie złożonej problematyki tych zagadnień zawarte jest w dziele Brunona Hołysta [1999]. Za autorem tym przytaczamy niektóre z tych informacji, które mogą być przydatne w pracy biegłego psychiatry.

Statystyki wykazują, że w Polsce sprawcami 75% wypadków drogowych są kierowcy. Nadal liczną grupą sprawców pozostają piesi, a najmniejszą grupę stanowią pasażerowie. Do większości wypadków (75–90%) dochodzi z powodu błędów w zachowaniu człowieka, które zależą od czynników zewnętrznych oraz wewnętrznych, takich jak sprawność fizyczna i psychiczna kierowcy. Uważa się, że jedna grupa kierowców – sprawców wypadków, swoim zachowaniem zmienia sytuację normalną, nie zagrażającą wypadkiem w niebezpieczną, zaś druga – swoim zachowaniem w sytuacji niebezpiecznej, spowodowanej przez innych uczestników ruchu, zwiększa ryzyko wypadku.

Autorzy, którzy badali przyczyny wypadków zwracają uwagę na kilka czynników mających związek z ich powstawaniem. Wymieniane jest np. „ryzyko obcego”, czyli sytuacja, kiedy kierowca porusza się w obcym dla siebie terenie. Podnosi się, że nie jest dotychczas dostatecznie zbadane zjawisko psychicznego obciążenia, jakiemu podlega kierowca w takich warunkach. Innym takim czynnikiem jest jazda w nocy, która jest szczególnie niebezpieczna dla osób młodych, o małym doświadczeniu w prowadzeniu pojazdu. W nocy – jak wiadomo – pogorszona widoczność, z czego kierowca nie zawsze zdaje sobie sprawę oraz nadmierna szybkość z powodu mniejszego ru-

chu są przyczyną najbardziej tragicznych wypadków. Młodociany wiek kierowców koreluje także z liczbą powodowanych wypadków, co jest przyczyną podejmowania szeregu prawnych prewencyjnych działań. Pojawił się termin piractwa drogowego, którym określa się kierowców prowadzących pojazdy na trasach szybkiego ruchu, na wjazdach i zjazdach z autostrad w kierunku niezgodnym z przepisami o ruchu drogowym, zmieniających w sposób niedozwolony pasy ruchu, zawracających nagle i jadących w przeciwnym kierunku. Zjawisko to jest obecnie badane kryminologicznie.

Najpoważniejszymi przyczynami wypadków drogowych pozostaje nietrzeźwość kierowców i nadmierna prędkość jazdy. Stan nietrzeźwości dotyczy głównie mężczyzn, którzy stanowią obecnie 97,7% tych sprawców. Stale wprowadzane są nowe regulacje prawne mające zapobiegać temu zjawisku.

Odnotowano, że najbardziej zagrożonym dniem tygodnia, w którym dochodzi do wypadków drogowych jest piątek, a godziny od 15⁰⁰ do 20⁰⁰.

Innym problemem związanym z wypadkami drogowymi jest oddalenie sprawcy z miejsca wypadku. Postanowienie Sądu Najwyższego z 27 sierpnia 1968 r. (Rw 948/68) mówi, że „o ucieczce kierowcy z miejsca wypadku można mówić wtedy, gdy oddała się on, by uniknąć zidentyfikowania go, by utrudnić ustalenie przyczyny wypadku, bądź też, by uniknąć ewentualnej odpowiedzialności za spowodowanie wypadku” [Polony 1978].

Hołyst [1999] przytacza dane, że w ostatnich latach przeciętnie rocznie co dwudziesty kierowca zbiegł z miejsca wypadku. Okazało się, że większość ucieczek ma miejsce w godzinach wieczornych i późnych godzinach nocnych, równie często na obszarach zabudowanych, jak na drogach nie oświetlonych. Zauważono, że najczęściej dochodzi do ucieczek w październiku i listopadzie oraz w grudniu, a następnie w maju, czerwcu i w lipcu. Jeśli chodzi o dni tygo-

dnia, to wyróżniają się tu soboty i niedziele, a następnie piątki i poniedziałki (dni wyjazdów i powrotów weekendowych). Wykształcenie sprawców wypadków pośrednio koreluje z częstością ucieczek – jako przejaw ogólnej kultury i społecznego zdyscyplinowania. Wyniki przeprowadzonych badań wykazały, że osoby te posiadały najczęściej wykształcenie podstawowe lub zawodowe zasadnicze. Skutki prawne spowodowania wypadku komunikacyjnego okazały się także bodźcem do podejmowania ucieczek z miejsca wypadku (chodzi o możliwość utraty prawa jazdy, a tym samym pracy). Można spotkać pogląd, że im surowsze jest prawodawstwo i wyższe kary za spowodowanie wypadku – tym częściej dochodzi do ucieczek z ich miejsca [Polony 1978]. Dotychczasowa karalność sprawców wypadków, jako przejaw poziomu zdyscyplinowania społecznego, koreluje z częstością ucieczek z miejsca wypadku (1/3 sprawców ucieczek była wcześniej karana).

Ocenia się, że blisko 1/3 sprawców ucieczek była w stanie nietrzeźwości alkoholowej. Nie jest to pełna liczba, gdyż właśnie z powodu ucieczki nie można było dokonać pomiaru stężenia alkoholu we krwi sprawcy.

Polony [1978] przytoczył, jako mające wpływ na podjęcie przez kierowcę decyzji o ucieczce, takie okoliczności jak: sytuacja „gdy sprawca uważa zachowanie pokrzywdzonego za główną przyczynę nieszczęścia” i możliwość „pozorowania braku rozeznania w nastąpieniu wypadku” (np. po spowodowaniu oślepienia światłami, w czasie manewru wyprzedzania), kiedy to po zatrzymaniu kierowca twierdzi, że nie wiedział o tym, że w ogóle do wypadku doszło. Autor podał, że ucieczki podejmują także kierowcy nie posiadający prawa jazdy lub poruszający się skradzionymi pojazdami.

Polony [1978] podał przykłady typowych zachowań sprawców wypadków, którzy zbiegli z jego miejsca. Było to: ukrywanie się u znajomych, krewnych, a następnie – po wytrzeźwieniu – zgłoszenie się na policję,

usuwanie śladów uszkodzeń na własnym samochodzie, powracanie na miejsce wypadku innym pojazdem lub pieszo „w celu zorientowania się, co mówią i co wiedzą okoliczni mieszkańcy, jak komentują wypadek”. Sprawca taki „przy sposobności sprawdza topografię miejsca wypadku i uwzględniając ją stara się przygotować linię obrony... czasami na miejscu wypadku pojawia się ktoś z najbliższych zbiegłego kierowcy starając się zebrać informacje o tym, kto i jakie spostrzeżenia o wypadku poczynił, co się stało z ofiarą. Bywa, że sprawca informuje się w szpitalu osobiście (telefonicznie) lub przez krewnych o losie ofiary”.

Nietrzeźwi sprawcy zbiegli z miejsca wypadku unikają natomiast opieki lekarskiej, często po wypadku piją alkohol lub leki sporządzone na alkoholu, aby usprawiedliwić w ten sposób obecność alkoholu w ich krwi.

Hołyst [1999] przytoczył wyniki polskich badań, które wskazują na to, że najczęstszymi motywami ucieczek są: obawa przed odpowiedzialnością, chęć ukrycia stanu nietrzeźwości, obawa przed konsekwencjami zawodowymi, chęć uniknięcia kompromitacji rodzinno-towarzyskich, tłumaczenie, że nie zauważyli wypadku, obawa przed sądem i tzw. „szok powypadkowy”. Część sprawców nie potrafiła podać racjonalnych przyczyn swojego zachowania (co naszym zdaniem bywa często przyczyną zasięgnięcia opinii biegłych psychiatrów). Zwracamy uwagę na zastrzeżenie w nowym kodeksie karnym przepisów dotyczących tej grupy sprawców (art. 178 kk).

Wspomniany powyżej problem tzw. „szoku powypadkowego”, jak wynika z badań Hołysta, nie istnieje w innych krajach. Uznaje się bowiem, że to nie „szok”, a strach przed odpowiedzialnością jest przyczyną ucieczki. Przyjmuje się, że sprawca nie może skutecznie usprawiedliwiać ucieczki z miejsca wypadku i nieudzielenie pomocy jego ofiarom szokiem powypadkowym – ponosi bowiem i tak odpowiedzialność na

ogólnych zasadach prawa. Można też spotkać stanowisko, że odsetek ucieczek z powodu rzeczywistego szoku po wypadku stanowi znikomą część ogółu ucieczek. Zdaniem Hołysta, w badaniach psychologicznych i psychiatrycznych brak jest dotychczas ustaleń, czy istotnie człowiek przeżywa taki „ekstremalny i groźny stan psychofizyczny. Z tego względu w przypadku powoływania się na ucieczkę pod wpływem szoku należałoby zlecać odpowiednie badania specjalistyczne”. Istotnie, zadziwiający jest fakt, że zarówno w podręcznikach psychiatrii, w szczególności psychiatrii sądowej, jak i w piśmiennictwie brak jest nie tylko badań, ale nawet opisów, tego zagadnienia.

W materiale przedstawionym przez Uszkiewiczową w 1960 r. – autorka nie wyodrębniła grupy sprawców wypadków komunikacyjnych, jakby ich wśród 4200 opiniowanych w ogóle nie było. Oczywiście jest zatem, że wraz z rozwojem komunikacji biegli psychiatry i psychologowie będą się z tą problematyką spotykać coraz częściej.

Czczótko i wsp. [1979] przedstawili dwa przypadki opiniowania sprawców przestępstw drogowych, które nastęrczały szczególne trudności. Pierwszy sprawca chorował na cukrzycę – biegli podejrzewali możliwość wystąpienia w okresie czynu zaburzeń świadomości związanych z tą chorobą, ale nie mogli jednoznacznie stwierdzić czy takie zaburzenia wystąpiły, dlatego wydali opinię alternatywną. Drugiemu sprawcy zarzucano, że w okresie czynu był w stanie znacznego odurzenia alkoholem. Biegli stwierdzili jednak, że w okresie krytycznym nałożyło się kilka czynników powodujących u sprawcy zaburzenia psychiczne znacznie ograniczające jego poczytalność: organiczne zmiany w o.u.n., trudną sytuację życiową, która była przyczyną wystąpienia u sprawcy zespołu lękowo-depresyjnego oraz zażywanie przez niego leków uspokajających. Biegli nie mogli jednoznacznie ocenić, czy w okresie krytycznym sprawca był pod wpływem alkoholu, dlatego również alternatywnie wypowie-

dzieli się co do wpływu alkoholu na jego poczytalność. Z jednej strony uważali, że alkohol miał znaczenie drugorzędne, choć mógł pogłębić istniejące zaburzenia. Z drugiej uznali, że mógł to być stan upojenia na podłożu organicznym, a zatem również ograniczyłby poczytalność w stopniu znacznym. Autorzy dodali, że w kompetencji sądu leży ocena czy sprawca mógł przewidzieć wystąpienie takich zaburzeń w rozumieniu art. 25 § 3 dawnego kk, zauważając jak rzadko stosowany jest ten paragraf. Zdaniem autorów, opinie dotyczące sprawców wypadków komunikacyjnych powinny zawierać stwierdzenie, czy są oni nadal zdolni do prowadzenia pojazdów mechanicznych.

W materiale 936 opinii sądowo-psychiatrycznych z lat 1995–1996, pochodzących z różnych szpitali psychiatrycznych w Polsce, Bogdanowicz i Hajdukiewicz [1999, 2000, 2001] stwierdziły, że opinie dotyczące sprawców wypadków komunikacyjnych dotyczyły zaledwie 27 osób, czyli 3% ogółu poddanych obserwacji szpitalnej. Sprawcy ci byli zatem kierowani na obserwację rzadko i można przypuszczać, że w tym okresie większość z nich była opiniowana w trybie ambulatoryjnym. Wszyscy sprawcy – to mężczyźni, w wieku od 35 do 60 lat. Wśród tych 27 osób blisko połowa (14 osób) to sprawcy, u których rozpoznano w okresie krytycznym stan zwykłego upicia alkoholem. Przyczynami wnioskania o obserwację były najczęściej wątpliwości biegłych co do przyczyn podawanej przez nich niepamięci okresu wypadku oraz wystąpienia „szoku powypadkowego” jako przyczyny oddalenia się z miejsca wypadku. Zgromadzone informacje nasuwały biegłym także wątpliwości co do postaci upicia alkoholem, co często jest podnoszone przez obrońców występujących w tych sprawach. Tylko u jednej osoby biegli rozpoznali chorobę psychiczną w postaci zespołu urojeniowego (orzeczono niepoczytalność wobec zarzutu sprawstwa wypadku). W szczególności nie odnotowano przypadku sprawcy

wypadku chorego na chorobę afektywną, gdy tymczasem Modestin i wsp. [1997] stwierdzili, że większość czynów (34%), których sprawcami są ci chorzy – to właśnie wypadki komunikacyjne. Rosenblum [1992] zwraca uwagę na możliwość doprowadzenia do wypadku przez chorych na depresję w wyniku próby samobójczej. Zdaniem autorki zamiar dokonania samobójstwa jest przyczyną 1,7% ogółu wypadków.

Autorzy zajmujący się problemem wypadków komunikacyjnych spowodowanych przez chorych psychicznie twierdzą, że są oni sprawcami niewielkiej liczby wypadków, są one wynikiem stosowania przez kierowców środków psychotropowych, a nie przejawów samej choroby [Thompson i wsp. 1996]. Także osoby z zaburzeniami osobowości i nerwicą są wymieniane jako częściej powodujące wypadki niż osoby nie przejawiające takich zaburzeń. Wyniki badań przeprowadzonych w USA i Danii wykazały, że chorzy na schizofrenię są sprawcami wypadków w podobnym odsetku co osoby zdrowe psychicznie [Rosenblum 1992].

Kłoszewska i Kwiecińska [1997] zwróciły uwagę natomiast na to, że kierowcy cierpiący na chorobę Alzheimera (badania dotyczyły okresu 29 miesięcy od wystąpienia pierwszych jej objawów) są często sprawcami wypadków samochodowych.

PIŚMIENNICTWO

1. Bogdanowicz E, Hajdukiewicz D. Opinie sądowo-psychiatryczne po obserwacjach szpitalnych osób z zaburzeniami psychotycznymi: (1) analiza rodzaju czynów karalnych. *Post Psychiatr Neurol* 1999; 8 (3): 277–89.
2. Bogdanowicz E, Hajdukiewicz D. Opinie sądowo-psychiatryczne po obserwacjach szpitalnych osób z niepsychotycznymi zaburzeniami psychicznymi. Część I. Analiza rodzaju czynów karalnych. *Post Psychiatr Neurol* 2000; 9: 111–26.
3. Bogdanowicz E, Hajdukiewicz D. Opinie sądowo-psychiatryczne po obserwacjach szpi-

- talnych sprawców działających w stanie nietrzeźwości alkoholowej. *Post Psychiatr Neurol* 2001; 10 (4): 359–73.
4. Czeczótko B, Gierowski J, Zięba A. Dwie opinie sądowo-psychiatryczne w wypadkach komunikacyjnych. *Arch Med Kryminol* 1979; 29 (3): 207–13.
 5. Góral R. Kodeks karny. Praktyczny komentarz. Warszawa: Wydawnictwo Zrzeszenia Prawników; 1998: 240–7.
 6. Hołyst B. *Kryminologia*. Wyd. VI. Warszawa: Wydawnictwo PWN; 1999: 494–500.
 7. Kłoszewska I, Kwiecińska E. Prowadzenie pojazdów przez osoby z zaburzeniami psychicznymi. *Post Psychiatr Neurol* 1997; 6: 457–60.
 8. Modestin J, Hug A, Anmann R. Criminal behaviour in males with affective disorders. *J Affect Disord* 1997; 42: 29–38.
 9. Nowe kodeksy karne z 1997 r. z uzasadnieniami. Kodeks Karny. Kodeks Postępowania Karnego. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze; 1997.
 10. Polony J. Wypadki drogowe. Problematyka kryminalistyczna. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze; 1978: 204–8.
 11. Rosenblum DS. Position statement on the role of psychiatrists in assessing driving ability. *Am J Psychiatry* 1992; 2: 274.
 12. Thompson, Nelson D. DVLA regulations concerning driving and psychiatric disorders. *Psych Bull* 1996; 20: 323-5.
 13. Uszkiewiczowa L. Orzecznictwo sądowo-psychiatryczne w świetle 4200 ekspertyz szpitalnych. *Arch Kryminol* 1960.

*Adres: Dr Elżbieta Bogdanowicz, Klinika Psychiatrii Sądowej Instytutu Psychiatrii i Neurologii,
ul. Partyzantów 2/4, 05-802 Pruszków*