

Marek Olszewski*

SCHUTZ DER VERKEHRSSICHERHEIT VOR STRAFTATEN UND ÜBERTRETUNGEN IM POLNISCHEN RECHT

I. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

1. Die Verkehrssicherheit ist eine Funktion vieler Bedingungen, deren Existenz vor allem die Aufrechterhaltung der zu diesem Zweck veröffentlichten Vorschriften absichert.

Ganz allgemein genommen, kann man diese Vorschriften in vier Kategorien einteilen:

a) Vorschriften, die die Prinzipien und Regeln des Vorgehens im Straßenverkehr bestimmen, enthalten im Gesetz vom 1. Februar 1983 — Gesetz über den Straßenverkehr (Gesetzblatt, Nr. 6, Posten 35) — Teil I und II, in der Verordnung der Minister für Verkehrswesen und Innere Angelegenheiten vom 9. August 1983 über die Verkehrszeichen und -signale (Gesetzblatt, Nr. 50, Posten 224) und in anderen besonderen Vorschriften;

b) Vorschriften, die die technischen Bedingungen der Fahrzeuge bestimmen, deren Zulassung zum Verkehr, die technischen Untersuchungen der Fahrzeuge, enthalten u.a. in Teil III des Gesetzes über den Straßenverkehr;

c) Vorschriften, die die Bedingungen bestimmen, denen die Kraftfahrer und Kraftfahrerandidaten hinsichtlich des Alters, der physischen und psychischen Leistungsfähigkeiten sowie der geforderten Fertigkeiten entsprechen sollen, enthalten u.a. in Teil IV des Gesetzes über den Straßenverkehr;

d) Vorschriften, die die Bedingungen bestimmen, denen die Straßen hinsichtlich des Baues, des Schutzes und der Erhaltung entsprechen sol-

* Doz. Dr. habil. Marek Olszewski, Dozent bei dem Lehrstuhl für Strafrecht und Kriminalistik der Universität Łódź.

ten, enthalten vor allem in dem Gesetz vom 21. März 1985 über die öffentlichen Verkehrswege (Gesetzblatt Nr. 14, Posten 60).

Die Taten gegen die Sicherheit des Straßenverkehrs sind eine Verletzung der oben genannten Vorschriften, obwohl es vorkommen kann, daß eben eine Tat, die in Übereinstimmung mit den Vorschriften steht, eine Bedrohung dieser Sicherheit herstellt. Das kann von einer Lücke in den Vorschriften zeugen oder deren Nicht-Adäquanz bzw. von einem so nicht typischen Zusammenstoß von Umständen, daß die mit Rücksicht auf typische Situationen zusammengestellten Vorschriften sich nicht anwenden lassen. Die Schwere dieser Taten ist determiniert nicht nur durch den Charakter der verletzten Vorschrift, sondern auch, oder vielleicht sogar vor allem, durch die Folgen dieser Taten. Von diesem Standpunkt aus kann man die Taten gegen die Verkehrssicherheit in eine der 3 folgenden Gruppen einreihen:

a) das Verursachen von Ereignissen im Straßenverkehr, die auf dem Tod, der Körperverletzung oder Zerrüttung der Gesundheit eines Menschen beruhen, oder auf der Zerstörung bzw. Beschädigung von Eigentum;

b) das Verursachen einer Situation, in der unmittelbar und konkret das Erfolgen solcher Ereignisse, also die Herbeiführung einer realen Gefahr droht;

c) das Nichtbeachten der geltenden Prinzipien und Vorschriften der Verkehrssicherheit, ohne daß dabei eine unmittelbare und konkrete Bedrohung mit den Folgen entsteht, von denen oben die Rede ist, d.h. die Herbeiführung einer abstrakten Gefahr.

Die Taten, die gegen die Verkehrssicherheit gerichtet sind, werden je nach der Schwere, die der Grad der gesellschaftlichen Gefährdung ausdrückt, von dem Gesetzgeber als Straftaten angesehen oder in die Kategorie der Übertretungen gezählt¹. Aber die Einteilung dieser Taten

¹ Nach dem Strafgesetzbuch werden die Straftaten in Verbrechen und Vergehen geteilt (Art. 5 § 1 StGB). Verbrechen sind Taten, auf die eine Freiheitsentzugsstrafe für nicht weniger als 3 Jahre oder eine strengere Strafe ausgesetzt ist (Art. 5 § 2 StGB). Vergehen sind andere Taten, auf die eine Strafe ausgesetzt ist, die 3 Monate Freiheitsentzug, 3 Monate Freiheitsbeschränkung oder 50 000 Złoty Geldstrafe überschreitet (Art. 5 § 3 StGB). Ein Verbrechen kann man nur aus vorsätzlicher Schuld begehen; ein Vergehen kann man auch aus fahrlässiger Schuld begehen, wenn es das Gesetz so bestimmt (Art. 6 StGB). Straftaten gehören im ganzen in die Kompetenz der Gerichte.

Nach dem Übertretungsgesetzbuch sind Übertretungen Taten, auf die eine Grundstrafe des Arrests bis zu 3 Monaten ausgesetzt ist, sowie die Strafe der Freiheitsbeschränkung bis zu 3 Monaten, eine Geldstrafe bis zu 50 000 Złoty oder ein Verweis (Art. 1 des Übertretungsgesetzbuches). Die Übertretung kann man sowohl aus vorsätzlicher wie auch aus fahrlässiger Schuld begehen, es sei denn, daß das

in die Gruppen a—c drückt nur annähernd die Abstufung der gesellschaftlichen Gefährlichkeit aus.

Die Taten aus der Gruppe a sind natürlich eine Domäne des Strafrechts, obwohl einige kleinere Beschädigungen des Eigentums in die Gruppe der Übertretungen gezählt wurden.

Die Taten aus der Gruppe b repräsentieren eine beachtliche Spannweite der gesellschaftlichen Gefährlichkeit, deren Grad davon abhängt, was droht und in welchen Ausmaßen. Daher wurden einige der Taten, die die reale Gefahr negativer Ereignisse im Verkehr herbeiführen, zu Straftaten gerechnet, die übrigen sind Übertretungen.

Die Taten aus der Gruppe c ist ein Bereich der Pönalisierung in dem Übertretungsgesetzbuch, obwohl auch hier Ausnahmen vorkommen in Form der Anerkennung einiger Taten dieser Kategorie als Straftaten.

2. Die Typen der Verkehrsstraftaten sind im Strafgesetzbuch im XX. Kapitel beschrieben — „Straftaten gegen die allgemeine Sicherheit, sowie gegen die Sicherheit im Verkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft.“ Sie erschöpfen nicht den ganzen Bereich der Straftaten gegen die Verkehrssicherheit; die übrigen werden aus anderen Vorschriften des Strafgesetzbuches qualifiziert und werden in der Regel nicht Verkehrsdelikte genannt².

Die Überschrift des XX. Kapitels StGB verweist direkt auf zwei Arten der Schutzobjekte, ohne deutlich zu präzisieren, in welchem gegenseitigen Verhältnis sie zueinander verbleiben. Es ist anzunehmen, daß von den Vorschriften dieses Kapitels Taten qualifiziert werden, die zu einer der drei Gruppen gehören: Straftaten, die ausschließlich die Verkehrssicherheit gefährden, Straftaten, die ausschließlich gegen die allgemeine Sicherheit gerichtet sind und die dritte Gruppe von

Gesetz eine Verantwortung für die Übertretung nur aus vorsätzlicher Schuld vorsieht (Art. 5 des entsprechenden GB).

Übertretungen gehören in die Kompetenz der Kollegien für Übertretungssachen als nichtgerichtliche Organe, die ausschließlich aus ehrenamtlichen Funktionären zusammengestellt sind, welche an den regionalen Organen der staatlichen Verwaltung der Grundstufe tätig sind. Von den Rechtssprüchen der Kollegien der I. Instanz steht die Berufung in ein Kollegium der II. Instanz zu, das am regionalen Organ der staatlichen Verwaltung der Wojewodschaftsstufe tätig ist, es sei denn, daß die Grundstrafe des Arrests oder der Freiheitsbeschränkung verhängt wurde. In diesem Fall steht das Mittel der Verklagung in Form der Forderung zu, die Streitsache auf den Weg des Gerichtsverfahrens zu leiten.

² Direktiven der Rechtspflege und Gerichtspraxis in Fragen um Verkehrsstraftaten (V KZP 2/74), beschlossen von dem Obersten Gericht am 28. Februar 1975, im weiteren „Direktiven“ genannt (OSN KW Nr. 3—4/1975), These 1.

Straftaten, die einen Angriff auf beide diese Schutzobjekte gleichzeitig darstellen.

Verkehrsstraftaten sind in ihrem Wesen gegen das Leben, die Gesundheit oder das Eigentum gerichtet und enthalten aus diesem Grund Merkmale von Straftaten, die im Kapitel XXI des Strafgesetzbuches — „Straftaten gegen das Leben und die Gesundheit“ bestimmt sind. Es kommt hier zu einer scheinbaren Gesetzkonkurrenz nach der Regel *lex specialis derogat legi generali* und daher bildet im Falle des Todes oder der Körperbeschädigung im Verkehr eine entsprechende Vorschrift aus dem Kapitel XX eine besondere und ausschließliche Grundlage der strafrechtlichen Verantwortung. Wenn es keine Gesetzkonkurrenz gibt, dann bildet die Regelung aus dem Kapitel XX StGB die selbständige Grundlage der Pönalisierung, wie z.B. die fahrlässige Beschädigung des Eigentums.

Kapitel XI des Übertretungsbuches — „Übertretungen gegen die Sicherheit und Ordnung im Verkehr“ — unterscheidet zwei Arten der Schutzobjekte: die Sicherheit und die Ordnung im Verkehr. Die Verantwortung für Übertretungen erfaßt also nicht nur die Verschlechterung des Standes der Verkehrssicherheit, sondern auch dessen Desorganisation. Man kann also auf Übertretungen verweisen, die ausschließlich die Verkehrssicherheit gefährden, solche, die ausschließlich dessen Ordnung verletzen, aber die meisten Übertretungen richten sich gegen beide Schutzobjekte.

Die Überschrift des XI Kapitels des Übertretungsgesetzbuches nennt keine Verkehrszonen, stattdessen bedient sie sich des kollektiven Begriffes des Verkehrs, den man eher mit öffentlichen Transportmitteln assoziiert und der daher nicht so adäquat das Wesen der Sache wiedergibt. Aber der Inhalt dieses Kapitels ermöglicht es festzustellen, daß es in ihm um Übertretungen geht, die vor allem mit dem Straßenverkehr verbunden sind, denn die entschiedene Mehrheit der dort beschriebenen Taten bezieht sich auf die Bewegung jeglicher Fahrzeuge auf öffentlichen Wegen.

Verkehrsübertretungen als Taten, die in ihrer Mehrheit den Stand der Sicherheit verschlechtern, verletzen zugleich die Sicherheit von Personen und Eigentum, also Werte, die unter dem Schutz des Kapitels X des Übertretungsgesetzbuches stehen. Daher befinden sich auch die Vorschriften über Verkehrsübertretungen mit den Vorschriften des dortigen Kapitels in der Regel in einer scheinbaren Gesetzkonkurrenz (*lex specialis — lex generalis*). Der Grund ihrer Aussonderung, ähnlich wie der Verkehrsstraftaten, ist die besondere Rolle, die im heutigen Leben der Straßenverkehr spielt.

II. VERKEHRSSTRAFTATEN

1. Kapitel XX des Strafgesetzbuches, das die schwersten Formen der Verletzung der Verkehrssicherheit pönalisiert (Tatengruppe a), vollzieht deren Einteilung in zwei Kategorien und verbindet mit jeder verschiedene Konsequenzen im Bereich der Verantwortung, nämlich:

— Verursachung des Todes, der Körperverletzung oder Zerrüttung der Gesundheit des Menschen oder einen beachtlichen Schaden im Eigentum, in Verbindung mit dem Straßenverkehr (Art. 145 § 1—3 StGB)³,

— Katastrophe im Verkehr zu Lande, zu Wasser oder in der Luft (Art. 136 § 1 Punkt 1 und § 2 StGB)⁴.

Eine Erklärung erfordert vor allem der Begriff des Straßenverkehrs als einer der Arten des Landesverkehrs. Der Begriff setzt das Bestehen von 3 Elementen voraus:

— physische Bewegung aller Arten von Fahrzeugen, besonders der mechanischen,

³ „Art. 145 § 1. Wer, auch fahrlässig, die Prinzipien der Sicherheit des Verkehrs zu Lande, zu Wasser oder in der Luft verletzt, und dadurch eine fahrlässige Körperverletzung oder eine Zerrüttung der Gesundheit einer anderen Person oder einen beachtlichen Schaden im Eigentum verursacht, verfällt der Strafe des Freiheitsentzugs bis zu 3 Jahren.

§ 2. Wenn die Folge der Verletzung der Prinzipien der Verkehrssicherheit der Tod, eine schwere Körperverletzung oder eine schwere Zerrüttung der Gesundheit einer anderen Person ist, verfällt der Täter in die Strafe des Freiheitsentzugs von 6 Monaten bis zu 8 Jahren.

§ 3. Wenn der Täter im Zustand der Trunkenheit ein Kraftfahrzeug oder ein anderes Fahrzeug lenkt und dabei eine Straftat begeht, die im § 1 oder 2 bestimmt ist, verfällt er in die Strafe des Freiheitsentzugs von 1 Jahr bis 10 Jahren“.

Laut Art. 46 des Gesetzes vom 26. Oktober 1982 über die Erziehung in Nüchternheit und das Entgegenwirken dem Alkoholismus (Gesetzblatt Nr. 35, Posten 23): — erfolgt der Zustand nach Alkoholgenuß, wenn die Konzentration von Alkohol im Blut mehr als 0,2‰ und bis 0,5‰ beträgt, — der Zustand der Trunkenheit liegt vor, wenn die Alkoholkonzentration im Blut 0,5‰ überschreitet.

⁴ „Art. 135 § 1. Wer ein Ereignis herbeiführt, das das Leben oder die Gesundheit der Menschen oder das Eigentum in beachtlichem Ausmaß gefährdet, und das die Form hat: 1) einer Katastrophe im Verkehr zu Lande, zu Wasser oder in der Luft, 2) [...], 3) [...] — verfällt in die Strafe des Freiheitsentzugs für eine Zeit, die nicht kürzer ist als 3 Jahre.

§ 2. Wenn der Täter fahrlässig vorgeht, verfällt er in die Freiheitsentzugsstrafe von einem Jahr bis zu 8 Jahren“.

„Art. 137 § 1. Wer die unmittelbare Gefahr eines Ereignisses herbeiführt, das im Art. 136 § 1 genannt wurde, verfällt in die Strafe des Freiheitsentzugs von 6 Monaten bis zu 8 Jahren.

§ 2. Wenn der Täter fahrlässig vorgeht, verfällt er in Freiheitsentzugsstrafe bis zu 3 Jahren“.

— abgesteckter Raum für die Bewegung der Fahrzeuge — in Zusammenhang damit unterliegen alle Personen, nicht nur diejenigen, die die Fahrzeuge leiten, sondern auch Fußgänger, den festgelegten Regeln des Verhaltens in diesem Raum,

— der Fahrzeugverkehr vollzieht sich, ganz allgemein genommen, zu Kommunikationszwecken.

Das Strafgesetzbuch bedient sich nicht des Begriffes „Unfall“ zur Bezeichnung der meisten negativen Ereignisse im Verkehr, sondern beschreibt sie nur. Wahrscheinlich entschieden darüber die Schwierigkeiten im Konstruieren einer zufriedenstellenden Definition. Wenn man aber berücksichtigt, daß der Terminus „Verkehrsunfall“ in der Alltags- und der Juristensprache stark verankert ist, so wendet man die terminologische Konvention an, daß man mit diesem Begriff die Ereignisse im Verkehr bezeichnet, die im Art. 145 § 1 und 2 StGB genannt werden. Es ist natürlich eine gedankliche Kürzung, die die technische Handhabung der Konstruktion dieser Vorschrift erleichtert. Die schwersten Verletzungen der Verkehrssicherheit werden dagegen mit dem gesetzlichen Begriff „Katastrophe im Verkehr“ (Verkehrskatastrophe) bezeichnet, was wiederum eine Erklärung ihres Wesens erfordert.

Ein Unfall oder eine Katastrophe im Straßenverkehr finden dann statt, wenn sie sich in einem Raum ereignet haben, der für den Verkehr von Fahrzeugen bestimmt ist. Es geht vor allem um öffentliche Straßen, aber auch um alle Gebiete, die für die geschlossene Bewegung von Fahrzeugen bestimmt sind, z.B. Flugplätze, das Gelände eines Industriebetriebs, ein Bauplatz u.dgl.m. Wenn der Kraftwagen einen Menschen auf einer Wiese angefahren hat und wenn dieser verletzt wurde, so ist ein solches Ereignis kein Verkehrsunfall. Kein Verkehrsunfall ist auch der Tod eines Sportanhängers, der von einem an einer Rallye teilnehmenden Kraftwagen angefahren wurde, denn der Verkehr von Kraftwagen in Sportveranstaltungen ist durch keine Kommunikationszwecke verursacht.

2. Die objektive Seite der Straftat vom Art. 145 StGB besteht aus zwei Gruppen von Merkmalen: a) Verletzung der Prinzipien der Verkehrssicherheit, b) Verursachung der in § 1 oder 2 genannten Folgen.

Ad a) Der Verzicht auf das formale Kriterium der Vorschriften des Straßenverkehrs zugunsten der „Prinzipien der Verkehrssicherheit“ ist eine zutreffende legislatorische Maßnahme. Er ermöglicht es nämlich, bei der rechtlichen Qualifizierung der Tat neben den Vorschriften selbst auch die Direktiven des Vorgehens zu berücksichtigen, die sich aus dem im Straßenverkehr fundamentalen Prinzip der Vorsicht ergeben und die nicht kodifiziert sind. Die Vorschriften beziehen sich auf ty-

pische Situationen, und es geht doch darum, sich auch in nicht typischen Situationen richtig zu verhalten oder in solchen, die man durch Vorschriften nicht bestimmen kann. Für die Einschätzung des Verhaltens des Täters haben diese Prinzipien die gleiche Bedeutung wie die Normen, die in den Vorschriften des Gesetzes über den Straßenverkehr ausgedrückt sind⁵.

Ad b) Die Straftat der Verursachung eines Verkehrsunfalls tritt in Form von zwei Typen auf, die durch die in ihnen bestimmten Folgen charakterisiert sind: der Grundtyp, der auf der Verursachung der Körperbeschädigung oder der Zerrüttung der Gesundheit oder eines beachtlichen Schadens im Eigentum beruht (§ 1), sowie der qualifizierte Typ, der auf der Verursachung des Todes, einer schweren Körperbeschädigung oder einer schweren Zerrüttung der Gesundheit beruht (§ 2). Die Auslegung der für die Bezeichnung der Folgen aus den § 1 und 2 benutzten Formulierungen stützt sich auf die Vorschriften des Kapitels XXI über die Straftaten gegen das Leben und die Gesundheit (Art. 155 und 156 StGB).

Es gibt keine Straftat vom Art. 145 StGB, wenn der Täter in dem von ihm verursachten Unfall nur selbst Körperverletzungen davontrug ohne Schaden für Leben und Gesundheit anderer Personen. Darauf verweist die Wendung „einer anderen Person“. Für das Ausbleiben der Pönalisierung eines solchen Unfalls spricht das Argument, daß das Schicksal bereits den Täter bestraft hat.

Bei der Interpretation der Folge in Form eines „beachtlichen Schadens im Eigentum“ nimmt man an, daß es, wenn der Unfall nur auf einem beachtlichen Schaden am eigenen Besitztum des Täters beruhte, keine Straftat vom Art. 145 StGB gibt. Der Täter ist also nur dann verantwortlich, wenn der Schaden Volkseigentum oder fremdes Eigentum betrifft. Daß der Unfall ausschließlich auf materiellem Schaden beruhte, ist oft das Ergebnis eines günstigen Zusammenfalls von Umständen; in den meisten Fällen umfaßt die Bedrohung auch das Leben und die Gesundheit anderer Personen. Es ist das Motiv der Erfassung durch die Pönalisierung der Verursachung allein des materiellen Schadens im Straßenverkehr.

Art. 145 betont den Kausalzusammenhang zwischen der Verletzung der Prinzipien der Verkehrssicherheit und den Folgen aus § 1 oder 2. Die Betonung dieser Tatsache ist insofern wichtig, als es zu einer Koinzidenz der Verletzung der Verkehrsvorschriften und des Unfalls kom-

⁵ K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej* (Straftaten gegen die Sicherheit im Straßenverkehr), Warszawa 1973, S. 127 f; Direktiven, These 6.

men kann. Wenn die Verletzung eines Prinzips der Sicherheit nicht die Bedingung eines Unfalls war, der sich dann als die Folge einer anderen Ursache erwies, gibt es keine Straftat vom Art. 145 StGB.

Das Merkmal der Verletzung der Prinzipien der Verkehrssicherheit entscheidet über den Kreis der Personen, die Subjekte einer Straftat vom Art. 145 StGB sein können. Gehorsam für die Regeln des Vorgehens im Straßenverkehr ist ausschließlich für die Person verbindlich, die sich gegenwärtig im Verkehr befindet. Der Begriff des Teilnehmers ist breit zu verstehen; durch diese Bezeichnung versteht man alle diejenigen, die verschiedenartige mechanische und andere Fahrzeuge leiten (Pferdewagen, Fahrräder, Handwagen u.dgl.m.) wie auch Fußgänger.

Die subjektive Seite der Straftat vom Art. 145 StGB kann sich unterschiedlich gestalten. Die benutzte Wendung: „wenn auch nur fahrlässig“ bezieht sich auf die Verletzung der Prinzipien der Verkehrssicherheit aus der ersten Gruppe von Merkmalen und bedeutet, daß es vorsätzlich oder fahrlässig sein kann.

Wenn das Verletzen der Verkehrsvorschriften, denn darum geht es vor allem — vorsätzlich geschieht, dann nimmt die Schuld die Form eines unbedingten Vorsatzes an (*dolus directus*). Wenn dagegen der Täter sich dessen nicht bewußt ist, daß er eine Vorschrift verletzt, er hat z.B. das Verkehrszeichen des Linksabbiegsverbots nicht bemerkt, dann ist seine Schuld fahrlässig in Form einer Nachlässigkeit (*negligentia*).

In der Praxis des Straßenverkehrs tritt der bedingte Vorsatz (*dolus eventualis*) als Form der vorsätzlichen Schuld sowie die Leichtsinnigkeit (*luxuria*) als Form der fahrlässigen Schuld den Verkehrsvorschriften gegenüber wesentlich seltener auf. Sie finden eher in bezug auf die nicht kodifizierten Prinzipien der Sicherheit statt, z.B. dann, wenn die Situation auf der Straße eine Verringerung der Geschwindigkeit erforderte, aber der Kraftfahrer tat das nicht, womit er in Kauf nahm, daß seine Fahrt objektiv unvorsichtig sein wird (bedingter Vorsatz).

Ganz anders gestaltet sich die Schuld in bezug auf die Folgen, die in Art. 145 § 1 oder 2 als zweite Gruppe der Merkmale der subjektiven Seite genannt werden. Das Gesetz fordert *expressis verbis* Fahrlässigkeit, also Leichtsinnigkeit oder Nachlässigkeit. Bei der ersten dieser Formen der fahrlässigen Schuld sieht der Täter die Möglichkeit des Unfalls voraus, nimmt aber an, indem er die Situation falsch einschätzt, daß er ihn vermeiden wird. Bei der zweiten ist sich der Täter dessen nicht bewußt, daß der Unfall erfolgen kann, obwohl man ihm den Vorwurf machen kann, daß er ihn voraussehen konnte und sollte.

Auf dem Hintergrund der sich so gestaltenden subjektiven Seite der Straftat vom Art. 145 StGB kann sich die psychische Einstellung des

Täters zu seiner Verhaltensweise im Straßenverkehr in mehreren Relationen gestalten, von denen zwei in der Alltagspraxis dieses Verkehrs typisch sind.

Die erste Relation beruht auf der Verletzung der Prinzipien der Verkehrssicherheit mit unbedingtem Vorsatz bei der gleichzeitigen und unbegründeten Annahme, daß es zu dem Unfall nicht kommen wird (Leichtsinnigkeit). Die zweite beruht auf der verschuldeten Unbewußtheit des Täters, daß er diese Prinzipien verletzt (Nachlässigkeit), wobei dies von der verschuldeten Unbewußtheit begleitet ist, daß es zu dem Unfall kommen kann (auch Nachlässigkeit). Denn derjenige, der annimmt — auch falsch — daß er sich im Straßenverkehr richtig verhält, weiß nicht, daß er einen Unfall verursachen kann. Es geht doch nicht um die Institution des Täters, und auch nicht um ein abstraktes Wissen, daß Unfälle vorkommen, denn das weiß jeder, sondern um das Vorausehen auf dem Hintergrund einer konkreten faktischen Situation.

Ein wesentliches Element der Subjektseite der Straftat vom Art. 145 StGB ist die leider vorkommende Betrunkenheit des Täters. Daher sieht der § 3 dieses Artikels eine verschärfte Verantwortung für das Begehen einer im § 1 oder 2 bezeichneten Straftat durch einen Täter, der ein mechanisches Fahrzeug im Zustand der Trunkenheit leitet.

3. Art. 136 StGB droht strenge Strafen an für die Herbeiführung bestimmter Ereignisse, darunter für die Verursachung einer Katastrophe im Verkehr zu Lande, zu Wasser oder in der Luft. Das Schaffen für die Katastrophe einer besonderen Grundlage der Verantwortung ergibt sich aus dem Motiv, diese anders zu gestalten, verglichen mit dem Art. 145 StGB und den allgemeinen Vorschriften, die die Verantwortung für die Verursachung von Tod, Körperverletzung oder Zerrüttung der Gesundheit bestimmen, sowie für die Zerstörung oder Beschädigung von Eigentum. Welche Eigenschaften kennzeichnen also die Katastrophe unter allen gefährlichen und schädlichen Ereignissen im Straßenverkehr?

Nach dem Strafgesetzbuch ist die Herbeiführung einer Katastrophe eine Straftat gegen die allgemeine Sicherheit und beruht ähnlich wie andere Straftaten mit dem gleichen Charakter auf dem Verursachen eines Ereignisses, das die Ursache einer allgemeinen Bedrohung ist, oder auf dem Hervorrufen allgemein gefährlicher Situationen. Das Wesen der allgemeinen Gefährdung ist in der Begründung des Entwurfs des Strafgesetzbuches mit folgenden Worten treffsicher charakterisiert worden: „wenn sie tatsächlich einer größeren Zahl von Menschen oder Vermögensgegenständen droht, oder sie einer unbestimmten Zahl von Menschen oder Eigentum droht, die sich in der Reichweite der Gefährdung befinden können“.

Art. 136 StGB führt die Verkehrskatastrophe unter dem Ereignissen an, die „das Leben oder die Gesundheit der Menschen oder des Eigentums in beachtlichen Ausmaßen“ gefährden. Die Direktiven des Obersten Gerichts bezeichnen die Katastrophe als „ein Ereignis, das auf plötzliche und gefährliche Weise den Landesverkehr stört, konkrete, in ihrem Umfang weite und empfindliche Folgen herbeiführt, die eine größere Zahl von Menschen und Gut in größeren Ausmaßen erfassen und die eine Bedrohung der allgemeinen Sicherheit mit sich bringen“⁶. Die Direktiven machen reale Folgen in Form zahlreicher beschädigter Personen erforderlich, oder — als eine alternative Folge — materielle Schäden von beachtlichen Ausmaß (z.B. die Entgleisung eines Zuges ohne Menschenopfer). Diese Folgen sollen von einer Bedrohung der allgemeinen Sicherheit begleitet sein.

In der Literatur wurde der Vorschlag gemacht, als Bedingung der Bezeichnung eines Ereignisses als einer Katastrophe die Zahl von 6 benachteiligten Personen anzunehmen⁷. Jedenfalls ist eine Katastrophe — und es ist eine Bezeichnung, hinter der sich die verschiedensten Verflechtungen faktischer Umstände verbergen können⁸ — ein Ereignis, das mit seinen Ausmaßen und seiner Reichweite einen gewöhnlichen Straßenunfall überragt.

Subjekte der Straftat der Verursachung einer Verkehrskatastrophe können nicht nur die Teilnehmer des Straßenverkehrs sein, was sich aus der Tatsache ergibt, daß die Verletzung der Prinzipien der Verkehrssicherheit kein Merkmal dieser Straftat ist.

Die subjektive Seite dieser Straftat kann sich als vorsätzliche (§ 1) oder fahrlässige (§ 2) Schuld gestalten. Im Falle der Verursachung einer Katastrophe im Verkehr durch dessen Teilnehmer ist sie das Ergebnis der Verletzung der Prinzipien der Sicherheit und dann kann sich die Schuld des Täters genauso gestalten wie auf dem Hintergrund des Art. 145 StGB. Insbesondere ist die Situation möglich, daß jene Prinzipien bewußt verletzt wurden und daß die Verursachung der Katastrophe selbst als fahrlässig qualifiziert wird.

4. Unter den Taten, die im Straßenverkehr die reale Gefahr solcher Ereignisse herbeiführen wie Verkehrsunfälle und -katastrophen (Tatengruppe b), hat das Strafoesetzbuch nur die Gefahr der Herbeiführung einer Katastrophe in die Reihe der Verkehrsstraftaten gestellt.

⁶ Direktiven, These 12.

⁷ K. Buchała, a.a.O., S. 66.

⁸ J. Kochanowski, *Przestępstwo spowodowania katastrofy w ruchu lądowym w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego* (Die Straftat der Herbeiführung einer Katastrophe im Landverkehr im Lichte der Rechtsprechung des Obersten Gerichts), NP 1979, Nr. 11, S. 54 ff.

Art. 137 StGB sieht die Verantwortung für die Herbeiführung einer unmittelbaren Gefahr der im Art. 136 § 1 StGB genannten Ereignisse vor, darunter der Verkehrskatastrophe. In Übereinstimmung mit der Konstruktion des Art. 136 StGB sind diese Ereignisse als solche anzusehen, die sich aus dem Zustand der allgemeinen Gefahr ergeben, die reale Gefahr der Katastrophe im Verkehr ist also die Verursachung des Zustandes einer allgemeinen Bedrohung. Die Pönalisierung erfolgt bei beiden Formen der Schuld (§ 1 und 2).

Die Entwicklung einer Situation, in der allgemein das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentum in beachtlichen Ausmaßen bedroht sind, führt nicht immer zu einer Katastrophe im Straßenverkehr. Trotz der anfangs beachtlichen Bedrohung endet sie mitunter glücklich, ohne irgendwelche Folgen oder mit unwesentlicheren Folgen; ihre Verursachung kann die Merkmale einer anderen Straftat ausschöpfen.

Je nach den Ausmaßen der herbeigeführten Gefahr, der Schuld des Täters und der hervorgerufenen Folgen kann man mit Hilfe der kumulativen Qualifizierung der Straftat verschiedene Anordnungen der Merkmale des strafrechtlichen Vorgehens im Straßenverkehr berücksichtigen. Zum Beispiel — wenn die Gefahr einer Katastrophe vorsätzlich herbeigeführt wurde (z.B. halsbrecherische Fahrt mit übermäßiger Geschwindigkeit durch verkehrsreiche Straßen), und wenn alles mit Folgen endete, die das Ereignis als Unfall vom Art. 145 StGB qualifizieren, dann beziehen sich auf eine Tat die Vorschriften des Art. 137 § 1 und des Art. 145 § 1, 2 oder 3 StGB. Wenn wiederum der Täter fahrlässig die Prinzipien der Verkehrssicherheit verletzte und dadurch fahrlässig die Gefahr einer Katastrophe herbeiführte, verursachte er Folgen, von denen im Art. 145 StGB die Rede ist (z.B. der Fahrer übersah ein Verkehrszeichen der Geschwindigkeitsbeschränkung vor einer scharfen Kurve, was zum Zusammenstoß mit einem aus der Gegenrichtung fahrenden Omnibus führte), dann treten in seiner Tat Merkmale der Straftat vom Art. 137 § 2 und vom Art. 145 § 1, 2 oder 3 StGB auf. In Übereinstimmung mit der vom Gesetzbuch vorgesehenen Regel wird dann die Strafe nach der Vorschrift verhängt, die die strengste Strafe vorsieht.

Die Herbeiführung der Gefahr von Ereignissen, die im Art. 145 StGB bestimmt sind, ist nicht in Form einer besonderen Vorschrift erfaßt. Trotzdem kann im Falle des Begehens besonders ernsthafter Verletzungen der Prinzipien der Verkehrssicherheit die Gefahr des Verkehrsunfalls als vorsätzliche oder fahrlässige Gefährdung des Menschen im Sinne der unmittelbaren Gefahr des Lebensverlustes, einer schweren Körperbeschädigung oder einer schweren Zerrüttung der Gesundheit qualifiziert werden (Art. 160 StGB).

5. Taten, die die einzelnen, durch Vorschriften erfaßten Bedingungen der Verkehrssicherheit verletzen, die aber keine Unfälle oder Katastrophen und auch ihre reelle Gefahr nicht verursachen, bilden mit Hinsicht auf ihre verhältnismäßig geringe Bedeutung in der Regel keine Straftaten. Der Bereich ihrer Pönalisierung ist das Gesetz über die Übertretungen. Es sind Taten, die zur Gruppe c gezählt werden, mit Hinsicht darauf, daß sie den Stand einer abstrakten Bedrohung verursachen.

An diese Regel hält sich das Strafgesetzbuch, macht hier aber zwei Ausnahmen, die in den Art. 146 und 147 StGB bestimmt sind; es bemerkt in ihnen einen so hohen Grad der gesellschaftlichen Gefährlichkeit, daß diese Taten durch eine strafrechtliche Pönalisierung erfaßt werden. Ihr gemeinsamer Nenner ist das die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdende Verhalten von Personen, die besonders wichtige Funktionen im Bereich dieses Verkehrs ausüben, obwohl sie im Augenblick der Tat nicht dessen Teilnehmer sind.

6. Der Art. 146 StGB pönalisiert bestimmte Typen der Verhaltensweise von Personen, die mit der besonderen Pflicht belastet sind, Entscheidungen zu treffen über die Zulassung von mechanischen Fahrzeugen zum Verkehr, sowie über die Zulassung von Personen zum Führen dieser Fahrzeuge. Die besondere Pflicht, die die strafrechtliche Verantwortung bedingt, kann sich ergeben aus:

— der Ausübung einer Funktion, die unmittelbar mit der Pflicht verbunden ist, sich um den technischen Stand der Fahrzeuge zu kümmern und über ihre Zulassung zum Verkehr zu entscheiden, oder auch mit der Pflicht der Nüchternheitskontrolle und der Qualifikationen von Personen, die ein mechanisches Fahrzeug leiten sollen;

— einem Vertrag über die Instandhaltung oder Reparatur von mechanischen Fahrzeugen⁹.

Zu dem Kreis dieser Personen gehören Transportleiter, Fahrdienstleiter, Personen, die die Diagnose des technischen Standes des Fahrzeugs durchführen, Personen, die den Stand des Fahrzeugs nach der Durchführung der Wartungs- und Überholungsarbeiten kontrollieren, Funktionäre der Bürgermiliz, Inspektoren des Straßenverkehrs u.dgl.m.

Die objektive Seite der Straftat vom Art. 146 StGB verweist darauf, daß es der Typ einer formalen (folgelosen) Straftat ist. Die Tat kann sich in zwei Formen veräußern. Die erste beruht auf dem Treffen einer Entscheidung über die Zulassung zum Verkehr eines Fahrzeuges in einem Zustand, der unmittelbar die Straßensicherheit gefährdet. Zur Anwendung dieser Vorschrift reicht es nicht aus, irgendeinen technischen

⁹ Direktiven, These 17.

Fehler aufzudecken, sondern nur einen solchen, der eine hohe Wahrscheinlichkeit eines Unfalls oder einer Katastrophe schafft (z.B. das Fehlen des Stopplichtes), was nicht bedeutet, daß auf diese Weise die Gefahr dieser Ereignisse bereits unmittelbar herbeigeführt worden ist.

Die zweite Form der Tat beruht auf dem Treffen einer Entscheidung über die Zulassung zum Führen eines mechanischen Fahrzeugs durch eine Person, die sich im Zustand der Trunkenheit befindet oder die nicht die erforderlichen Berechtigungen besitzt.

Der Art. 146 StGB ist konstruiert als vorsätzliche Straftat. In Ausnahmefällen kann die fahrlässige Schuld von Personen aus dem Kreis der Subjekte der Straftat von Art. 146 StGB die Grundlage der strafrechtlichen Verantwortung bilden, allerdings unter der Bedingung, daß die Zulassung von ihnen des Fahrzeugs zum Verkehr oder die Zulassung der gegebenen Person zum Führen eines Fahrzeugs die Merkmale einer anderen fahrlässigen Straftat aufweist. Wenn also der Täter einer Straftat vom Art. 146 StGB mit dieser Tat die Gefahr einer Katastrophe herbeiführt, dann wird diese Vorschrift mit dem Art. 137 § 2 StGB zusammenstoßen.

7. Die Sicherheit des Straßenverkehrs hängt in immer höherem Grade von dem Verhalten von Personen ab, die zur Absicherung des richtigen und sicheren Verkehrs der Fahrzeuge berufen sind. Daher mißt das Strafgesetzbuch große Bedeutung der psychischen Leistungsfähigkeit dieser Kategorie von Personen bei und pönalisiert die Ausübung im Zustand der Trunkenheit von Tätigkeiten, die unmittelbar mit der Absicherung der Verkehrssicherheit der Fahrzeuge verbunden sind. Es geht um solche Tätigkeiten wie die Steuerung des Verkehrs, die Bedienung von Einrichtungen, die für die Absicherung der Verkehrssicherheit bestimmt sind, und anderer, allerdings erfaßt es mit seiner Reichweite nicht das Führen eines mechanischen Fahrzeugs im Zustand der Trunkenheit, denn diese Tat ist eine Übertretung.

8. Der Festigung der Verkehrssicherheit dient die zusätzliche Strafe des Verbots der Führung mechanischer und anderer Fahrzeuge; sie enthält das Element eines prophylaktisch-absichernden Mittels. Laut Art. 43 StGB kann das Gericht im Falle der Verurteilung einer ein mechanisches oder anderes Fahrzeug führenden Person für eine Straftat, die gegen die Sicherheit im Verkehr zu Lande, zu Wasser oder in der Luft gerichtet ist, das Verbot des Führens von mechanischen oder anderen Fahrzeugen erkennen (§ 1), und das Gericht erkennt dieses Verbot, wenn der Täter im Augenblick des Begehens der im § 1 genannten Tat im Zustand der Trunkenheit war (§ 2). Das Gericht verhängt diese Stra-

fe für die Zeit von einem bis zu zehn Jahren (Art. 44 § 1 StGB).

Die Vorschrift des Art. 43 StGB findet Anwendung nicht nur im Falle der Verurteilung für eine der Straftaten, die im Kapitel XX des Strafgesetzbuches vorgesehen sind, sondern auch im Falle der Verurteilung für irgendeine andere Straftat, die die Verkehrssicherheit verletzt.

Angesichts der Menge von Erlaubnissen zum Führen verschiedenartiger Fahrzeuge, entsteht für das Gericht die Notwendigkeit, die Reichweite dieser Strafe zu bestimmen. Wenn der Täter berechtigt ist, Fahrzeuge in verschiedenen Bereichen des Verkehrs zu führen (zu Lande, zu Wasser oder in der Luft), dann sollte das Gericht festlegen, welchen Bereich des Verkehrs das Verbot betrifft. Es sollte auch die Reichweite der Geltung des Verbots bestimmen, wenn der Täter berechtigt ist, verschiedene Kategorien von Fahrzeugen im gleichen Bereich des Verkehrs zu führen, wenn es ihm z.B. erlaubt ist, einen Omnibus oder eine Straßenbahn zu führen. Die Auswahl der Reichweite der zur Frage stehenden zusätzlichen Strafe wird von der Einschätzung des Grades der Bedrohung abhängen, wie es in diesem Fall die Rückkehr des Täters in den Verkehr schaffen kann¹⁰.

III. ÜBERTRETUNGEN GEGEN DIE STRAßENORDNUNG

1. Die meisten Kommunikationsübertretungen aus dem Kapitel XI des Übertretungsgesetzbuches hängen mit dem Verkehr aus öffentlichen Straßen zusammen, es gibt darunter aber auch solche, die die Verletzung der Regeln des Verkehrs außerhalb der öffentlichen Straßen pönalisieren, wie auch die Übertretungen, die überdies die Sicherheit und Ordnung in anderen Bereichen des Verkehrs bedrohen, d.h. im Verkehr zu Wasser und in der Luft.

Verkehrsübertretungen lassen sich nach verschiedenen Kriterien einteilen. Einige Übertretungen können von allen Teilnehmern des Straßenverkehrs begangen werden, wie z.B. die Herbeiführung der Gefahr eines Zusammenstoßes, wo der Täter auch ein Fußgänger sein kann, eine andere, wo es nur um Kraftfahrer geht, wie z.B. das Führen eines mechanischen Fahrzeugs in einem Zustand, der auf Alkoholgenuß verweist; es gibt auch solche, die von jeder Person begangen werden können, z.B. die Zerstörung von Schneeschutzanlagen.

Übertretungen gegen die Straßenordnung werden meistens durch Handlung begangen, z.B. die Beschädigung eines Verkehrszeichens, man-

¹⁰ Direktiven, These 25.

che können durch Unterlassung begangen werden, z.B. die Nichterteilung der sofortigen Hilfe dem Opfer eines Unfalls. Die meisten Verkehrsübertretungen können vorsätzlich oder fahrlässig begangen werden. Manche Typen der Übertretungen sind jedoch so konstruiert, daß man sie ausschließlich aus vorsätzlicher Schuld begehen kann, z.B. das bewußte Übersehen des Signals einer berechtigten Person, die das Anhalten des Fahrzeugs anordnet — um die Kontrolle zu vermeiden.

Verkehrsübertretungen werden in der Regel im Augenblick der Handlung oder der Unterlassung begangen, es sind also formale Übertretungen, z.B. das Nichtbeachten eines Verkehrszeichens. Es gibt aber eine Gruppe von Übertretungen, die sich als Erfolgsübertretungen vorstellen, z.B. die Beseitigung eines Verkehrszeichens. Mitunter hat diese Folge den Charakter einer — oft physischen — Änderung in der Außenwelt, z.B. ein kleiner materieller Schaden, manchmal ist es die Herbeiführung einer einen Unfall ankündigenden Situation, wie z.B. die Nichtbeachtung des Vorrangs.

Mit Hinsicht auf die Tatsache, daß die Vorschriften über die Rechtsverletzungen im Straßenverkehr vor allem dem Schutz der Sicherheit und der Ordnung im Verkehr dienen sollen, drängt sich in den Vordergrund das Kriterium der Einteilung, das mit derartigen Schutzobjekten verbunden ist. Es geht darum, welche der Verkehrsübertretungen sich vor allem gegen eines dieser Güter richten, und besonders, in welchem Grad durch die in Kapitel XI des Übertretungsgesetzbuches beschriebenen Taten die Verkehrssicherheit bedroht oder verletzt ist.

Die Verkehrsübertretungen wenden sich gegen die Sicherheitsbedingungen, die verschiedenen Gruppen zustehen. Die meisten Übertretungen verbindet man natürlich mit der Verletzung der Prinzipien und Vorschriften des Straßenverkehrs. Es gibt jedoch auch solche, die auf der Nichtbeachtung bestimmter technischer Bedingungen beruhen, wie z.B. die Zulassung zur Fahrt auf öffentlichen Straßen eines Fahrzeugs, daß über die geforderten Einrichtungen und Geräte nicht verfügt, sowie eine Übertretung, die darauf beruht, daß eine Person zum Führen eines Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen zugelassen wird, die nicht über die geforderte physische und psychische Leistungsfähigkeit verfügt. Unter den Verkehrsübertretungen gibt es auch solche, die gegen die Substanz der Verkehrswege gerichtet sind.

Unabhängig von der Kategorie, zu der die von der Tat verletzten Bedingungen gehören, kann man auf 3 Gruppen von Verkehrsübertretungen hinweisen, wenn man ihren Bezug auf die Verkehrssicherheit berücksichtigt:

— Übertretungen, die materielle Schäden im Straßenverkehr verursachen;

- Übertretungen, die eine reale Gefahr für diesen Verkehr bilden;
- Übertretungen, die eine abstrakte Gefahr in demselben Verkehr bilden.

Eine besondere Kategorie bilden die Ordnungswidrigkeiten.

2. Unter den negativen Ereignissen, zu denen es im Straßenverkehr kommen kann, die Übertretung bildet ausschließlich die Verursachung eines Schadens im Eigentums, deren Höhe nicht die Summe von 100 000 Złoty überschreitet¹¹. Jeder größere Schaden, insbesondere der Tod oder die Körperbeschädigung eines Menschen, verleiht der Tat den Charakter einer Straftat laut Art. 145 StGB. Die Verursachung eines Schadens ist eine Übertretung, wenn sie an einem Eigentum begangen wurde, das nicht zu dem Täter gehört und laut Art. 86 des Übertretungsgesetzbuches qualifiziert wird.

3. Auf Art. 86 des Übertretungsgesetzbuches werden Taten qualifiziert, die den Stand einer realen Gefährdung der Verkehrssicherheit verursachen, d.i. einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit des Menschen oder seines Eigentums.

Der Täter kann jeder sein, nicht nur der Führer des Fahrzeugs, sondern auch ein anderer Teilnehmer des Straßenverkehrs, oder sogar eine Person, die an dem Verkehr nicht beteiligt ist.

Die objektive Seite der Übertretung laut Artikel 86 des Übertretungsgesetzbuches besteht aus einer Charakteristik der Tat, die auf der Nichtbeachtung der entsprechenden Vorsicht beruht, sowie aus der Folge in Form der Bedrohung der Sicherheit im Straßenverkehr.

Das Fehlen einer entsprechenden Vorsicht bedeutet in erster Reihe die Verletzung der geltenden Vorschriften des Straßenverkehrs, z.B. das vorschriftswidrige Überholen, das Erzwingen der Vorfahrt u.dgl.m. Das beruht auch auf der Nichtbeachtung der aus der Praxis des Straßenverkehrs erwachsenen Prinzipien der Sicherheit, die die Berücksichtigung solcher Faktoren befehlen, wie der Stand der Straße, die Intensivität des Verkehrs, das Wetter, der technische Stand des eigenen Fahrzeugs, die eigenen physischen und psychischen Möglichkeiten, das Verhalten anderer Benutzer der Straße u.dgl.m., um diesen Faktoren das eigene Verhalten im Verkehr anzupassen.

Die Folge nimmt die Gestalt einer realen Gefahr an also die Hervorrufung eines Standes, der direkt und konkret das Leben oder die

¹¹ Direktiven des Ministers für Innere Angelegenheiten vom 15. November 1984 über die Politik der Rechtsprechung in Sachen über Übertretungen (Amtsblatt des MfIA Nr. 7, Posten 18).

Gesundheit, bzw. das Eigentum der Menschen bedroht. Die auf diese Weise im Straßenverkehr entstandene Situation ist eine dynamische Erscheinung, sie verändert sich rasch und infolge der Entwicklung der Ereignisse werden die bedrohten Personen oder das Eigentum den Kreis der Gefahr verlassen oder es werden bestimmte Folgen eintreten. Von ihrer Art und Weise wird die richtige rechtliche Qualifizierung der Tat als einer Straftat oder einer Übertretung erfolgen.

Die subjektive Seite der Übertretung laut Art. 86 des Übertretungsgesetzbuches kann auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Schuld beruhen.

Diese Übertretung erfolgt in § 1 als der Grundtyp (in der oben dargestellten Form) und dann droht eine Geldstrafe (bis zu 50 000 Złoty). Die Vorschrift des § 2 bestimmt den qualifizierten Typ, der auf dem Begehen einer Übertretung beruht, die im § 1 angezeigt wurde, von einem Täter, der sich in einem Zustand befindet, welcher auf die Einnahme von Alkohol oder einem anderen, ähnlich wirkenden Mittel verweist, in diesem Fall droht eine Arreststrafe (bis zu 3 Monaten), eine Freiheitsbeschränkungsstrafe (bis zu 3 Monaten) oder eine Geldstrafe (bis zu 50 000 Złoty).

Ähnlich wie in Art. 86 § 1 des Übertretungsgesetzbuches ist der erste Teil des Typs von Übertretungen vom Art. 98 des Übertretungsgesetzbuches konstruiert, der auf der realen Bedrohung der Sicherheit anderer Personen außerhalb der öffentlichen Wege beruht; angedroht ist dann eine Geldstrafe (bis zu 50 000 Złoty) oder ein Verweis.

4. Die Übertretungen der abstrakten Bedrohung schaffen keine direkte und konkrete Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder das Eigentum, aber sie tragen zur Entstehung einer Situation bei, die sich leicht in eine reale Gefahr verwandeln kann.

Die Gruppe der Übertretungen der besprochenen Kategorie ist umfangreich und charakterisiert sich durch eine beachtliche Spannweite des Grades der durch die Tat des Täters hervorgerufene Bedrohung. Von Taten, die nur „um einen Schritt“ von Situationen entfernt sind, die real tragische Folgen im Verkehr androhen, wie z.B. das Führen eines Kraftwagens nach Alkoholgenuß, bis zu Verhaltensweisen, die eher den Ordnungswidrigkeiten nahestehen.

Dem ersten Pol stehen näher und haben daher eine beachtliche Schwere Übertretungen, deren gesetzliche Merkmale die Nähe einer realen Gefahr betonen. Art. 84 des Übertretungsgesetzbuches pönalisiert das Nichtvermerken eines Hindernisses im Straßenverkehr, „wenn das die Verkehrssicherheit gefährden kann“. Ähnlich Art. 91 dieses Gesetzbuches, der u.a. verbietet, das Fahrzeug in Umständen stehenzulassen,

in denen das „eine Gefahr verursachen“ kann. Die beiden Übertretungen können sowohl aus vorsätzlicher, wie auch aus fahrlässiger Schuld begangen werden.

Eine besonders gefährliche Verkehrsverletzung ist das Lenken eines mechanischen Fahrzeugs im Verkehr zu Lande, zu Wasser oder in der Luft nach der Einnahme von Alkohol oder eines ähnlich wirkenden Mittels¹². Art. 87 § 1 des Übertretungsgesetzbuches pönalisiert schon das Lenken eines Kraftfahrzeugs in einem solchen Stand unabhängig von dem quantitativen Alkoholgehalt im Blut sowie den sich daraus ergebenden Folgen. Für Übertretungen aufgrund des § 1 droht eine Arreststrafe (bis zu 3 Monaten) oder eine Geldstrafe, die nicht niedriger ist als 10 000 Złoty (bis 50 000 Złoty). Die Vorschrift des § 2 dieses Artikels verbietet das Lenken in diesem Zustand eines anderen Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen unter der Androhung einer Arreststrafe bis zu 2 Monaten oder einer Geldstrafe (bis 50 000 Złoty). Diese Übertretung wird in der Regel aus vorsätzlicher Schuld begangen, obwohl man auch fahrlässige Schuld nicht ausschließen kann, wenn es um die Einnahme eines anderen Mittels als Alkohol geht.

Die übrigen Übertretungen aus dieser Gruppe befinden sich in verschiedener Entfernung von der Entstehung einer real gefährlichen Situation und den sich daraus ergebenden Folgen; sie bergen in sich Elemente der Verletzung sowohl der Verkehrssicherheit wie auch dessen Ordnung. Es sind: das Lenken oder Stehenlassen eines Fahrzeugs ohne die erforderliche Beleuchtung (Art. 88 des Übertretungsgesetzbuches), das Verlassen eines Minderjährigen im Alter bis 7 Jahren auf einem öffentlichen Weg oder auf Schienen, ohne die Pflicht der Betreuung zu erfüllen (Art. 89 desselben Gesetzbuches), das Zulassen durch den Besitzer, Inhaber oder Benutzer des Fahrzeugs zur Fahrt, obwohl dies aus den in dieser Vorschrift genannten Gründen nicht erfolgen sollte, z.B. das Fahrzeug hat nicht die geforderten Einrichtungen, oder das Zulassen zum Lenken des Fahrzeugs einer Person, die auch aus den dort genannten Gründen kein Fahrer sein sollte, z.B. wenn sich diese Person in einem Zustand nach Alkoholgenuß befindet (Art. 96 desselben Gesetzbuches).

5. Die letzte Gruppe bilden Ordnungswidrigkeiten, obwohl auch sie, zumindest einige von ihnen, das Element der Bedrohung der Verkehrssicherheit enthalten.

Zu den im Verkehr begangenen Ordnungswidrigkeiten gehören:

¹² Im Verstandes des Art. 87 des Übertretungsgesetzbuches umfaßt der Zustand nach Alkoholgenuß auch den Stand der Betrunkenheit.

- das Verhindern oder Erschweren des Verkehrs auf öffentlichen Straßen (Art. 90 — alle Artikel aus dem Übertretungsgesetzbuch,
- das Nichtbeachten eines Verkehrssignals oder eines Zeichens einer zur Kontrolle berechtigten Person (Art. 92),
- das Lenken eines Fahrzeugs ohne Berechtigung oder das Fehlen der Zulassung des Fahrzeugs zum Verkehr (Art. 94),
- das Lenken des Fahrzeugs, ohne die entsprechenden Dokumente bei sich zu haben (Art. 95), die Nichtbeachtung der außerhalb der öffentlichen Straße geltenden Vorschriften (zweiter Teil des Art. 98).

Außer den in besondere Typen erfaßten, oben besprochenen Rechtsverletzungen pönalisiert das Gesetzbuch überdies alle Verletzungen der Verkehrssicherheit und -ordnung auf öffentlichen Straßen mit Hilfe der Blankettvorschrift des Art. 97.

Den Kreis der Ordnungswidrigkeiten schließen Verletzungen ab, die gegen die Aufrechterhaltung der Straßensubstanz in einem entsprechenden Stand gerichtet sind, wie z.B. das Einnehmen einer öffentlichen Straße ohne Genehmigung, deren Zerstörung oder Beschädigung, dasselbe bezieht sich auf Straßengräben und Böschungen, die Verweigerung der Pflicht der Beseitigung von öffentlichen Wegen auf bebautem Gebiet von Straßenkot, Schnee, Eis, die mangelhafte Aufrechterhaltung in gebührendem Zustand der Ausfahrten in anliegende Liegenschaften (Art. 99—102).

Einen besonderen Charakter haben zwei Übertretungen. Die Vorschrift des Art. 93 ergibt sich aus humanitären Motiven und bestimmt, daß eine Arreststrafe (bis 3 Monate) oder eine Geldstrafe (bis 50 000 Zloty) dem Führer eines Fahrzeugs droht, der — als Teilnehmer eines Verkehrsunfalls — dem Opfer des Unfalls keine Hilfe leistet. Die zweite Übertretung beruht auf der unbegründeten Verweigerung der auferlegten Pflicht der persönlichen oder sachlichen Leistungen im Falle der Gefahr der Verkehrsunterbrechung mit Hinsicht z.B. auf eine Überschwemmung oder Schneewehen; angedroht ist dann eine Geldstrafe (bis 50 000 Zloty) oder ein Verweis.

6. Ein besonderes Repressionsmittel mit prophylektisch-absicherndem Charakter ist die zusätzliche Strafe des Lenkverbots von Kraftfahrzeugen oder anderen Fahrzeugen. In Übereinstimmung mit der von dem Übertretungsgesetzbuch angenommenen Grundlage der Verhängung von zusätzlichen Strafen für Übertretungen gibt es eine besondere Vorschrift, die entweder befiehlt sie zu verhängen (obligatorische Strafe) oder dies zuläßt (fakultative Strafe). Die Vorschriften über die Verkehrsübertretungen bestimmen 4 Grundlagen der Verhängung dieses Verbots:

— die Herbeiführung des Standes einer realen Bedrohung durch eine Person, die ein Kraftfahrzeug oder ein anderes Fahrzeug lenkt (Art. 86 § 3 — fakultative Strafe);

— das Lenken eines Kraftfahrzeugs oder anderen Fahrzeugs im Zustand nach Alkoholgenuß (Art. 87 § 3 — obligatorische Strafe);

— die Nichtbeachtung des Signals einer zur Kontrolle berechtigten Person, die das Anhalten des Fahrzeugs anordnet (Art. 92 § 3 — fakultative Strafe);

— die Nichterteilung sofortiger Hilfe dem Opfer eines Unfalls durch die das Fahrzeug lenkende Person (Art. 93 § 2 — obligatorische Strafe).

Die zusätzliche Strafe, von der hier die Rede ist, wird in Monaten oder Jahren für die Zeit von 6 Monaten bis zu 3 Jahren verhängt.

Angesichts der zahlreichen Kategorien der Genehmigungen für das Lenken von Kraftfahrzeugen und anderen Fahrzeugen verschiedener Arten soll das Kollegium für Übertretungssachen als Organ, das — ähnlich wie das Gericht — nach der Erörterung der Umstände des Falles urteilt, den Umfang dieser Strafe bestimmen, wie auch den Bereich des Verkehrs, in dem sie gilt.

IV. SCHLUßBEMERKUNGEN

Die ungestüme Entwicklung der Motorisierung begleitet ein immer intensiverer Anstieg der Verkehrskriminalität sowie eine Erweiterung der sowieso schon gewaltigen Erscheinung, wie es die Verkehrsübertretungen sind.

Die Ausmaße der Bedrohung der Verkehrssicherheit zeigt das Jahr 1985, in dem sich 36 100 Verkehrsunfälle und -katastrophen ereignet haben; ums Leben kamen in ihnen 4688 Personen, und 42 290 Personen wurden verletzt. Im gleichen Jahr gingen in die Kollegien für Übertretungssachen 247 956 Sachen um Verkehrsübertretungen ein (etwa 40% aller Fälle), darunter 91 255 Sachen um Übertretungen vom Art. 87 § 1 des Übertretungsgesetzbuches, d.h. das Lenken von Kraftfahrzeugen nach Alkoholgenuß.

Die Regelungen im Strafgesetzbuch und im Übertretungsgesetzbuch, die dem Schutz der Verkehrssicherheit dienen, werden in der Regel als gelungen eingeschätzt. Viel Ordnung in die Rechtssprechung brachten die Direktiven des Obersten Gerichts von 1975.

Die meisten Kontroversen ruft der Art. 87 des Übertretungsgesetzbuches hervor — das Lenken eines Fahrzeugs in einem Zustand nach Alkoholgenuß. Es wird gefordert, den Kollegien Fälle des Lenkens eines

Fahrzeugs nach Alkoholgenuß zu überlassen, wenn dessen Gehalt im Blut nicht 0,5‰ überschreitet. Das Lenken eines Fahrzeugs im Zustand der Trunkenheit sollte dagegen wieder als Vergehen betrachtet werden und der Kompetenz der Gerichte unterstehen. „Dafür sprechen die grundlegenden Anforderungen der juristischen Fachkenntnis, der Aufrechterhaltung der juristischen Garantien und die Schwere der Tat“¹³.

Auf Kritik stößt auch die von den Kollegien verhängte zusätzliche Strafe des Führungsverbots von Kraftfahrzeugen oder anderen Fahrzeugen. Sie ist allzu empfindlich, um ihre Verhängung einem nichtgerichtlichen Organ anzuvertrauen und sollte zumindest der Gerichtskontrolle unterstellt werden.

Marek Olszewski

OCHRONA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO PRZED PRZESTĘPSTWAMI I WYKROCZENIAMI W PRAWIE POLSKIM

Bezpieczeństwo drogowe jest funkcją wielu warunków, których istnienie zapewnia przede wszystkim przestrzeganie wydanych w tym celu przepisów. Przepisy te można podzielić na 4 kategorie: a) przepisy określające zasady i reguły postępowania w ruchu drogowym, b) przepisy określające warunki techniczne pojazdów, c) przepisy wskazujące warunki, jakim powinni odpowiadać kierujący pojazdami oraz d) przepisy określające warunki, jakim powinny odpowiadać drogi. Czynny przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego stanowią naruszenie wskazanych grup przepisów, chociaż może się zdarzyć, iż właśnie czyn zgodny z przepisami stworzy zagrożenie dla tegoż bezpieczeństwa. Świadczyć to może o luce w przepisach lub o braku ich adekwatności do wymagań ruchu, albo też o tak nietypowym układzie okoliczności, że przepisów nie da się zastosować.

Waga tych czynów jest determinowana nie tylko charakterem naruszonego przepisu, lecz także, a może nawet głównie, następstwami. Z tego punktu widzenia czynny przeciwko bezpieczeństwu drogowemu można zaszeregować do jednej z 3 grup: a) spowodowanie w ruchu drogowym zdarzeń polegających na śmierci, uszkodzeniu ciała lub rozstroju zdrowia człowieka albo na zniszczeniu lub uszkodzeniu mienia, b) spowodowanie sytuacji, które bezpośrednio i konkretnie grożą nastąpieniem tych zdarzeń czyli spowodowanie niebezpieczeństwa realnego, c) nieprzestrzeganie zasad i przepisów bezpieczeństwa drogowego, które nie powoduje jeszcze bezpośredniego i konkretnego zagrożenia czyli spowodowanie niebezpieczeństwa abstrakcyjnego.

Czyny z grupy a to przede wszystkim przestępstwa drogowe opisane w rozdziale XX kodeksu karnego. Owe najcięższe postacie naruszenia bezpieczeństwa drogowego dzielą się na 2 kategorie, przy czym z każdą połączono różne konsekwencje w sferze odpowiedzialności: spowodowanie śmierci, uszkodzenie ciała lub rozstroju zdrowia człowieka albo poważnej szkody w mieniu jako wynik naruszenia zasad bezpieczeń-

¹³ A. Marek, *Kierunki postulowanych zmian prawa wykroczeń* (Richtungen der postulierten Änderungen des Übertretungsgesetzes), PiP 1987, Nr. 2, S. 31.

stwa w ruchu (art. 145 § 1—3 k.k.) oraz katastrofy w ruchu (art. 136 § 1 pkt 1 i § 2 k.k.). Prawidłowe stosowanie wymienionych przepisów wymaga precyzyjnego operowania pojęciami ruchu drogowego, wypadku i katastrofy i dlatego też baczna uwagę poświęcono znamionom strony przedmiotowej i podmiotowej tych przestępstw. Do przestępstw drogowych zaliczone zostały najpoważniejsze czyny z grupy b, tj. spowodowanie realnego niebezpieczeństwa katastrofy oraz niektóre czyny z grupy c powodujące stan abstrakcyjnego zagrożenia (art. 146 i 147 k.k.).

Wykroczenia drogowe, opisane w rozdziale XI kodeksu wykroczeń, zwracają się przeciwko warunkom bezpieczeństwa należącym do różnych grup. Większość wykroczeń łączy się z naruszeniem zasad i przepisów ruchu drogowego. Są też takie, które polegają na niezachowaniu pewnych warunków technicznych pojazdów, jak również wykroczenia skierowane przeciwko substancji drogowej.

Uwzględniając relację do bezpieczeństwa drogowego, do grupy czynów a zaliczono wykroczenie polegające na spowodowaniu szkody w mieniu, której wielkość nie przekracza 100 tys. złotych (art. 86 k.w.). Realne zagrożenie ruchu o znamionach wykroczenia (grupa b) kwalifikuje się z tego samego przepisu oraz z art. 98 k.w. o podobnym charakterze. Najliczniejsza jest grupa wykroczeń abstrakcyjnego zagrożenia c, w różnym stopniu stwarzająca niebezpieczeństwo dla ruchu drogowego. Ostatnią grupę stanowią wykroczenia porządkowe, chociaż i one, przynajmniej niektóre, zawierają element przeciwdziałania zagrożeniu bezpieczeństwa drogowego.