

Kazimierz J. Pawelec

Zapobieganie niebezpieczeństwu w ruchu drogowym.

Zagadnienia wybrane

Streszczenie

Istniejącego w ruchu drogowym zjawiska wypadków drogowych, katastrof, czy spowodowania ich niebezpieczeństwa, a także wykroczeń powodujących to niebezpieczeństwo, nie da się całkowicie wyeliminować. Niemniej jednak zmniejszenie rozmiarów tego zjawiska powinno zaprzętać, i zaprzęta, uwagę wielu służb podejmujących szereg działań zapobiegawczych. Jednak ich skuteczność jest dość mizerna, co – zdaniem autora – jest efektem podejmowania działań wyłącznie represyjnych, braku właściwej formy przekazu, a zwłaszcza braku należytego rozpoznania etiologii przestępczości drogowej. Artykuł jest poświęcony zagadnieniu zapobiegania niebezpieczeństwu w ruchu drogowym. Autor kładzie m.in. nacisk na zagadnienia związane z obowiązującym prawem, w tym na konieczność gruntownej zmiany prawa o ruchu drogowym. Postuluje wiele zmian w obowiązującym prawie, w tym także w prawie karnym.

Słowa kluczowe

Ruch drogowy, spowodowanie niebezpieczeństwa, katastrofa, wypadek drogowy, działania zapobiegawcze, stan zdrowia kierujących, stan techniczny pojazdów, niebezpieczeństwo związane z drogą i organizacją ruchu, postulaty *de lege ferenda* i *de lege lata*.

* * *

1. Uwagi wprowadzające

Wyпадków i innych przestępstw, jak również wykroczeń, drogowych – powiedzmy to wyraźnie i głośno – nie da się całkowicie wyeliminować. Będą one towarzyszyły ruchowi drogowemu przez następnych wiele lat. Wynika to z indywidualnego oraz zbiorowego nieprzystosowania uczestników ruchu do tego zjawiska, związanego m.in. z niedostatkami politechnizacji i humanizacji oraz górowania cywilizacji technicznej nad kulturą nią władającą. Stąd problematyka *prewencji*, nazywanej też *profilaktyką*, realnie będzie się sprowadzać do ograniczenia

rozmiarów zjawiska, co należy odnosić zarówno do liczby zdarzeń, jak też ciężaru ich skutków¹.

Podejmowane działania karno-represyjne mają wyłącznie charakter pomocniczy. Trzeba to wyraźnie podkreślić, chociaż nie można nie doceniać ich wpływu na podejmowane akcje profilaktyczne. Na ten temat jednak nie sposób przedstawić jakiegokolwiek dowodu naukowego, gdyż, jak dotychczas, nie zostały przeprowadzone stosowne interdyscyplinarne badania. Nie zastąpią ich wysiłki poszczególnych autorów wielu opracowań naukowych, którzy, w oparciu o własne badania, próbowali wyprowadzić ogólne wnioski.

Badania wypadkowości w Polsce są prowadzone od lat, ale wyłącznie z punktu widzenia statystycznego. Co z nich wynika? Otóż niewiele, poza tym, że wypadkowość jest dużym problemem. Nikt jednak nie zainteresował się problematyką zjawiska wywoływanego w ruchu niebezpieczeństwa, poprzedzającego wypadek czy katastrofę drogową o przysłowiowe sekundy (a czasami nawet o wiele dłużej). Chodzi o niebezpieczeństwo wywoływane przez tolerowanie (przykładowo) złej organizacji ruchu, złego oznakowania, fatalnego stanu drogi, źle sprofilowanego zakrętu, czy rozpraszcających uwagę krzykliwych reklam, umieszczonych przy drogach itp. Z drugiej zaś strony nie wykazywano większego zainteresowania potencjalnym źródłem niebezpieczeństwa, jakim jest człowiek, dopuszczony go do ruchu jako kierujący pojazdem mechanicznym, mimo że jego stan zdrowia, właściwości psychofizyczne czy psychologiczne powinny go, jako władającego niebezpiecznym narzędziem, jakim jest pojazd mechaniczny, eliminować z tego ruchu.

Ogólnie można stwierdzić, że zapobieganie przestępczości komunikacyjnej zasadniczo ogranicza się do represyjnego traktowania uczestników ruchu drogowego. Bałamutne zatem jest stwierdzenie, że są to działania zapobiegawcze policji czy innych służb. Fotoradary, wideorejestratory, radarowe kontrole prędkości czy ich kaskadowy charakter, odcinkowe kontrole prędkości itd. służą represyjności, ale poza wpływami do kiesy Skarbu Państwa, nie przynoszą pożądanych efektów w zakresie przestrzegania przez kierujących określonych ograniczeń. We wszystkich zestawieniach statystycznych, i to od wielu lat, pierwsze miejsce jako przyczyna wypadków drogowych, jako czynnik wywołujący niebezpieczeństwo zajmuje nadmierna prędkość. Jeśli tak, to warto postawić pytanie: czemu tego rodzaju działania represyjne nie przynoszą pożądanych efektów zmniejszających w sposób wymierny liczby zdarzeń, za których przyczynę uznano ową nadmierną prędkość? Pytanie to na razie pozostawiamy bez odpowiedzi.

A oto kwestia kolejna: ujawnianie uczestników ruchu nietrzeźwych bądź będących pod wpływem środków odurzających, chociaż akcent położyłbym na *nietrzeźwych*. Policijne akcje typu: trzeźwy poniedziałek, trzeźwy wtorek, gwiazdka, Wielkanoc, święto zmarłych itp. ujawniają w okresach statystycznych zbliżone liczby – np. nietrzeźwych kierujących. O wynikach tego rodzaju akcji informowane

¹ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 13.

jest społeczeństwo, a więc *suveren*, jak się to obecnie mawia. Czynione jest to z dumą, bowiem ma świadczyć o tym, jaka to policja jest skuteczna. Tymczasem powodów do chwalenia się jest bardzo mało – poza tym jednym, że iluś nietrzeźwych kierujących ujawniono i zidentyfikowano, a tym samym, być może, uniknięto wielu ofiar potencjalnych przestępstw drogowych. Z pełną odpowiedzialnością możemy stwierdzić, że ujawniana jest *porażka organów państwa*. Okazuje się, że znacząca liczba obywateli, czyli przedstawicieli suwerena, nie szanuje obowiązujących przepisów, mimo coraz większej ich surowości. Należy zatem rozważyć i dociec powodów tego rodzaju postaw.

Tu dochodzimy do istoty problemu: w jaki sposób odmienić obyczajowość, aby fakt prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu, oraz/lub środków odurzających, przestał być tolerowany. Działania propagandowe nie przynoszą pożądanych efektów. Przypominają naiwne filmiki o dobrych policjantach i złych kierowcach, którzy w końcowych rozrachunku okazują skruchę, ale skrucha ta bywa udawana, gdyż już za chwilę powracają do starych nawyków i nikt na to nie reaguje².

Wracamy zatem do umownego trójpodziału: człowiek–pojazd–droga. Skupienie uwagi wyłącznie na człowieku, owym najsłabszym ogniwie wskazanej triady, jest poważnym uproszczeniem, chociaż właśnie na niego przerzucone zostały określone obowiązki, związane zwłaszcza z *przewidywaniem*. Może on bowiem oczekiwać pewnych, typowych, nawet niemodelowych zachowań innych, ale pod warunkiem, że będzie w stanie je przewidzieć i będzie mieć dość czasu na podjęcie manewru obronnego. Nie zawsze jednak będzie wydolny psychofizycznie, aby podjąć skuteczne działania zapobiegawcze. Typowym przykładem tego rodzaju sytuacji jest tzw. *zderzenie łańcuchowe* (zwane popularnie *karambolem*). Łatwo powiedzieć, że ktoś nie zachował bezpiecznego odstępów od poprzednika. Jednakże, gdy zadamy pytanie, czy mógł i powinien był przewidzieć, że dojdzie do zderzenia poprzedzających go pojazdów, na skutek czego droga zatrzymania poprzednika ulegnie znacznemu skróceniu, wówczas zaczniemy problem rozważać zarówno z punktu widzenia empirycznego, jak też dogmatycznego. Czy rozważania te podejmie interweniujący policjant? On spojrzy na problem w prosty sposób; albo sprawca (w ocenie policjanta) płaci mandat i przyjmuje punkty karne, albo czeka go proces sądowy. Wybór należy do kierującego. Znaczna większość wybiera mandat i punkty karne, chociaż policjant, który na miejscu zdarzenia jest prawdziwą wyrocznią, nie zawsze ma rację. Niechęć do stawania przed sądami jest powszechnie znana, a szkoda, gdyż to one dyscyplinują organy państwa, a przynajmniej w założeniu, stoją na straży praw obywatelskich. Zanim jednak dojdzie do rozprawy sądowej, powinny mieć miejsce określone działania zapobiegawcze, zanim jeszcze doszło do skutku sprecyzowanego w *Kodeksie karnym* lub *Kodeksie wykroczeń*.

² Por. B. Hołyst, *Kryminalistyka*, Warszawa 2010, s. 1433–1438 oraz podana tam literatura.

2. Działania zapobiegawcze

2.1. Człowiek

Działania zapobiegawcze, minimalizujące niebezpieczeństwo w ruchu drogowym, powinny zmierzać w kierunku eliminacji kierujących, co do których zaistniały wątpliwości w zakresie posiadanych kwalifikacji oraz stanu zdrowia. Niestety, na ten temat wiele nie można powiedzieć, gdyż nawet Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji nie prowadzi statystyki praw jazdy zatrzymanych ze względu na uzasadnione wątpliwości co do posiadania odpowiednich kwalifikacji przez kierującego, z wyłączeniem przekroczenia limitu tzw. punktów karnych oraz stanu zdrowia kierującego³. Pozostaje zatem do rozważenia analiza zdolności psychomotorycznej kierujących po wypadkach drogowych z ofiarami w ludziach lub kiedy sprawca kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości lub środka działającego podobnie do alkoholu (art. 122 ust. 1 pkt 3, lit. a i b ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*^{*}), który to przepis został niestety uchylony⁴. Nowelizując prawo o ruchu drogowym, ustawodawca, zapewne przez przeoczenie, nie dostrzegł, że w literaturze wielokrotnie podkreślano, iż badania powypadkowe kierowców dostarczają ważnych informacji służących zapobieganiu przestępczości komunikacyjnej. Mają one na celu wyeliminowanie z ruchu drogowego tych kierowców, których aktualna sprawność psychofizyczna nie zapewnia bezpiecznego prowadzenia pojazdu mechanicznego. Z reguły w trakcie wypadku czy katastrofy dochodzi do urazu głowy, który często jest połączony z utratą przytomności lub innym naruszeniem centralnego układu nerwowego. W tego rodzaju przypadkach dopuszczenie kierowcy do kierowania pojazdem mechanicznym powinno nastąpić po dokładnym specjalistycznym badaniu lekarskim, poprzedzonym badaniem psychotechnicznym. Zadaniem tych badań było (niestety, już nie jest) ustalenie, czy w efekcie urazów doznanych w wyniku (np.) wypadku, kierowca jest zdolny do bezpiecznego prowadzenia pojazdu, jak też, czy nie zachodzą inne przeciwwskazania zdrowotne eliminujące go jako kierującego⁵. Badania akt spraw o wypadki drogowe, dokonane przez autora jeszcze sprzed nowelizacji ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* i wykreślenia z niej art. 122 ust. 1 punkty a i b, wskazują, że organy procesowe tylko sporadycznie sięgały po normę tych uchylonych przepisów. W zbadanych sprawach, w zaledwie kilku przypadkach kierujący byli skierowani na specjalistyczne

³ Pismo Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji z dnia 4 listopada 2016 r., nr Rd-I-1651/1521/16/JG.

^{*} Przepis ten brzmiał: „Badaniu lekarskiemu przeprowadzanemu w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem podlega: (...) 3) kierujący pojazdem skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego, jeżeli: a) uczestniczy w wypadku drogowym, następstwem którego jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, b) kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” (*przyp. red.*).

⁴ Zob. Dz. U. z 2016 r., pozycje 266 i 352.

⁵ Szerzej zob. R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 729 oraz podana tam literatura.

badania. Dotyczyło to osób starszych, powyżej 70. roku życia, a wnioski w tej materii składali z reguły ich obrońcy. Badania ujawniły znaczące osłabienia reakcji psychomotorycznych, jak też upośledzenie widzenia stereometrycznego i opóźnienia adaptacji wzroku po zapadnięciu zmroku. Okoliczności te miały istotne znaczenie dla ustalenia przyczyn oraz winy oskarżonych, zwłaszcza że o niedostatkach zdrowia nie mieli oni żadnej wiedzy. Nie mieli zatem świadomości, że kierowanie przez nich pojazdami mechanicznymi stwarzało realne niebezpieczeństwo w razie zaistnienia sytuacji, z którymi ze względów zdrowotnych nie byłiby sobie w stanie poradzić.

Znacznie istotniejszy był problem dopuszczenia do ruchu jako kierujących osób nieposiadających wymaganego stanu zdrowia, jak też eliminowanie tych, którzy, po uzyskaniu uprawnień do prowadzeni pojazdów mechanicznych, utracili warunki zdrowotne, bądź u których stwierdzono przeciwwskazania do prowadzenia takich pojazdów, a które to przeciwwskazania nie zostały ujawnione w toku badania przed wydaniem prawa jazdy⁶. Istotne zwłaszcza dla eliminacji potencjalnego niebezpieczeństwa są badania wstępne, którym podlegają osoby ubiegające się o uzyskanie prawa jazdy lub świadectwa kwalifikacji. Każdy rodzaj prawa jazdy wiąże się z określonym zakresem uprawnień do kierowania pojazdem. Wymóg, co do określonego stanu zdrowia pozostaje w bezpośredniej zależności od kategorii prawa jazdy⁷. Przykładowo, następujące choroby powodują trwałą lub przejściową niezdolność do prowadzenia pojazdów mechanicznych:

- choroby serca (wysokie ciśnienie tętnicze – III stopnia, wady serca połączone z niewydolnością serca, blok serca, ciężkie postacie dusznicy bolesnej, rozległy zawał mięśnia sercowego i jego następstwa),
- poważne choroby psychiczne,
- choroby narządu wzroku, narządu słuchu, ułomności fizyczne, a także
- ostro przebiegające choroby wymagające pozostania w domu lub leczenia szpitalnego (tzw. choroby obłożne, np. zapalenie płuc, czerwonka, tyfus oraz różnego rodzaju choroby narządów wewnętrznych, w tym wątroby, nerek, tarczycy, żołądka, jelit).

Badania lekarskie wielokrotnie nie są w stanie dokonać eliminacji z uczestnictwa w ruchu drogowym osób, które ze względów charakterologicznych stwarzają lub mogą stwarzać poważne niebezpieczeństwo. Nie choroby i ułomności fizyczne, lecz ujemne cechy charakteru, takie jak bezwzględność w prowadzeniu pojazdu, egoizm, nieliczenie się z otoczeniem, brak dyscypliny, nieposzanowanie prawa, tworzą istotne niebezpieczeństwo oraz poważne zagrożenie wypadkowością⁸.

⁶ Szerzej: R. A. Stefański, *Prawo o ruchu...*, op. cit. s. 726–727.

⁷ Por. R. A. Stefański, *Sprawdzanie stanu zdrowia kierowców*, PiP 1991, nr 6, s. 52; także *Zdrowie kierowcy*, praca zbiorowa, Warszawa 1970, s. 75–110.

⁸ Szerzej zob. B. Popielski, (w:) *Alkohol – komunikacja. Skutki prawne*, Warszawa 1987, s. 89–103.

2.2. Pojazdy

Kolejnym czynnikiem stwarzającym niebezpieczeństwo są pojazdy, a raczej ich stan techniczny zagrażający bezpieczeństwu (art. 132 ust. 1 punkty a–c oraz art. 132 ust. 1 pkt. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*).

Zauważyć należy, że niebezpieczeństwa powodowane przez wymienione dwa czynniki wspomnianej triady wcale nie muszą zwalniać kierującego od odpowiedzialności karnej czy odpowiedzialności za popełnione wykroczenia. Mogą stanowić istotny czynnik przyczyniający się do wywołanego niebezpieczeństwa.

Sankcją za kierowanie pojazdem mechanicznym zagrażającym bezpieczeństwu w rozumieniu powołanych przepisów prawa o ruchu drogowym jest m.in. zatrzymanie dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego, przy czym ustawodawca operuje pojęciem „prawdopodobieństwa”, na co wskazuje użycie zwrotu: „w razie stwierdzenia uzasadnionego przypuszczenia”. R. A. Stefański⁹ prezentuje pogląd, że zatrzymanie dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego powinno nastąpić wówczas, gdy nie ulega najmniejszej wątpliwości, że w pojeździe występują niesprawności wywołujące przede wszystkim zagrożenie bezpieczeństwa. Nie może zatem budzić sporu, że nie będzie chodziło o drobne lub mało istotne niedomagania techniczne, ale o niesprawności poważne, których wystąpienie stwarza realne niebezpieczeństwo doprowadzenia do wypadku, katastrofy lub spowodowania jej bezpośredniego niebezpieczeństwa. Zgodnie z informacją uzyskaną od Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, w 2014 r., w oparciu o treść art. 132 ust. 1 pkt. 1 lit. a ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* zatrzymano 230 572 dowodów rejestracyjnych, w 2015 r. – 229 818, zaś w 2016 r., od stycznia do października – 193 471. Biuro Ruchu Drogowego KGP nie prowadziło i nie prowadzi statystyki zatrzymania dowodów rejestracyjnych z powodu niesprawności elementów tzw. bezpieczeństwa biernego i czynnego pojazdów. Również nie odnotowuje, jakie niedostatki techniczne dotyczyły określonych zespołów lub podzespołów pojazdów¹⁰. Mniemać przy tym należy, że „niebezpieczne pojazdy” nie zostały dopuszczone do dalszego ruchu, a kierujący ponieśli odpowiedzialność za wykroczenia. W zbadanych przez autora sprawach nie odnotowano również okoliczności związanych z pociągnięciem do odpowiedzialności z art. 179 k.k. osób odpowiedzialnych za dopuszczenie niebezpiecznych pojazdów do ruchu. Mało tego, nawet nie prowadzono w tym kierunku jakichkolwiek ustaleń.

Ważną rolę w zakresie eliminowania z ruchu niebezpiecznych pojazdów realizuje Inspekcja Transportu Drogowego, która ściśle współpracuje z Komendą Główną Policji, Państwową Inspekcją Pracy oraz Służbą Celną. Zwróciłem się do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego z kilkoma pytaniami, dotyczącymi m.in. ujawniania przypadków osłabienia reakcji psychomotorycznej innymi czyn-

⁹ R. A. Stefański, *Prawo...*, *op. cit.*, s. 821.

¹⁰ Pismo BRD KGP, *op. cit.*

nikami niż alkohol oraz środki odurzające, stanu technicznego pojazdów, w tym ich stanu w zakresie bezpieczeństwa biernego i czynnego, jak też reakcji na sygnały o złym stanie dróg, ich oznakowania i organizacji ruchu. Niestety, nie uzyskałem odpowiedzi. Stąd, wyłącznie teoretycznie, można stwierdzić, że zadania Inspekcji Transportu Drogowego zostały przedstawione jedynie z punktu widzenia dogmatycznego. Do jej zadań należy m.in. kontrola:

- 1) dokumentów związanych z wykonywaniem transportu drogowego oraz przestrzegania warunków w nich określonych,
- 2) stanu technicznego pojazdów wykonujących transport drogowy,
- 3) przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy (AETR),
- 4) przeciążenia pojazdów przez sprawdzenie mas i nacisków na osie,
- 5) zbieranie i przekazywanie do zarządów dróg informacji o miejscach niebezpiecznych, niedostatecznie oznakowanych itp.¹¹

2.3. Drogi

Chodzi tu nie tyle o same drogi, co o ich stan oraz wyposażenie, oznakowanie, stan techniczny nawierzchni, infrastrukturę, jak również inne czynniki mogące dekoncentrować kierujących bądź rozpraszać ich uwagę.

Z przekazanej informacji wynikało, że organy Policji w 2014 r. skierowały do właściwych instytucji 10 782 wnioski w sprawach bezpieczeństwa ruchu, stanu dróg i ich oznakowania, w 2015 r. wniosków tych było 14 844, zaś w 2016 r. – od stycznia do października – 13 086. Nie podano jednak, czego one dotyczyły oraz jakie przyniosły skutki.

Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji nie prowadziło również statystyki prowadzonych postępowań karnych z art. 231 k.k. przeciwko funkcjonariuszom Policji za brak reakcji na zgłaszane zagrożenia. W zbadanych przez autora sprawach nie znaleziono żadnej sprawy, w której odpowiedzialny urzędnik poniósł odpowiedzialność z art. 231 lub 174 k.k., bądź z art. 86 k.w. W tym kierunku nie były prowadzone jakiegokolwiek ustalenia, chociaż w kilku przypadkach, przede wszystkim w oparciu o opinie biegłych ds. ruchu drogowego i techniki samochodowej, stwierdzono braki w oznakowaniu dróg, złą organizację ruchu oraz zły stan nawierzchni. W toku postępowań karnych przekazywano organom ścigania informacje o tzw. niebezpiecznych drogach, właściwe władze były o tym informowane, ale nie podejmowały jakichkolwiek działań zmierzających do eliminacji niebezpieczeństwa, co najwyżej decydując się na ustawienie znaku drogowego ograniczającego prędkość czy ostrzegającego o koleinach.

¹¹ Szerzej zob. B. Hołyst, *Kryminalistyka*, *op. cit.* s. 438-439.

3. Akcje propagandowe

Nie sposób nie wspomnieć o wielu akcjach propagandowych podejmowanych przede wszystkim przez organa Policji. Czy jednak wpływają one na eliminację niebezpieczeństwa w ruchu drogowym? Rokrocznie sporządzane statystyki raczej na to nie wskazują, jak też nie wskazują na eliminację zachowań ryzykanckich. Widocznie sposoby i formy przekazu nie trafiają do przekonania odbiorców. Nie przekonywają ich apele do przyjęcia rozsądnego partnerstwa w ruchu drogowym. Bez precyzyjnych badań trudno dociec przyczyn tego zjawiska, zwłaszcza że adresat akcji propagandowych jest specyficzny, odbiegający od „portretu” przeciętnego przestępcy, sprawcy rabunku, wymuszenia, oszustwa czy czynów skierowanych przeciwko rodzinie. Ów sprawca to w zdecydowanej większości, przyzwoity, uczciwy człowiek, do którego naiwne czy podane w „koszarowej” formie nakazy nie do końca trafiają. Zresztą to odrębne zagadnienie, również ważne dla problematyki zapobiegania niebezpieczeństwu w ruchu drogowym, podobnie jak zmiana mentalności funkcjonariuszy publicznych. Powinna ich bowiem charakteryzować stanowczość i rygorizm w razie rażącego, umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa, a wyrozumiałość wobec sprawców naruszeń prawa, które takiego niebezpieczeństwa nie wywołują, a jeśli tak – to niebezpieczeństwa nieznacznego.

Tak zwane zasady karania sprawców przestępstw i wykroczeń skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji to zagadnienie odrębne, także istotne dla problematyki zapobiegania niebezpieczeństwu. Trzeba przy tym pamiętać starą prawdę, że człowiek działający rozsądnie, który z rozeznaniem jest zdecydowany na naruszenie prawa, wpieryw odpowiada na trzy proste pytania:

- czy jego czyn zostanie ujawniony?
- czy jego tożsamość zostanie ustalona? oraz,
- czy poniesie za ten czyn odpowiedzialność?

Zawarte w tych pytaniach tezy rzutują na treści odpowiedzi. Jeśli organy państwa są nieudolne, opieszale, wyobcowane ze społeczeństwa, ich postępowanie cechuje nadmierny formalizm, wówczas nie mogą liczyć na współdziałanie ogółu. Brak tego współdziałania zasadniczo eliminuje skuteczność ich postępowania, gdyż sprawca przypadkowo schwytywany będzie traktowany jako pechowa ofiara. Podobnie jest z nadmierną represyjnością. Ciągłe „podkręcanie śruby surowości” przez rządzących, polegające na zaostrzaniu przepisów, niczego nie zmieni, nie wyeliminuje patologicznych, wypadkogennych zachowań na drogach. Wręcz przeciwnie, nadmiernie surowe regulacje będą traktowane jako niesprawiedliwe, toteż ich przestrzeganie stanie pod dużym znakiem zapytania, a stworzy niebezpieczne zjawisko woluntaryzmu. Skoro więc w ochronę bezpieczeństwa ruchu drogowego zaangażowanych jest tak wiele podmiotów¹², to warto w końcu przeprowadzić kompleksowe badania, które zapewne doprowadzą do poznania etiologii przestęp-

¹² Szerzej: B. Hołyst, Kryminalistyka, *op. cit.*, s. 1440–1443.

czości komunikacyjnej, jak też dopomogą w wypracowaniu modelu stosowania odpowiedniej polityki represyjnej oraz działań zapobiegawczych, w tym także propagandowych, trafiających do przekonania odbiorców.

Wspominając o problematyce karania sprawców przestępstw oraz wykroczeń drogowych, w tym tych, które wywołują niebezpieczeństwo zdarzeń znamienych określonymi skutkami, jak również dla tych bezskutkowych, z punktu widzenia dogmatycznego wyróżnić należy kilka istotnych kwestii. Są nimi m.in.:

- ocena umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa przez osłabienie reakcji psychomotorycznej na skutek nietrzeźwości lub stanu pod wpływem środków odurzających,
- rozważenie zagadnień dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych,
- problemy zasądzenia odszkodowania i zadośćuczynienia, świadczenia pieniężnego, a także
- przyczynienia się pokrzywdzonego¹³.

Stanowi to jednak zupełnie odrębne zagadnienie, wymagające osobnych rozważań.

4. Prawo

Działania zapobiegawcze, mające na celu próbę eliminacji niebezpieczeństwa w ruchu drogowym, należy rozpocząć wprawdzie od spojrzenia na ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 128). Ustawa ta jest aktem prawnym niezwykle obszernym, co wynika z wielu przyczyn. Na plan pierwszy wysuwa się wielość podmiotów oraz zakresów regulacji, metodyka legislacyjna, jak również rozwlekłość języka. Jest to akt prawny mało czytelny, objętością niewiele ustępujący *Kodeksowi postępowania karnego*, toteż mało komunikatywny. Co jednak istotne, mimo licznych nowelizacji ustawodawca nie dostrzegł, że prowadzenie pojazdu mechanicznego przestało być zawodem, zaś sam zawód uległ poważnemu przekształceniu. Podział pracy uwolnił kierowców od wielu obowiązków, które przeszły na wyspecjalizowane jednostki. Krótko mówiąc obecnie zawód kierowcy sprowadza się wyłącznie do prowadzenia pojazdu¹⁴.

Przepisy regulujące ruch drogowy znajdują się w dwóch pierwszych działach tej ustawy. Ich kodyfikacja jest wadliwa, zarówno pod względem merytorycznym, jak też legislacyjnym. Aktualny pozostaje pogląd A. Bachracha¹⁵, który pisał: „(...) Kazuistyczne przepisy, wyrażone w sposób opisowo-szkoleniowy, nie zaś

¹³ Szerzej zob. K. J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2016, s. 443–471 oraz podana tam literatura i orzecznictwo.

¹⁴ Por. K. J. Pawelec, *Prawo o ruchu drogowym. Zasady bezpieczeństwa. Kierowca/wypadki. Komentarz*, Warszawa 2005, s. 182.

¹⁵ A. Bachrach, *Przestępstwa ...*, *op. cit.*, s. 218 i n.

prawno-dydaktyczny, pozbawione są logicznie uzasadnionej systematyki. Nie wyrażają elementarnych zasad ruchu oraz zasad ostrożności, jakie wykształciła długoletnia praktyka rodzima i światowa, a znalazły one wyraz w orzecznictwie sądowym i piśmiennictwie naukowym. Zawierają dyrektywy wewnętrznie sprzeczne i niesprawiedliwe z punktu widzenia zasad dobrej roboty”.

Wiele niejasności wywołują przepisy dotyczące tak typowych manewrów, jak wyprzedzanie i omijanie. Te opisowo i rozwlekłe zredagowane przepisy starają się wskazać dosłownie wszystko, co może kierowcę spotkać na drodze. Ich normy zmierzają zatem do określonego celu, ale nie dostrzegają skutków ubocznych, które nie były zamierzone. Chodzi tu o skuteczność określonej normy. Badanie jej działania, a nawet potoczna obserwacja, może prowadzić do wniosku, że nie jest ona przestrzegana. Nie można przy tym całej winy przerzucać na brak dyscypliny uczestników ruchu. Zjawisko jest znacznie bardziej złożone i skomplikowane. Działanie określonej normy musi być akceptowane, a jeśli nie jest, to występuje groźne zjawisko określane jako woluntaryzm prawa, o czym była już mowa. Odwołując się ponownie do A. Bachracha¹⁶ warto przytoczyć jego pogląd: „Ów woluntaryzm znamionuje niską kulturę prawną, nieświadomość granicy społecznej prawa, samoułudę prowadzącą do pozornego tylko załatwienia spraw, których załatwienie wymaga środków pozaprawnych, skierowanych na osiągnięcie innych celów niż zamierzano, albo innego sposobu osiągnięcia celu zamierzonego”.

Taki charakter mają, przykładowo, przepisy dotyczące hamowania czy prowadzenia pojazdu przy prawej krawędzi jezdni lub reglamentujące prędkość w obszarze zabudowanym do 50 km/h. W pierwszym przypadku, częstokroć nakładają na kierującego obowiązek czynienia rzeczy niemożliwych, bez odniesienia do konieczności eliminacji zagrożenia, w drugim – w warunkach jazdy nocnej zwiększają ryzyko wypadku, w trzecim – są powszechnie nieprzestrzegane.

Przepisy o ruchu drogowym oparte na modelu koszarowego posłuszeństwa kompletnie się nie sprawdzają. Współczesny ruch drogowy nakłada na kierującego obowiązek myślenia, a pomocne dla niego są jedynie rozsądne przepisy, ułatwiające ruch, a nie tworzące nikomu niepotrzebnych nakazów lub zakazów, które powszechnie nie są przestrzegane.

Przedstawione poglądy można, i należy odnieść, do systemu znaków i sygnałów drogowych. Przed ponad pięćdziesięciu laty T. Cyprian pisał: „Przepisy prawne jeszcze nie zajmują się problemem symboli znaków drogowych, choć jest to dziedzina przepisów dużej wagi, równorzędna przepisom pisanim. Należy dążyć do tego, by nabrały one dużej rangi, ażeby przestały być zbiorem znaków, które stawia się na wszelki wypadek i równie dowolnie się je zdejmuje. Umowne prawo znaków jest jeszcze dzisiaj bardzo lekceważone, zarówno przez tych, którzy znaki stawiają, jak i przez tych, którzy znaków tych mają przestrzegać”¹⁷.

¹⁶ Tamże, s. 222–223.

¹⁷ T. Cyprian, *Wypadki drogowe. Przegląd problemów*, PK 1961, nr 30, s. 161.

Nie może budzić wątpliwości, że rola znaków stale wzrasta. Są one podstawowym narzędziem sterowania ruchem. Na kierujących nałożony został obowiązek przestrzegania znaków, ale egzekucję tego obowiązku utrudnia brak logiki znaków i dyscypliny ich stosowania. Prawo wyrażone przy pomocy rysunkowych symboli, które zawierają określone treści normatywne, obowiązuje na równi z przepisami wyrażonymi w treści słownej i rodzą takie same skutki. Wchodzą w skład urządzenia drogi i mają pierwszeństwo przed wskazaniem wynikającym z ogólnych przepisów ruchu drogowego. Naruszenie dyrektywy wyrażonej w postaci znaku pod względem prawnym niczym nie różni się od naruszenia normy wyrażonej słownie. Jednakże podział znaków nasuwa poważne zastrzeżenia. Wszak z kategorii znaków drogowych powinny być wyłączone wszelkie użyteczne dla kierowcy informacje, które mogą zaciemniać obraz urządzenia drogi. Znaki ostrzegawcze są niezwykle ważne, ale ich moc obowiązywania nie może być oceniana w sposób wyłącznie formalny. Przykładowo, znak „Uwaga dzieci”, oznacza nałożenie na kierowcę powinności zachowania szczególnej ostrożności, gdy zbliża się do szkoły, przedszkola czy placu zabaw. Czy jednak znak ten będzie miał taką samą wagę w dzień i o godzinie 2 w nocy? Podobnie znak zakazu zatrzymywania się i postoju, użyteczny w godzinach szczytu, wcale nie musi obowiązywać głęboką nocą. Znaki drogowe muszą być stosowane rozważnie i rozsądnie. Należą one do języka prawnego i ich system musi być logiczny i spójny, a także komunikatywny, skierowany do konkretnych adresatów.

5. Podsumowanie – postulaty *de lege ferenda* i *de lege lata*

1. Z przedstawionego wyводу płynie wniosek o konieczności gruntownej zmiany przepisów prawa o ruch drogowym. W zmianie tej należy położyć akcent na eliminowaniu zachowań i sytuacji wywołujących niebezpieczeństwo, zwłaszcza przez kategoryczne określenie powinności określonych uczestników ruchu, szczególnie w sytuacjach kolizyjnych, bez posługiwania się asekuracyjnym traktowaniem sytuacji wymagających jednoznacznego potraktowania – np. relacji pojazd–pieszy na przejściu, czy określenia obowiązków wyprzedzającego i wyprzedzanego, a także obowiązków podczas manewru omijania, zmiany pasa ruchu, hamowania czy używania świateł.
2. Ważne dla rozważanej problematyki są również postulaty *de lege ferenda* i *de lege lata*, aby niebezpieczni kierujący byli z odpowiednim wyprzedzeniem eliminowani z ruchu, zanim jeszcze uzyskali uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi. W tej materii byłbym zwolennikiem znacznego zaostżenia kryteriów związanych ze stanem zdrowia osób ubiegających się o uzyskanie prawa jazdy. *De lege ferenda* można zgłosić postulat, aby osoby takie obowiązkowo były poddawane badaniom psychologicznym oraz psychiatrycznym. W obowiązującym stanie prawnym, a dowodzi tego praktyka, nie jest problemem, aby prawo jazdy uzyskała osoba cierpiąca na chorobę alkoholową, czy uzależniona

od środków odurzających bądź psychotropowych, a także chora psychicznie. Badania psychologiczne są zaś niezbędne dla określenia poziomu intelektualnego kandydata, poznania jego osobowości, ze szczególnym uwzględnieniem zachowań w sytuacjach trudnych, stresujących, a wreszcie poziomu jego dojrzałości społecznej.

Eliminacji zagrożeń, a tym samym wywoływania niebezpieczeństwa, zapobiegał przepis art. 122 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, który nie wiedzieć czemu został uchylony. Warto postulować powrót do obowiązującej poprzednio regulacji, zwłaszcza rozwiązań uzasadniających podejrzenie, że stan zdrowia kierującego może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa lub jego kwalifikacje nasuwają poważne wątpliwości, czy może bezpiecznie kierować pojazdem mechanicznym. Tego rodzaju rozwiązanie legislacyjne niewątpliwie zwiększyłoby możliwości prewencyjnych działań właściwych służb kontrolnych bardziej, niż sformułowane w sposób kazuistyczny i formalistyczny rozwiązania zawarte w art. 135 tej ustawy.

3. W związku ze stosowaniem art. 132 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* zauważyć należy, że w tej materii zasadniczo nie są czynione jakiegokolwiek ustalenia, istotne dla bezpieczeństwa ruchu, a prowadzone w kierunku art. 179 k.k. Można powiedzieć, że obecnie przepis ten stał się martwy, chyba że doszło do przestępstwa z art. 173, 174 lub 177 k.k. Stan ten może tylko wzbudzać niepokój, toteż *de lege lata* należy postulować, aby organy kontrolne nie ograniczały się wyłącznie do zatrzymywania dowodów rejestracyjnych oraz karania kierowców mandatami, lecz by dociekały przyczyn, dla których niebezpieczne pojazdy znalazły się w ruchu. Podobne dociekania powinny towarzyszyć zjawiskom niereagowania na niedostatki techniczne dróg, ich oznakowania czy organizacji ruchu. Wielokrotnie bowiem istnieje uzasadnione podejrzenie popełnienia przez osoby odpowiedzialne występku z art. 231 k.k., ale postępowania karne nie są podejmowane w tym kierunku.
4. Odrębnym problemem jest to, że szereg zachowań w ruchu drogowym stwarzających niebezpieczeństwo nie wyczerpuje dyspozycji art. 174 k.k., ale równocześnie związany z nimi ładunek społecznego niebezpieczeństwa absolutnie nie przystaje do wykroczenia z art. 86 k.w. Brakuje zatem w regulacji karnej przepisu wypełniającego tę lukę. Można *de lege ferenda* zaproponować zmianę art. 174 § 1 k.k. poprzez uzupełnienie tego przepisu o zapis włączający karalność spowodowania niebezpieczeństwa wypadku z art. 177 § 1 lub § 2 k.k. Zaproponowane rozwiązanie jest zbliżone do regulacji z art. 215 *Kodeksu karnego z 1932 r.*, nie mniej jednak wydaje się być potrzebne w szczególnie drastycznych sytuacjach, które niestety coraz częściej są spotykane.
5. W obowiązującym systemie prawnym dostrzegalna jest dysharmonia rozróżniająca cztery pojęcia związane ze spożyciem alkoholu bądź zażyciem środka odurzającego. Dwa z nich stanowią znamiona wykroczenia z art. 87 § 1 k.w. (znaj-

dowanie się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka), a dwa wyczerpują znamiona przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. (stan nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego). Tolerowanie wskazanej dysharmonii nie jest niczym uzasadnione. Stąd postulat *de lege ferenda* wprowadzenia, wzorem innych krajów, zerowej tolerancji na zawartość alkoholu oraz wszystkich związków z grupy opiatów i innych podobnie działających w organizmie kierującego¹⁸.

Niepotrzebny jest również przepis art. 180a k.k., gdyż jego funkcje wypełniają artykuły 244, 244b § 1 k.k. oraz wykroczenia z art. 98 k.w.¹⁹

6. Wydaje się również, że warto rozważyć możliwość orzekania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych również z warunkowym zawieszeniem jego wykonania. Ta szczególna forma środka karnego zapewne spotka się ze społeczną aprobatą i zmniejszy automatyzm jego orzekania. Orzekając zaś ten środek warto pamiętać wypracowaną przed laty maksymę, że kierujący prowadzi pojazd tak, jak zachowuje się w życiu. Dlatego też sprawców przestępstw z użyciem przemocy (oczywiście prawomocnie skazanych), posiadających prawa jazdy, warto kierować na obowiązkowe badania psychotechniczne oraz psychologiczne.

Bibliografia

1. Bachrach, A. (1980). *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa.
2. Cyprian, T. (1961). *Wypadki drogowe. Przegląd problemów*, PK, nr 30.
3. Hołyst, B. (2010). *Kryminalistyka*, Warszawa.
4. Pawelec, K., J. (2014). *Czynności niepowtarzalne w sprawach o wypadki drogowe. Aspekty procesowo-kryminalistyczne*, Warszawa.
5. Pawelec, K., J. (2005). *Prawo o ruchu drogowym. Zasady bezpieczeństwa. Kierowca/wypadki. Komentarz*, Warszawa.
6. Pawelec, K., J. (2016). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa.
7. Popielski, B. (1987). (w:) *Alkohol – komunikacja. Skutki prawne*, Warszawa.
8. Praca zbiorowa, (1970). *Zdrowie kierowcy*, Warszawa.
9. Stefański, R., A. (2010). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa.
10. Stefański, R., A. (1991). *Sprawdzanie stanu zdrowia kierowców*, PP, nr 6.

* * *

¹⁸ Por. K. J. Pawelec, *Czynności niepowtarzalne w sprawach o wypadki drogowe. Aspekty procesowo-kryminalistyczne*, Warszawa 2014, s. 169.

¹⁹ Por. K. J. Pawelec, *Zarys metodyki...*, *op. cit.*, s. 59–61 oraz podana tam literatura.

Preventing danger in road traffic. Selected issues

Abstract

It is not possible to completely eliminate the phenomena – existing in road traffic – of road accidents, catastrophes, bringing about a threat of accidents occurring, or offences causing such a threat. That is why reducing these phenomena should be and is the focus of attention of many institutions undertaking a range of preventive actions. However, the effectiveness of these actions is rather poor, which – in the author's opinion – is the result of undertaking only repressive (punitive) measures, a lack of appropriate form of communication, and, especially, a lack of an appropriate diagnosis of the aetiology of road crimes/offences. The present article is devoted to the issue of preventing threats in road traffic. The author places emphasis on, amongst other things, issues linked with current law, including the need for a thorough revision of the road traffic law. He calls for many changes to the existing law, including criminal law.

Key Words

Road traffic, causing danger, catastrophe, road accident, preventive measures, state of health of drivers, technical state of vehicles, danger linked with the road and organisation of traffic, proposals relating to *de lege ferenda* and *de lege lata*.