

DOI: 10.31648/kpp.8130

**Katarzyna Przybylska**

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

ORCID: 0000-0003-1238-5123

Katarzyna.Przybylska1995@gmail.com

**Czynniki mające wpływ na spowodowanie  
niebezpieczeństwa w ruchu drogowym**

Ustawodawstwo karne dotyczące przestępczości związanej z ruchem drogowym zostało zapoczątkowane już w 1969 r.<sup>1</sup> Od tego czasu przeszło wiele zmian, włączając w to Kodeks karny z 1997 r.<sup>2</sup> z późniejszymi zmianami. Samej zmianie uległa także przestępczość związana m.in. z rozwojem technologii motoryzacyjnej, która nie jest w stanie podporządkować się regułom i zasadom nadal obowiązującym. Dlatego też w polskim prawie obserwujemy zjawisko, gdzie części szczegółowe kodeksów rozwijają się niebywale szybko, a bez zmian pozostaje część ogólna, gdyż katalogi nowych przestępstw można w prosty sposób uzupełniać i edytować. Jest to przykład sytuacji, w której prawo nie ma odzwierciedlenia w rzeczywistości. Politycy traktujący opinie eksperckie jako zło konieczne odnośnie do propozycji dotyczących badań kierowców, które będą diagnozować ich profil i zdolności motoryczne, nie doczekały się realizacji. Również prowadzone statystyki wieku kierowców względem przestępstw przez nich popełnianych w jasny sposób obrazują, że młodzi ludzie często są skłonni do brawurowej jazdy i prawo karne w stosunku do tych osób powinno być zaostrzone. Bez przeprowadzenia jakichkolwiek badań nie jesteśmy w stanie zrozumieć zaistniałego problemu. W tym miejscu warto zacytować Aleksandra Bachracha, który w sposób wizjonerski dostrzegł, że nowością nie jest sprzężenie zwrotne; nowością jest skala wypadkowości w komunikacji i produkcja oraz jej odpryskom w postępowaniu karnym.

<sup>1</sup>Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. Kodeks karny (Dz.U. Nr 13, poz. 94 ze zm.).

<sup>2</sup>Dz.U. Nr 38, poz. 553, dalej: k.k.

Jest to jednoznaczne stwierdzenie, że należy przetransformować prawo w taki sposób, żeby postęp techniczny łączył się z nauką oraz uwzględnił wyniki statystyk drogowych. Dzięki temu dotrzemy do przyczyn i zaczniemy rozwiązywać problemy.

Warto zauważyć, że ruch drogowy w swej naturze jest niebezpieczny. Aby stał się bardziej bezpieczny, powstała zasada ostrożności obowiązująca wszystkich uczestników ruchu. Reguła ta znalazła już swoje umiejscowienie w orzecznictwie sądowym oraz została ujęta w art. 3 ust. 1 ustawy o ruchu drogowym. Podzielono ją na trzy kategorie: ostrożność zwykłą, przeciętną oraz maksymalną. Ostrożność zwykłą można porównać do takiej, którą zachowuje kierowca, który posiada odpowiednią wiedzę teoretyczną oraz doświadczenie w prowadzeniu pojazdów. Dzięki temu może zachować się odpowiednio do sytuacji, która jest na drodze. Ostrożność zwykła pojawia się w sytuacji, w której kierowca próbuje uniknąć negatywnego skutku swoich działań na drodze, czyli jeśli samochód przed nim hamuje, on również hamuje, a nie np. stosuje manewr wyprzedzania. Z kolei ostrożność maksymalna pojawia się w sytuacji, kiedy kierowca pojazdu prowadzi go w taki sposób, że jest on w stanie nad tym pojazdem zapanować, aby nikogo nie narazić na jakiegokolwiek niebezpieczeństwo. Każdy z tych poziomów ostrożności bezpośrednio powiązany jest z doświadczeniem danego kierowcy. Natomiast termin „niebezpieczeństwo” nie został jeszcze do końca wypracowany i określony. Zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego mają na celu określenie warunków i stanowią w swej treści przepisy ogólnych zasad ostrożności w ruchu lądowym, powietrznym i wodnym. Kodeks karny w swej treści zawiera zasady bezpieczeństwa ruchu, natomiast Kodeks wykroczeń przedstawia zasady bezpieczeństwa i porządek ruchu drogowego. Przystępstwa i wykroczenia drogowe, patrząc od strony przedmiotowej, swój początek mają w przypadku naruszenia zasad ostrożności w ruchu drogowym i przemyślanego postępowania, których naruszenie zasad godzi w dobro chronione prawem. Naruszenie ich może polegać m.in. na zachowaniu niezgodnym z obowiązującymi normami przewidzianymi w Kodeksie karnym lub Kodeksie wykroczeń i innych.

Przytoczone wyżej zasady obejmują normy akredytowane, których przestrzeganie odseparowuje lub znacznie ogranicza niebezpieczeństwo związane z poruszaniem się pojazdów w ruchu drogowym. Opis ogólny i opis szczególny tego zjawiska określone zostały w sposób bezpośredni w przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym. W swej treści nie obejmują jednak zagadnień określonych w art. 177 § 1 k.k. Zasady bezpieczeństwa są pojęciem w stopniu znacznie szerszym – obejmują zachowania niezawarte w Kodeksie karnym. Wypracowane zostały w praktyce, a w niektórych przypadkach zmuszają odejść od usystematyzowania reguł. Sąd Najwyższy w wyroku z 30 maja 1995 r.<sup>3</sup> orzekł, że reguły wylaniające się z istoty bezpieczeństwa muszą być przestrzegane, mimo braku szczególnego przepisu. Podkreśla to fakt, że wszystkich powstałych sytuacji w ruchu drogowym nie jesteśmy w stanie przewidzieć i unormować w kodeksach czy też ustawach. Zachowanie uczestników ruchu w sytuacjach innych niż typowe musi

<sup>3</sup>Sygn. akt III KRN 20/95, OSNKW 1995, nr 11-12, poz. 84.

być ocenione z punktu zastosowania się do nieujętych jeszcze reguł i zasad wynikających pośrednio z przepisów ustaw o cechach ogólnych oraz zmienności ruchu (dynamiki ruchu). Kierowca, mając kontrolę nad pojazdem, powinien kierować się przede wszystkim przepisami ruchu, jak również zdrowym rozsądkiem, przecznością oraz dostosowywać się do bezpieczeństwa innych uczestników ruchu<sup>4</sup>.

Zasady bezpieczeństwa nie pokrywają się w pełni z przepisami ruchu drogowego, mimo że w wysokim stopniu ze sobą korelują. Należy stwierdzić, że zasady bezpieczeństwa współpracują z czynnikami związanymi z człowiekiem, drogą, samochodem. „Każde naruszenie zasad ruchu na drogach (...) stanowi potencjalne, tj. abstrakcyjne, zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, jednakże przestępstwem może się ono stać tylko wówczas, gdy zagraża ono konkretnie istniejącemu dobru”<sup>5</sup>. Warto zwrócić uwagę, że czynniki współistniejące z postępowaniem człowieka mogą być związane z zaburzeniem jego reakcji psychomotorycznej (co należy rozumieć jako stan nietrzeźwości lub stan po użyciu środka odurzającego), poziomem wykształcenia, doświadczenia, stanem jego zdrowia oraz właściwościami psychofizycznymi. Przyglądając się dokładniej rodzajom zaburzeń psychomotorycznych, możemy wyodrębnić ich rodzaje. Pierwszy z nich to nietrzeźwość, jako przestępstwo mieszczące się w art. 173, 174 i 177 k.k. Mimo że jest zagrożone surowymi karami, występuje bardzo często i zaliczane jest do przestępstwa typowego.

Stan po spożyciu alkoholu zdefiniowany został w art. 115 § 16 k.k. i zgodnie z tym przepisem stan nietrzeźwości zachodzi wtedy, gdy zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5‰ (lub przekracza 0,25 mg w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza) albo prowadzi do takiego stężenia przekraczającego wskazaną wartość. Stan nietrzeźwości określony został w art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi<sup>6</sup>. Warto dodać, że alkohol nie jest tylko produktem przeznaczonym do spożycia, zawierający w sobie alkohol etylowy o stężeniu przekraczającym 0,5‰<sup>7</sup>, ale także innym produktem mającym w swojej zawartości alkohol, np. woda kosmetyczna, denaturat itd. Pojęcie „stanu nietrzeźwości” określa wartości graniczną w dziesiątych promila, tzn. z dokładnością do pierwszego miejsca po przecinku, natomiast urządzenia elektroniczne, które mają możliwości pomiarowe (alkometry), określają w swym wyniku zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu, wskazując zawartość alkoholu do drugiego miejsca po przecinku, czyli z dokładnością do setnych promila. Należy zatem zadać pytanie, czy mówimy o nietrzeźwości, czy o stanie po spożyciu alkoholu. Sąd Najwyższy w swej uchwale z 28 lutego 1975 r.<sup>8</sup> stwierdził, że tolerancja osobnicza na alkohol nie uzasadnia przyjmowania indywidualnych progów nietrzeźwości. Nic nie przemawia za uprzywilejowaniem osób, które wbrew dyscyplinie ustawowej prowadziły pojazd po spożyciu alkoholu, zwłaszcza że osoby te nie mogą

<sup>4</sup> Por. wyrok SN z 31 stycznia 1949 r., sygn. akt K 1068/48, OSN 1949, nr 1, poz. 20.

<sup>5</sup> Postanowienie składu 7 sędziów SN z 29 grudnia 1966 r., sygn. akt Rnw 50/66, OSNKW 1967, nr 5, poz. 38.

<sup>6</sup> Dz.U. z 2015 r., poz. 1286 ze zm.

<sup>7</sup> K. Jaegermann, *Stan nietrzeźwości (geneza i dzieje pojęcia w Polsce)*, Katowice 1987, s. 8.

<sup>8</sup> Sygn. akt V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.

mieć pewności, czy w danej sytuacji organizm ich nie zareaguje na spożyty alkohol<sup>9</sup>. Do wskazanych obliczeń należy stosować zalecenia wskazane w zasadach wydawania opinii w sprawach alkoholowych, których wynik przeprowadzonej analizy na zawartość stężenia alkoholu podaje się z dokładnością do pierwszego miejsca po przecinku, odrzucając przy analizie pozostałe dalsze miejsca. Odbiegając od kwestii uzasadnienia merytorycznego tego stanowiska, należy zwrócić uwagę, że w definicji stanu nietrzeźwości przedstawionej w art. 115 § 16 k.k., jak również art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi zawartość jest określona z dokładnością do pierwszego miejsca po przecinku. Należy także wskazać na postanowienie Sądu Okręgowego w Tarnowie z 12 stycznia 2012 r.<sup>10</sup>, w którym przedstawiony został następujący pogląd odnośnie stopnia popełnionego błędu urządzenia pomiarowego. Sprawę o popełnienie wykroczenia wniosła Policja, wykazując się przeprowadzonym badaniem na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu, mierzonej przez badanie alkomatem 0,51‰. Sąd jednakże umorzył to postępowanie z uwagi na to, że przekroczenie progu 0,5‰ mieści się w przedziale popełnienia przestępstwa z art. 178a § 1 k.k., a więc stanowi występki, a brak jest uprawnionego oskarżyciela. Na odwołanie Policji w tej sprawie Sąd Okręgowy uchylił wniosek, twierdząc, że jeśli błąd pomiaru badania wyniósł 0,05‰, to przytoczony wynik nie daje pewności, że sprawca przekroczył próg nietrzeźwości, zatem też skazanie za popełnienie występku uraziłoby sprawcę i działałoby na jego niekorzyść.

Kolejny stan to użycie środka odurzającego, który również zostaje traktowany jak stan nietrzeźwości, o czym mowa w art. 178 k.k. Trzeba jednak w drodze dedukcji wywieść, że jest to stan, który negatywnie oddziałuje na ośrodkowy układ nerwowy, zakłócając czynności psychomotoryczne i wywołując zbliżone efekty do stanu nietrzeźwości. Głównym problemem dla organów ścigania jest brak obiektywnych i wiarygodnych kryteriów, które pozwoliłyby na określenie zawartości danego środka odurzającego w organizmie, który niewątpliwie wpływa na zaburzenie zdolności psychomotorycznych. Nie opracowano jednak miernika, który badałby zawartość danej substancji zabronionej w organizmie, jak to zostało opracowane w przypadku pomiaru trzeźwości. Celem opisanego stanu istotne znaczenie mają zeznania świadków, które określają sposób zachowania się sprawcy, które w późniejszym etapie pozwalają ocenić stopień zaburzenia świadomości. Warto w tym miejscu wskazać na wyrok Sądu Najwyższego<sup>11</sup>, w którym w sposób jasny stwierdzono, że wynik badania krwi na zawartość alkoholu w organizmie stanowi bezsporny miernik stanu nietrzeźwości osoby badanej, jeżeli nie ma zależności między wynikiem a zachowaniem osoby, której krew pobrano. Jest to godne uwagi spostrzeżenie, które odnosi się do nieokreślonego pomiaru stanu po użyciu środka odurzającego, przed powrotem formacji dowodowej. Zatem każdy dowód

<sup>9</sup> Patrz także: K.J. Pawelec, *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa 2017, s. 124.

<sup>10</sup> Sygn. akt II Waz 1/12, KZS 2012, poz. 25.

<sup>11</sup> Sygn. akt Rw 535/65, za: A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 200.

w sprawie może budzić wątpliwości organów ścigania i może być sprawdzony przy stosowaniu innych środków dowodowych. Sąd Najwyższy w wyroku z 3 grudnia 2011 r.<sup>12</sup> wygłosił następującą tezę: „Wobec braku zdefiniowania stanu pod wpływem środka odurzającego oraz stanu po użyciu środka podobnie działającego do alkoholu, którym posługuje się art. 87 § 1 Kodeksu Wykroczeń, Sąd – rozpatrując sprawę o przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione pod wpływem środka odurzającego (...), każdorazowo musi ustalić, czy środek ten miał realny wpływ na sprawność psychomotoryczną kierowanego pojazdem w stopniu podobnym, jak w sytuacji znajdowania się pod wpływem alkoholu”<sup>13</sup>. Początkowe ramy dla określenia pojęcia „środek odurzający” znajdują swoje miejsce w art. 4 pkt 26 oraz w rozdziale V ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii<sup>14</sup>. Zgodnie z tym przepisem środkiem odurzającym jest każda substancja syntetycznego lub naturalnego pochodzenia, działająca na ośrodkowy układ nerwowy, określona w wykazie środków odurzających, stanowiącym załącznik nr 1 do wyżej przytoczonej ustawy. Do środków odurzających zaliczamy m.in. konopie, heroinę, kokainę. Wskazana definicja nie może być w pełni wykorzystana dla przestępstw i wykroczeń skierowanych przeciwko bezpieczeństwu drogowemu (komunikacyjnemu), gdyż jej geneza została stworzona na użytek ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii, co jasno wynika z art. 6 tejże ustawy. Bezpieczeństwo w ruchu drogowym wymaga eliminowania z odbywającego się ruchu tych kierowców, których zdolności psychomotoryczne zostały zaburzone przez substancję zabronioną. Władając wykładnią językową, należy pamiętać i zwrócić uwagę, że w art. 178 k.k., art. 178a § 1 k.k., art. 179 k.k. i art. 180 k.k. zostały wskazane wszelakie środki odurzające sensu stricto, jak również sensu largo (takie jak substancje psychotropowe czy niektóre leki mające zbliżony skład). Takie cechy mogą mieć środki, których obrót nie jest reglamentowany i które na skutek sprecyzowanego sposobu użycia mają identyczne właściwości jak środki odurzające określone w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii.

Następny rodzaj zagrożenia to stan zdrowia i zmęczenia. Niedyspozycyjność zdrowotna ma istotne znaczenie na zagrożenie bezpieczeństwa. Wspomинane zagrożenie może być spowodowane okresową niezdolnością do prowadzenia pojazdu. Mogą mieć one podłoże psychiczne, jak i fizyczne<sup>15</sup>. Przyczynami wypadków komunikacyjnych, ale też i innych przestępstw nastawionych przeciwko bezpieczeństwu drogowemu, mogą być te związane ze zmianami o podłożu patologii układu krążenia, które prowadzą do nagłej i niespodziewanej utraty przytomności, choroby zaburzące szybkość reakcji, jak też koordynacji ruchów oraz wady wzroku i słuchu<sup>16</sup>. Narusza przepisy ten, kto umyślnie, mimo wiedzy o swoim złym stanie zdrowia, decyduje się na kierowanie pojazdem.

<sup>12</sup> Sygn. akt II KK 219/14, Lex nr 1567466. Por. wyrok SN z 7 lutego 2007 r., sygn. akt V KK 128/06, Lex nr 257849; postanowienie SN z 31 maja 2011 r., sygn. akt V KK 398/10, Lex nr 848186.

<sup>13</sup> K.J. Pawelec, op. cit., s. 126.

<sup>14</sup> Dz.U. z 2016 r., poz. 224 ze zm.

<sup>15</sup> R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2003, s. 725.

<sup>16</sup> *Ibidem*, s. 725-726.

Odważny pogląd w tej sprawie przedstawił Andrzej Gaberle<sup>17</sup>, pisząc: „Olbrzymia część błędów w ruchu drogowym powstaje z tej przyczyny, że ludzie decydują się na jazdę, mimo że ich stan organizmu na to nie pozwala”.

Obszary związane ze stanem zdrowia oraz zmęczeniem kierującego, jak też osób odpowiadających za bezpieczeństwo na drodze, mają wpływ na liczbę wypadków. Nowością w dziedzinie prawa karnego jest odporność człowieka na działanie takich czynników, jak hałas, stres, zamyślenie, monotonia. Zatem nasuwa się pytanie, jaki wpływ ma zmęczenie lub choroba na winę kierującego? Czy stres lub choroba osłabia sprawność i doprowadza do popełnienia błędów przez kierowcę, w konsekwencji czego narusza on przepisy określone w k.k.? A więc czy człowiek może ponosić odpowiedzialność za błędy popełnione w stanie zamroczenia, wynikające ze zmęczenia lub choroby lub czy odpowiedzialność powinna być złagodzona lub wyłączona w myśl przepisów określonych w prawie karnym o odpowiedzialności osób mających w stopniu znacznym ograniczoną zdolność do kierowania swoim postępowaniem? Pytania te wiele lat temu postawił Aleksander Bachrach<sup>18</sup>, lecz nigdy nikt jednoznacznie nie odpowiedział na nie. W orzecznictwie sądowym zaprezentowany został pogląd, że kierowca, który zdaje sobie sprawę ze swojego stanu zdrowia, a mimo wszystko godzi się na prowadzenie pojazdu lub nie przerywa tego postępowania, podejmuje ryzyko, które może wynikać z jego zachowania.

Czas reakcji jest jednym z parametrów określającym przebieg przestępstw popełnionych w art. 173, 174 i 177 k.k., jak również w wykroczeniach popełnionych w art. 86, 97 i 98 Kodeksu wykroczeń. Każdy manewr wykonywany przez kierującego, np. hamowanie, skręcanie, przyspieszanie, zwalnianie i inne, poprzedzane są czasem, w którym kierujący podejmuje określone decyzje oddziałujące na niego bodźce. Adam Reza<sup>19</sup> czas reakcji kierowcy definiuje jako czas od chwili, kiedy kierowca uświadamia sobie sytuację zagrożenia, do momentu rozpoczęcia przez niego działań za pomocą pojazdu mechanicznego, mające na celu uniknięcie niebezpieczeństwa i zagrożenia w sytuacji, w jakiej się znalazł. Czas ten może być poprzedzony czasem perfekcyjnego, szybkiego spostrzeżenia się w sytuacji, kiedy zagrożenie pojawia się przed pojazdem, poza linią koncentracji wzroku. Istotne dla odtworzenia zdarzenia, oprócz czasu reakcji, są także inne czynniki, w tym bardzo ważną rolę odgrywa czas uruchomienia poszczególnych układów w pojeździe, np. układ hamulcowy, tak aby mógł on rozpocząć wykonywanie manewru. Czas ten nazywany jest czasem reakcji nie kierującego, ale pojazdu, na który kierujący w danym momencie nie ma wpływu. Należy podkreślić, że niemożliwe jest ustalenie rzeczywistego czasu kierowcy w chwili wypadku czy kolizji. Jest on niepowtarzalny i nie do otworzenia w drodze przeprowadzania eksperymentu czy badania. Należy zwrócić uwagę na to, że z punktu psychofizjologicznego elementami, które wpływają na szybkość reakcji, są: sprawność aparatu umożliwiającego odbieranie

<sup>17</sup> A. Gaberle, *Najstabsze ogniwo (człowiek jako zagrożenie w ruchu drogowym)*, Warszawa 1986, s. 15.

<sup>18</sup> A. Bachrach, op. cit., s. 274.

<sup>19</sup> A. Reza, *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, Kraków 2010, s. 524.

nadesłanych bodźców z zewnątrz i przekazanie zebranych informacji na jakoś reakcji. Tym aparatem jest system nerwowy organizmu człowieka. Jest to zależne i różne u każdego człowieka, ale też i zmienne. Według przeprowadzonych badań czas spostrzeżenia kierującego z przeszkodą zamyka się w przedziale od zera do 0,7 sekundy; czas rozpoznania przeszkody i podjęcie stosownej przez kierującego decyzji – od 0,2 do 0,6 sekundy; czas fizycznej reakcji dla hamowania przy sprawnym pojeździe – od 0,25 do 0,7 sekundy, a dla samego skutku – ok. 0,2 sekundy. Na czas wykonania reakcji przez kierującego wpływają też inne czynniki, które są zależne i niezależne od kierującego pojazdem. Do okoliczności zależnych zaliczamy te, co do których kierujący może mieć świadomość i wiedzę wynikającą z doświadczenia, ale również: zmęczenie, spożycie alkoholu lub zażycie środka odurzającego lub psychotropowego, stan zdrowia, zwłaszcza stan choroby, jeśli takowy występuje. Znaczenie również mają czynności wpływające dekoncentrująco na skupienie kierowcy, np. używanie telefonu komórkowego, co wydłuża czas reakcji nawet o 40%. Do niezależnych okoliczności zaliczamy: stałe cechy osobowe, zmiany stanu psychicznego kierującego, pora jazdy, warunki biometeorologiczne, hałas, mimowolne rozproszenie koncentracji przez np. reklamy znajdujące się przy drodze pokonywanej przez kierującego.

Kolejny aspekt to kwalifikacja i doświadczenie kierującego. Po ukończeniu kursu w ośrodku szkolenia kierowców, kandydat podchodzi do egzaminu teoretycznego i praktycznego określonego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury. Pierwszy etap egzaminu praktycznego polega na wykonaniu określonych zadań na placu manewrowym oraz wykonaniu i wykorzystaniu tych elementów w ruchu drogowym. Przy ocenie kandydata egzaminator zwraca szczególną uwagę na:

- sposób wykonywania manewrów,
- zachowanie się kandydata wobec innych uczestników ruchu,
- umiejętności oceny potencjalnych lub rzeczywistych zagrożeń, jakie mogą spotkać kierującego na drodze,
- skuteczne reagowanie i zachowanie się w przypadku powstania zagrożenia,
- kulturę i dynamikę jazdy kandydata,
- sposób używania mechanizmów sterowania pojazdem<sup>20</sup>.

Katalog ten nie obejmuje indywidualnych predyspozycji kandydata, a zwłaszcza jego zdolności do przewidywania sytuacji zagrażających, reagowania na powstałe niebezpieczeństwo czy też umiejętności obrania odpowiedniej i skutecznej metody jazdy, by uniknąć zagrożenia. Przyglądając się praktyce szkolenia kierowców, można wyciągnąć wnioski, że szkolenie kandydatów na kierowców jest podporządkowane pewnemu modelowi i schematowi. Przyszły kierowca ma słuchać instruktora i wykonywać jego polecenia. Ten model szkoleniowy oraz sam egzamin nie przygotowuje młodego kierowcy do reagowania na trudne i niebezpieczne sytuacje drogowe, np. wtargnięcie pieszego na drogę lub niesprzyjające warunki pogodowe.

<sup>20</sup>R.A Stefański, *Ustawa prawo o ruchu drogowym*, Warszawa 2004, s. 630–633.

Kolejnymi czynnikami wpływającymi na spowodowanie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym są m.in. czynniki techniczne związane ze sprawnością techniczną pojazdu oraz stan dróg, czyli odpowiednia widoczność, oznakowanie oraz ich stan techniczny. Ten aspekt jest często pomijany przy analizach, w których organy państwowe skupiają się tylko na czynnikach ludzkich. Bezpieczeństwo pojazdu w bardzo dużym stopniu łączy się ze sprawnością techniczną, wyposażeniem danego pojazdu oraz ze sposobem załadunku. Pojazd sam w sobie posiada cechy, które mają na celu zmniejszenie skutków kolizji lub wypadku drogowego z punktu widzenia wszystkich jego uczestników. Jest to tzw. bezpieczeństwo bierne. Dotyczy ono m.in. konstrukcji nadwozia, wzmocnień bocznych, strefy kontrolowanego zgniotu, klatki bezpieczeństwa, odpowiedniego kształtu nadwozia, braku ostrych krawędzi, konstrukcji drzwi itd. Drugim rodzajem bezpieczeństwa pojazdu jest bezpieczeństwo czynne, czyli aktywne. Możemy je określić jako zespół czynników wpływających również na zmniejszenie prawdopodobieństwa kolizji, np. elementy konstrukcyjne pojazdu związane z widocznością (oświetlenie, okna, lusterka, wycieraczki, ergonomia wewnątrz pojazdu, właściwości aerodynamiczne, układ hamulcowy ze wspomagaczami, układ kierowniczy, zawieszenie i ogumienie, które zapewniają dobrą współpracę między drogą a samochodem). Oprócz cech konstrukcyjnych na bezpieczeństwo wpływa również stan techniczny wyżej wymienionych elementów. Z tego względu podlegają one obowiązkowej, okresowej diagnostyce technicznej na stacji kontroli pojazdów. Szczególną uwagę należy zwrócić m.in. na: ekstremalne parametry ruchu pojazdów, prędkość maksymalną, maksymalne przyspieszenie, czas rozpędzenia, drogę rozpędzania, przyczepność ogumienia do jezdni i inne. Są to okoliczności, które są bardzo istotne dla bezpieczeństwa osób uczestniczących w ruchu drogowym. Choć prawo o ruchu drogowym nie zawiera tzn. normy odnoszącej się do stopnia zużycia lub uszkodzeń czy defektów elementów pojazdu, to ogólnie stwierdza się, że aby pojazd mógł wyjechać w drogę i włączyć się do ruchu, powinien być zbudowany, utrzymany i urządzony tak, aby nie zagrażał on bezpieczeństwu. Dlatego też można powiedzieć, że trudności w zmianie biegów, gaśnięcie silnika, gwałtowny spadek mocy czy przerwanie pracy silnika uniemożliwia kierowcy bezpieczne i prawidłowe prowadzenie pojazdu. Wymienione dla przykładu niedostatki techniczne pojazdu mają ogromny wpływ na prowadzenie pojazdu i niewątpliwie naruszają one zasady bezpieczeństwa, a pojazd mechaniczny dyskwalifikują z tzn. bezpieczeństwa czynnego.

Naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym jest także niesprawność elementów technicznych, które wchodzi w skład bezpieczeństwa biernego. Nie można zatem mówić, że kierowanie pojazdem z niesprawnymi poduszkami powietrznymi czy pasami bezpieczeństwa nie narusza zasad bezpieczeństwa. W wyposażeniu samochodu są jednak elementy, których niesprawność nie ma związku z bezpieczeństwem poruszania się, np. uszkodzony katalizator, brak tłumika, gdyż w żaden sposób nie zagrażają ruchowi drogowemu, choć znacząco szkodzą środowisku.



Prawo o ruchu drogowym zawiera w swoim ustawodawstwie przepisy niemające żadnego związku z zasadami bezpieczeństwa komunikacji, zatem zawierają się w tym prawie przepisy, za które nie grozi żadna odpowiedzialność karna w przypadku zaistnienia jednego z czynów przedstawionych w art. 173, 174 czy 177 k.k. Bez wątpienia przestępstwa drogowe, jak też wykroczenia łączą się z osobą kierującą pojazdem i to na niej spoczywa obowiązek dostosowania sposobu prowadzenia pojazdu do warunków panujących na drodze, w tym także stanu technicznego danego pojazdu. Znana kierującemu niepełna sprawność techniczna auta może stanowić poniekąd okoliczność łagodzącą, w przypadku kiedy sprawca jest świadomy tej niesprawności, a mimo to zwiększył margines bezpieczeństwa, prowadził pojazd w sposób szczególny, a zatem odpowiednio wolno i ostrożnie przy równie rozsądnym przewidywaniu możliwych konsekwencji istniejącej niesprawności<sup>21</sup>. Sąd Najwyższy w wyroku z 29 stycznia 1973 r.<sup>22</sup> spostrzegł, że „powinność przewidywania następstw jazdy samochodem w wypadku awarii jakiegokolwiek zespołu lub części mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy może zachodzić jedynie wówczas, gdy kierowca na podstawie doświadczenia zawodowego, znajomości właściwości technicznych powierzonego mu pojazdu lub innych okoliczności mógł tę awarię przewidzieć”. Z kolei w innym wyroku Sądu Najwyższego z 27 lipca 1976 r.<sup>23</sup> czytamy, że „prowadzenie pojazdu z niesprawnym układem hamulcowym jest naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a więc jednym z przedmiotowych znamion przestępstwa określonego w art. 145 [Kodeksu karnego z 1969 r., obecnie art. 177 k.k. – przyp. aut.]”. Obecnie systemy informatyczne pojazdów są bardzo rozwinięte, dlatego znacznie trudniej będzie wykazać kierującemu, że został on zaskoczony nagłą awarią w pojeździe. W dosyć klarowny i przejrzysty sposób są wyświetlane komunikaty, a ich zlekceważenie stanowić będzie zatem umyślne naruszenie zasad bezpiecznego poruszania się. Ocena postępowania kierowcy „pozostawać musi w dwojakiej relacji: do narzędzia, jakim ma obowiązek pracować, i do zadania, które ma obowiązek wykonać. Rozgraniczanie zakresów odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu drogowego stosownie do gestii różnych osób, mających na to wpływ, bardziej sprzyja w ogólnym efekcie chronienie tego dobra, niż obciążanie całą odpowiedzialnością za niedostatki przyczyniające się do wypadków samych tylko uczestników ruchu”<sup>24</sup>.

Czynniki związane bezpośrednio z drogą, jak również organizacją ruchu stanowią bez wątpienia bardzo istotne elementy, które mają duży wpływ na bezpieczeństwo drogowe. Nie ma znaczenia, czy analiza dotyczy drogi, ulicy, pobocza, jezdni, pasa

<sup>21</sup> K.J. Pawelec, *Na drodze*, Warszawa 1983, s. 67.

<sup>22</sup> Sygn. akt Rw 1421/72, WPP 1974, nr 1, s. 83.

<sup>23</sup> Sygn. akt VIKRN 113/76, OSNKW 1976, nr 10–11, poz. 129.

<sup>24</sup> A. Bachrach, *op. cit.*, s. 104–106.

drogowego, skrzyżowania czy dostępność drogi. Stanisław Gaca<sup>25</sup> zwrócił uwagę, że najbardziej istotnym uwarunkowaniem projektowania dróg, które zasadniczo wynika z kryterium bezpieczeństwa, prowadzi do:

- prawidłowego odwodnienia dróg, tak aby uniemożliwić pozostanie wody na jezdni;
- dobrego przejrzystego prowadzenia pojazdu kierowcy wzdłuż drogi i wczesnego sygnalizowania o zbliżaniu się do miejsc rozchodzenia się kierunków jazdy;
- spełnienia wymogów dotyczących dynamiki ruchu, tak aby analizowany był zaakceptowany już model obliczeniowy (np. model równowagi ruchu pojazdu na łukach);
- zapewnienia widoczności dla różnych zachowań czy sytuacji na drodze;
- zrozumienia kierowców na temat funkcjonowania np. skrzyżowań.

Zatem z psychofizycznych i psychologicznych cech użytkowników wynikają dodatkowo nowe zasady rozwiązań drogowych:

- urządzenia ostrzegawcze powinny być skonstruowane do prędkości, jakie występują przy natężeniu ruchu, ze zwróceniem uwagi na okoliczności; im wyższa prędkość, tym mniejsza się kąt ostrego widzenia kierującego;
- zmodernizowanie poszczególnych skrzyżowań, dróg, węzłów, które zmuszają kierującego do podejmowania kilku decyzji równocześnie;
- droga nie powinna być jednostajna ani otoczona elementami rozpraszającymi uwagę kierowcy (np. telebimy z reklamami);
- droga powinna wyznaczać tor drogi dokąd mierzymy.

Z przedstawionego powyżej wyliczenia w sposób jasny wynika, że kulminacyjnym parametrem projektującym i charakteryzującym właściwości użytkowania drogi jest prędkość, z jaką pojazdy mogą się po niej bezpiecznie poruszać, zależna od cech geometrycznych drogi, stanu jej nawierzchni, infrastruktury, zachowania innych uczestników ruchu, warunków pogodowych itp. Dlatego kulminacyjne znaczenie ma prędkość projektowania (miarodajna) oraz klasyfikacja dróg w zakresie ich ruchliwości, dostępności czy właściwości zbierająco-rozprowadzającej<sup>26</sup>. Priorytetową rolę odgrywa przede wszystkim widoczność w projektowaniu dróg, ulic, skrzyżowań, gdyż S. Gaca<sup>27</sup> dostrzegł, że podstawowym czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo jazdy, w tym także wywierającym duży wpływ na przepustowość, jest widoczność. Autor przedstawił widoczność jako właściwość drogi/ulicy, pozwalającą użytkownikom na względ jej z odpowiedniej odległości w obręb drogi, a szczególnie w obręb jezdni, w celu rozpoznania sytuacji na drodze i dostosowania do niej sposobu jazdy<sup>28</sup>. Należałoby te wnioski uzupełnić o stwierdzenia dotyczące możliwości przywidzenia powstałych przeszkód podczas jazdy.

<sup>25</sup>S. Gaca i in., *Wypadki drogowe - vademecum biegłego sądowego*, oprac. red. J. Wierciński, A. Reza, Kraków 2006, s. 228-229.

<sup>26</sup>Ibidem, s. 229-233.

<sup>27</sup>Szerzej: ibidem, s. 241-255.

<sup>28</sup>Ibidem, s. 239.

W opinii specjalistów zajmujących się badaniem czynników związanych z drogą i organizacją ruchu przyjmuje się, że niezbędna widoczność podczas jazdy w sposób adekwatny odpowiada drodze przebytej od momentu gdy zauważymy przeszkodę lub gdy zaczniemy wykonywać jakiś manewr, aż do jego bezpiecznego zakończenia. Aspekt związany z drogami jest pomijany bardzo często w analizach. Z tego powodu nie są wyciągane również wnioski i opracowywane strategie poprawy bezpieczeństwa. Podstawą takich działań jest identyfikacja miejsc krytycznych, gdzie najczęściej dochodzi do wypadków i wprowadzenia działań korygujących w postaci dodatkowego oznakowania, poprawy stanu technicznego lub sygnalizacji.

Wiedza o czynnikach wpływających na działania kierowcy związanych z pojazdem, drogą oraz ze znajomością samego siebie to źródło cennych wskazówek do tego, aby być bardziej świadomym i bezpiecznym na drodze. To również podstawa przy projektowaniu dróg, organizacji ruchu oraz tworzenia lub modyfikacji przepisów drogowych. Przede wszystkim należy pamiętać, że głównym czynnikiem powodującym wypadki jest człowiek i w konsekwencji to prowadzący pojazd ponosi odpowiedzialność również za innych uczestników ruchu drogowego. Dlatego też musi on być pewny stanu technicznego swojego pojazdu oraz stanu swojego zdrowia. W przypadku gdy czuje się niepewnie, nie powinien wsiadać do pojazdu, ale skorzystać z innego rodzaju transportu. Taka decyzja może komuś utratować życie.

## BIBLIOGRAFIA

### Literatura

- Bachrach A., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980.
- Gaberle A., *Najslabsze ogniwo (człowiek jako zagrożenie w ruchu drogowym)*, Warszawa 1986.
- Gaca S. i in., *Wypadki drogowe – vademecum biegłego sądowego*, oprac. red. J. Wierciński, A. Reza, Kraków 2006.
- Jaegermann K., *Stan nietrzeźwości (geneza i dzieje pojęcia w Polsce)*, Katowice 1987.
- Pawelec K.J., *Na drodze*, Warszawa 1983.
- Pawelec K.J., *Sprowadzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa 2017.
- Reza A., *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, Kraków 2010.
- Stefański R.A., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2003.
- Stefański R.A., *Ustawa prawo o ruchu drogowym*, Warszawa 2004.

### Akty prawne

- Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. Kodeks karny (Dz.U. Nr 13, poz. 94 ze zm.).
- Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz.U. z 2015 r., poz. 1286 ze zm.).

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz.U. Nr 38, poz. 553 ze zm.).

Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz.U. z 2016 r., poz. 224 ze zm.).

### **Orzecznictwo**

Postanowienie składu 7 sędziów SN z 29 grudnia 1966 r., sygn. akt Rnw 50/66, OSNKW 1967, nr 5, poz. 38.

Postanowienie SN z 31 maja 2011 r., sygn. akt V KK 398/10, Lex nr 848186.

Uchwała SN z 28 lutego 1975 r., sygn. akt V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.

Wyrok SN z 31 stycznia 1949 r., sygn. akt K 1068/48, OSN 1949, nr 1, poz. 20.

Wyrok SN z 29 stycznia 1973 r., sygn. akt Rw 1421/72, WPP 1974, nr 1, s. 83.

Wyrok SN z 27 lipca 1976 r., sygn. akt VIKRN 113/76, OSNKW 1976, nr 10-11, poz. 129.

Wyrok SN z 30 maja 1995 r., sygn. akt III KRN 20/95, OSNKW 1995, nr 11-12, poz. 84.

Wyrok SN z 7 lutego 2007 r., sygn. akt V KK 128/06, Lex nr 257849.

Wyrok SN z 3 grudnia 2011 r., sygn. akt II KK 219/14, Lex nr 1567466.

Postanowienie Sądu Okręgowego w Tarnowie z 12 stycznia 2012 r., sygn. akt II Waz 1/12, KZS 2012, poz. 25.

## **The Factors influencing the occurrence of danger in road traffic**

### **Summary**

All factors affecting road safety can be divided into three main types: related to man, vehicle and road. On the basis of police statistics, which keep accurate records of the number and causes of accidents over the years, it can be clearly stated that the largest number of accidents was caused by man. In the first order, the person who drives the vehicle and then the people who use the road. The main causes of such accidents are, first of all: problems to adapt speed to traffic conditions, non-compliance with the right of way, incorrect behavior towards people who use the road (incorrect crossing the road and not getting the priority to cross the road). It is a high problem on the road is with drunk drivers car and bicycles. However, the good news is that there are fewer and fewer of them every year. It is also worth noting the seasonal rules in the frequency of accidents. Every year there is a tendency to increase the number of accidents in the summer, i.e. holidays, where traffic on the road is greater and drivers cover distances longer than their usually standard way to work.

**Keywords:** road safety, non-compliance with the right of way, drunk drivers, excessive speed, seasonal accidents