

Anna Ewa Chodorowska

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

ORCID: 0000-0001-9230-536X

anna.chodorowska@uwm.edu.pl

Prędkość administracyjnie dopuszczalna – wybrana problematyka

Wstęp

Do podstawowych problemów, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce, należy zaliczyć nadmierną prędkość. Potrzeby bezpieczeństwa ruchu drogowego, który jest postulatem maksymalnej ochrony życia i zdrowia uczestników ruchu, prowadzą do tego, by obniżyć granice dopuszczalnej prędkości, z kolei potrzeby współczesnego rozwoju techniki prowadzą do tego, by podwyższać granice dopuszczalnej prędkości przy jednoczesnym obostrzeniu rygorów przestrzegania przepisów i zasad bezpieczeństwa przez wszystkich użytkowników dróg. Te dwa postulaty muszą zespolic się, tak aby dać optymalne rozwiązanie odpowiadające potrzebom aktualnego stanu rozwoju transportu i komunikacji oraz współżycia społecznego oraz współcześnie panującym poglądom w zakresie zasad prowadzenia pojazdów i zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego¹. Nie ma wątpliwości, że przekraczanie prędkości, w połączeniu z brakiem doświadczenia w kierowaniu pojazdem oraz brawurą, jest przyczyną wielu tragicznych następstw wypadków drogowych. Badania i statystyki jednoznacznie wskazują, że obniżenie prędkości skutkuje obniżeniem liczby wypadków w ruchu drogowym oraz znacznym zmniejszeniem cięższych następstw u osób poszkodowanych w tych wypadkach². Wyznaczenie prędkości administracyjnie dozwolonej jest rezultatem przyjętego przez ustawodawcę założenia, że tylko jazda z prędkością dozwoloną warunkuje zapewnienie należytego panowania nad prowadzonym pojazdem. Każdy uczestnik

¹ K. Buchała, *Nadmierna szybkość pojazdów jako przyczyna wypadków drogowych*, „Palestra” 1961, nr 5, s. 65.

² Zob. *Raporty o stanie BRD*, <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/raporty-o-stanie-brd/> (data dostępu: 11.03.2022); *Wytyczne zarządzania prędkościami na drogach samorządowych*, <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/wytyczne-i-podreczniki-krajowe/> (data dostępu: 13.03.2022).

ruchu drogowego winien kierować się przepisami, nie zapominając przy tym o zdrowym rozsądku, ogólnej przezorności i respektowaniu bezpieczeństwa innych. Obowiązek zachowania prędkości administracyjnie dozwolonej stanowi element zachowania ostrożności, a przekroczenie takiej prędkości nie tylko jest naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym z ustawy Prawo o ruchu drogowym, ale także zachowaniem zagrożonym pod groźbą kary na podstawie przepisów Kodeksu wykroczeń, które autorka artykułu przybliżyła, wskazując, że prędkości administracyjnej dozwolonej nie należy utożsamiać z prędkością bezpieczną.

Celem artykułu jest analiza wprowadzonych w 2021 r. zmian do ustawy Kodeks wykroczeń i ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ich ocena dokonana pod kątem działań podejmowanych na rzecz przestrzegania prędkości administracyjnie dopuszczalnej i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Prędkość administracyjnie dopuszczalna – rozważania na gruncie art. 92a Kodeksu wykroczeń

Zachowanie polegające na niestosowaniu się do ograniczenia prędkości administracyjnie dopuszczalnej zostało stypizowane w art. 92a ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń³ (dalej jako k.w.). Zgodnie z dyspozycją § 1 art. 92a k.w. karze grzywny podlega ten, kto prowadząc pojazd, nie stosuje się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, a z § 2 karze grzywny nie niższej niż 800 zł podlega ten, kto prowadząc pojazd mechaniczny, nie stosuje się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, przekraczając ją o ponad 30 km/h⁴. Artykuł 92a k.w. wprowadzono z mocy przepisów ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw⁵. Wprowadzenie tego przepisu miało usunąć wątpliwości w sferze interpretacyjnej oraz właściwego stosowania jego w praktyce, a także ujednoczenia zagrożenia karnego za wykroczenia polegające na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości przez kierujących pojazdami, co przed nowelizacją z 2010 r., mimo iż dotyczyło tego samego zachowania, było przedmiotem odpowiedzialności bądź z art. 92 § 1 k.w., bądź z art. 97 k.w. Pierwszy z nich stosowany był w przypadkach, w których ograniczenie prędkości w danym miejscu określone jest za pomocą znaku drogowego, drugi zaś obejmował sytuacje, w których maksymalna do-

³ T.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 2008, 2052, 2269, 2328.

⁴ Art. 92a k.w. zmieniony został przez art. 3 pkt 7 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. (Dz.U. z 2021 r., poz. 2328).

⁵ Dz.U. z 2010 r., Nr 225, poz. 1466 ze zm.

puszczalna prędkość wynika bezpośrednio z ustawy. Przepis art. 92a k.w. z kolei odnosi się zarówno do przypadków, w których źródłem ograniczenia prędkości jest sama ustawa, jak i do przypadków ograniczenia wynikającego ze znaku drogowego i statuuje normę o charakterze *legi specialis* w stosunku do dwóch ww. przepisów⁶.

Wykroczenia z art. 92a k.w. godzą w dobro prawne, jakim jest bezpieczeństwo i porządek ruchu drogowego⁷. Porządek ruchu drogowego został zabezpieczony w omawianym przepisie, przez przestrzeganie dozwolonej prędkości poruszania się pojazdu, co następnie przekłada się na bezpieczeństwo ruchu drogowego⁸. Tadeusz Bojarski zauważył, że przepis art. 92a k.w., chociaż ma charakter profilaktyczny, to chroni przede wszystkim przed niebezpieczeństwem spodziewanym, abstrakcyjnym dla zdrowia, życia oraz mienia⁹. W doktrynie podkreśla się, że wykroczenia z art. 92a k.w. można popełnić zarówno umyślnie, jak i nieumyślnie¹⁰. Jednocześnie w judykaturze przyjmuje się, że naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, polegające na prowadzeniu pojazdu z nadmierną prędkością, ma charakter umyślny. Wybór prędkości bowiem, z jaką porusza się kierowany przez kierowcę pojazd, właściwie zawsze zależy od jego decyzji, z wyjątkiem sytuacji kiedy takiego wpływu na prędkość nie ma, m.in. w sytuacji związanej z uszkodzeniem pojazdu oraz wadliwym funkcjonowaniem jego mechanizmów¹¹. Niestosowanie się do ograniczenia prędkości jest wykroczeniem formalnym¹². Do jego popełnienia wystarczające jest przekroczenie w danym miejscu dopuszczalnej prędkości, choćby byłoby to przekroczenie w niewielkim zakresie. Znamiona art. 92a k.w. wyczerpuje zarówno ten, kto prowadząc pojazd, przekraczając dopuszczalną prędkość, nie spowodował żadnego niebezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu, jak i ten, kto takie zagrożenie spowodował. „Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego” polega na stworzeniu takiej sytuacji, która grozi nastąpieniem ujemnych skutków dla ruchu drogowego. Zagrożenie bezpieczeństwa jest w istocie niebezpieczeństwem. Trafnie wskazuje się, że w ogólnym pojęciu niebezpieczeństwa chodzi o sytuację zawierającą w sobie potencjalną możliwość przerodzenia się w nowy układ, oznaczający powstanie ujemnych następstw

⁶ V. Vachev, *Odpowiedzialność za przekroczenie dozwolonej prędkości w terenie zabudowanym o więcej niż 50 km/h*, „Studia Iuridica” 2017, t. 69, s. 87.

⁷ Zob. T. Bojarski, [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, 2021, Lex; I. Kosierb, [w:] J. Lachowski (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2021, s. 450.

⁸ W. Jankowski, [w:] T. Grzegorzczak (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 444.

⁹ T. Bojarski, [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2015, s. 313.

¹⁰ Zob. ibidem, s. 336; R.A. Stefański, *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 465; W. Radecki, [w:] M. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2016, s. 769–770.

¹¹ Wyroku SN z 27 lutego 2017 r., sygn. akt III KK 367/16, Lex nr 2242289.

¹² Zob. I. Kosierb, [w:] J. Lachowski (red.), op. cit., s. 451.

ocenianych w punktu widzenia interesów jednostki¹³. Zasadnie podkreśla się w literaturze, że termin „niebezpieczeństwo” oznacza zjawisko przedstawiające groźbę dla jakiegoś podmiotu¹⁴. Jest to pewna sytuacja lub stan rzeczy charakteryzujący się odpowiednim stopniem prawdopodobieństwa nastąpienia ujemnego skutku¹⁵. Zachowanie sprawcy niestosującego się do ograniczenia prędkości przybiera postać działania. Przy czym należy zaaprobować pogląd wyrażany przez Michała Leciaka, zgodnie z którym możliwa jest realizacja znamion art. 92a k.w. także poprzez zaniechanie, np. sprawca, widząc znak drogowy ograniczający prędkość, prędkości tej nie redukuje¹⁶.

W dyspozycji przepisu art. 92a kw. ustawodawca użył określenia „nie stosuje się do ograniczenia prędkości”, co w tym przypadku oznacza niepodporządkowanie się ograniczeniu prędkości obowiązującemu w ruchu drogowym, nieprzestrzeganie go czy też niestosowanie się do niego. Przy czym pojęcie ograniczenia prędkości należy tu interpretować jako ujęcie, zawarcie w pewnych ramach, granicach, co skutkuje tym, że czynność sprawcza w tym wypadku może polegać zarówno na przekroczeniu górnej granicy dozwolonej prędkości, jak i na zejściu poniżej dolnej nakazanej prędkości poruszania się pojazdu po danym odcinku drogi¹⁷. Wprowadzenie do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (dalej jako PoRD)¹⁸ „prędkości minimalnej”, określonej znakiem C-14, nie zostało podyktowane względami bezpieczeństwa ruchu, lecz względami zapewnienia odpowiedniej płynności oraz przelotowości drogi¹⁹. Ma to miejsce chociażby na niektórych odcinkach autostrady – minimalną dozwoloną prędkością jest prędkość 40 km/h. Oznacza to, że na drodze, przy której znajduje się znak C-14, kierujący obowiązany jest przestrzegać nie tylko ograniczeń prędkości wynikających z przepisów szczegółowych, lecz również jechać z prędkością nie mniejszą niż wskazana na znaku, chyba że warunki ruchu lub jego bezpieczeństwo wymagają zmniejszenia prędkości. Wynika to z § 38 ust. 1 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (dalej jako r.z.s.d.)²⁰. Limity dopuszczalnej prędkości pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym określiły prze-

¹³ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 72.

¹⁴ M. Cieślak, *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego” 1995, z. 1, s. 152.

¹⁵ A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990, s. 669.

¹⁶ M. Leciak, [w:] P. Daniluk (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2019, s. 649. Podobnie: I. Kosierb, [w:] J. Lachowski (red.), op. cit., s. 451; T. Bojarski, [w:] T. Bojarski (red.) *Kodeks wykroczeń...*, 2021, Lex.

¹⁷ Zob. R.A. Stefański, op. cit., s. 456 i nast.; W. Jankowski, [w:] T. Grzegorzczak (red.), op. cit., s. 446.

¹⁸ Dz.U. z 2021 r., poz. 450.

¹⁹ R.A. Stefański, op. cit., s. 462.

²⁰ T.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2310 ze zm.

pisy PoRD. We wskazanej ustawie ustawodawca kształtuje je w zależności od obszaru ruchu, rodzaju drogi i pojazdu. Na mocy ustawy z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym²¹ rezygnowano z dwóch limitów prędkości obowiązujących na obszarze zabudowanym w dzień i w nocy i przyjęto jedną dopuszczalną prędkość – do 50 km/h bez względu na porę doby (zamiast 60 km/h w godzinach 23:00–5:00 oraz 50 km/h w pozostałych godzinach), pozostawiając jednocześnie bez zmian dopuszczalną prędkość w sferze zamieszkania, tj. 20 km/h. Celem i skutkiem przyjętych rozwiązań jest obniżenie prędkości pojazdów w godzinach nocnych na obszarze zabudowanym, a przez to osiągnięcie zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych, w tym na przejściach dla pieszych. Ujednolicenie prędkości w obszarze zabudowanym pozwolić ma także na wyeliminowanie wątpliwości związanych z realizacją przepisu o zatrzymaniu prawa jazdy za jazdę z prędkością powyżej 50 km/h ponad prędkość dopuszczalną w obszarze zabudowanym, w sytuacji gdy przekroczenie prędkości miało miejsce w okresie doby, gdy następowała zmiana dopuszczalnej prędkości (godz. 5.00 i godz. 23.00²²). Należy zauważyć, że ważną charakterystyką bezpieczeństwa ruchu jest ciężkość wypadków²³, która w decydującym stopniu zależy właśnie od prędkości w chwili zdarzenia drogowego. W szczególności ma to znaczenie na obszarze zabudowanym, gdzie występuje wzmożony ruch pieszych. Z analiz badawczych wynika, że różnica prędkości między 50 km/h a 60 km/h ma istotne znaczenie w kontekście długości drogi hamowania pojazdu oraz potencjalnych skutków zdarzeń drogowych. Obniżenie prędkości o 10 km/h skutkuje co najmniej kilkuprocentowe obniżenie liczby wypadków drogowych oraz znaczne zmniejszenie liczby cięższych urazów u osób poszkodowanych w tych wypadkach. Jak pokazują coroczne raporty o stanie bezpieczeństwie ruchu drogowego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu, wysoka prędkość oznacza poważniejsze konsekwencje wypadku drogowego. Ryzyko zgonu pieszego rośnie wraz ze wzrostem prędkości pojazdu. Przy prędkości uderzenia mniejszej niż 30 km/h prawdopodobieństwo poniesienia śmierci pieszego wynosi 15%. Szanse te bardzo spadają, gdy prędkość uderzenia w pieszego wynosi 50 km/h (60%), 60 km/h (85%), a gdy jest większa od 60 km/h, szanse spadają do zera²⁴. Jednocześnie w opracowaniu *Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych* wskazano, że przy bardzo realnej do uzyskania w praktyce redukcji prędkości o 10 ÷ 20% można uzyskać oczekiwany przeciętny spadek liczby wypadków z ofiarami śmiertelnymi o 35 ÷ 60% w przypadku obszarów zabudowanych i o 24 ÷ 44% w przypadku dróg poza

²¹ Dz.U. z 2021 r., poz. 463.

²² Druk sejmowy z 2020 r., nr 802.

²³ Ciężkość wypadków to stosunek liczby ofiar śmiertelnych do liczby wypadków, w których ofiary uczestniczyły. Miarą ciężkości wypadków jest liczba zabitych na 100 wypadków.

²⁴ Zob. <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/raporty-o-stanie-brd/> (data dostępu: 11.03.2022).

obszarami zabudowanymi. W przypadku wypadków liczonych razem, bez podziału według stopnia ciężkości, redukcja ta wynosiłaby odpowiednio $16 \div 30\%$ i $12 \div 23\%$ ²⁵.

Przepisy PoRD, poza uregulowaniem kwestii dotyczącej określenia limitów prędkości obowiązujących na obszarze zabudowanym, wskazały prędkości dopuszczalne administracyjnie poza obszarem zabudowanym. I tak, stosownie do treści art. 20 ust. 3 pkt 1 PoRD, maksymalna dopuszczalna prędkość poza obszarem zabudowanym, z zastrzeżeniem ust. 4²⁶, w przypadku samochodu osobowego, motocykla lub samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, wynosi:

- 140 km/h na autostradzie,
- 120 km/h na drodze ekspresowej dwujezdniowej,
- 100 km/h na drodze ekspresowej jednojezdniowej oraz na drodze dwujezdniowej co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu,
- 90 km/h na pozostałych drogach.

W przypadku zaś innego pojazdu oraz zespołu pojazdów prędkość ta wynosi:

- 80 km/h na autostradzie, drodze ekspresowej lub drodze dwujezdniowej co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu,
- 70 km/h na pozostałych drogach.

W art. 20 ust. 6 PoRD zostały określone dopuszczalne prędkości dla określonych pojazdów. Dopuszczalna prędkość ciągnika rolniczego (również z przyczepą) wynosi 30 km/h; pojazdu z urządzeniem wystającym do przodu więcej niż 1,5 m od siedzenia dla kierującego – 30 km/h na obszarze zabudowanym i 60 km/h poza obszarem zabudowanym; motocykla (również z przyczepą), czterokołowca i motoroweru, którymi przewozi się dziecko w wieku do 7 lat – 40 km/h.

Na uwagę zasługuje wprowadzenie nowelizacją z 2021 r. PoRD dopuszczalnej prędkości także dla hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego, przyjmując dopuszczalną prędkość do 20 km/h (art. 20 ust. 6 pkt 4 PoRD).

Wskazane powyżej maksymalne dopuszczalne prędkości pojazdów organ zarządzający ruchem może zmniejszyć znakiem drogowym B-33 „ograniczenie prędkości” lub B-43 „strefa ograniczonej prędkości”, jeżeli warunki bezpieczeństwa ruchu na drodze lub jej odcinku za tym przemawiają. Stosownie do § 27 ust. 1 i 31 rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. znak B-33 oznacza zakaz

²⁵ Zob. <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/wytyczne-i-podreczniki-krajowe/> (data dostępu: 13.03.2022).

²⁶ Zgodnie z ust. 4 art. 20 PoRD dopuszczalna prędkość autobusu spełniającego dodatkowe warunki techniczne określone w przepisach, o których mowa w art. 66 ust. 5, na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h.

przekraczania prędkości określonej na znaku liczbą kilometrów na godzinę, natomiast znak B-43 – wjazd do strefy, w której obowiązuje zakaz przekraczania prędkości określonej na znaku liczbą kilometrów na godzinę. Znak ten określa dopuszczalną prędkość jako mniejszą lub równą 30 km/h, a ponadto oznacza, że umieszczone w strefie urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi. Wyjazd ze strefy ograniczonej prędkości określa znak B-44 „koniec strefy ograniczonej prędkości” (§ 31 ust. 1–3 r.z.s.d.). Zgodnie z załącznikiem nr 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach²⁷, znak B-33 „ograniczenie prędkości” (rys. 3.2.34.1) powinien być umieszczony tylko w tych przypadkach, gdy warunki drogowe, otoczenie drogi lub zastosowane oznakowanie ostrzegawcze i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego mogą w niedostateczny sposób wskazywać kierującym na konieczność zmniejszenia prędkości (3.2.34.1). Znak ten umieszcza się, gdy działania techniczne w zakresie poprawy geometrii drogi, stanu nawierzchni, oddzielenia ruchu pieszego od ruchu pojazdów itp. nie wpływają w dostateczny sposób na poprawę bezpieczeństwa. Ponadto można go stosować, jeżeli odcinek drogi o śliskiej nawierzchni jest poprzedzony bardzo szorstką lub szorstką nawierzchnią, dla oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym oraz w innych uzasadnionych okolicznościach, np. na niektórych łukach, gdy ograniczenie prędkości powinno wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu (3.2.34.2). W zasadzie powinien być poprzedzony znakami ostrzegawczymi podającymi przyczynę ograniczenia prędkości, np. roboty na drodze, niebezpieczny zakręt, śliska jezdnia, inne niebezpieczeństwo itp. Nie stosuje się znaków B-33, jeżeli kierujący w jednoznaczny, niebudzący wątpliwości sposób może ocenić geometrię drogi oraz jej stan techniczny (3.2.34.1).

Prędkość administracyjnie dozwolona nie jest pojęciem normatywnym – jest dopuszczalną prędkość pojazdów ustaloną w przepisach, znakami drogowymi lub decyzjami organu rejestrującego dla sytuacji typowych²⁸. Należy podzielić wyrażone w piśmiennictwie stanowisko, że prędkość administracyjnie dozwolona ma charakter ogólny, ponieważ nie uwzględnia wszystkich zmieniających się czynników²⁹. W konkretnych warunkach drogowych – z uwagi na różne natężenie tych czynników – może prowadzić do uznania za niebezpieczną prędkość nieprzekraczającą nominalnych granic prędkości maksymalnej; *in concreto* może ona być nadmierną. Ponadto wskazuje się, że poruszanie się pojazdu z zachowaniem prędkości administracyjnie dozwolonej nie może

²⁷ T.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2311.

²⁸ B. Pijanowski, *Samochód – kierowca – droga*, Warszawa 1989, s. 14.

²⁹ K.J. Pawelec, [w:] K.J. Pawelec, P. Krzemień, *Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji*, Warszawa 2020, s. 185.

samodzielnie świadczyć o tym, że kierowca zachował prędkość bezpieczną w rozumieniu art. 19 ust. 1 PoRD. Na drodze bowiem mogą *in concreto* panować takie warunki atmosferyczne czy też natężenie ruchu, że nawet prędkość znacznie mniejsza od administracyjnie dozwolonej nie będzie zapewniała panowania nad pojazdem³⁰. Podobne stanowisko wyraził Sąd Najwyższy w wyroku z 22 listopada 2006 r., mianowicie: „Uznanie za prędkość bezpieczną maksymalnej prędkości dozwolonej w konkretnym miejscu oznacza akceptację braku reakcji kierującego na okoliczności kształtujące sytuację drogową i wymaga przedstawienia argumentów wskazujących na to, że warunki panujące w tym miejscu nie obliwowały kierującego do dalej idącej redukcji prędkości”³¹.

Prędkości dozwolonej nie należy utożsamiać z prędkością bezpieczną³², przy czym prędkość bezpieczna mieści się w granicach prędkości administracyjnie dozwolonej. Poruszanie się z prędkością bezpieczną jest zasadą nadrzędną; nad regulacją określającą prędkość dozwoloną³³ i ma zastosowanie do wszystkich kierujących pojazdami, w tym także kierujących pojazdami uprzywilejowanymi³⁴. Pojęcie bezpieczna prędkość nie jest określeniem normatywnym, ale termin powszechnie używany w judykaturze i doktrynie. Jak zauważył Sąd Najwyższy, ma charakter relatywny i w związku z tym żaden akt normatywny nie może za pomocą wyraźnych cyfrowo wskaźników (np. liczba m/s) określić, jaka prędkość pojazdu jest prędkością bezpieczną³⁵. W wyroku z 11 marca 2003 r. Sąd Najwyższy podjął próbę zdefiniowania prędkości bezpiecznej, wskazując, że „prędkość bezpieczna, to prędkość pozwalająca kierującemu na prawidłowe wykonywanie manewrów, których potrzebę w konkretnej sytuacji kierujący ma możliwość i obowiązek przewidzieć. Oznacza to prędkość pozwalającą na zwalnianie lub unieruchomienie pojazdu w odległości limitowanej zasięgiem widoczności i ewentualnością dających się w danej sytuacji przewidzieć przeszkody, takiej jak pieszego na wyznaczonym przejściu przez jezdnię”³⁶. Oceny, czy w konkretnym wypadku była rozwinięta prędkość nadmierna, nie można dokonywać tylko przez porównanie, czy

³⁰ Zob. K.J. Pawelec, [w:] K.J. Pawelec, P. Krzemiński, op. cit., s. 185; M. Olęząłek, *Metodyka pracy adwokata i radcy prawnego w sprawach przestępstw oraz wykroczeń drogowych*, Lex, 2020; R.A. Stefański, *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie*, cz. II, „Ius Novum” 2008, nr 3, s. 58.

³¹ Wyrok SN z 22 listopada 2006 r., sygn. akt III KK 132/06, OSNwSK 2006, Nr 1, poz. 2207. Por. wyrok SO we Wrocławiu z 8 kwietnia 2014 r., sygn. akt IV Ka 124/14, Lex nr 1882452; wyrok SN z 25 maja 1995 r., sygn. akt I KRn 52/95, OSNKW 1995, Nr 11–12, poz. 82.

³² Wyrok SN z 16 stycznia 2002 r., sygn. akt IV KKn 38/98, Lex nr 53014.

³³ Wyrok SN z 12 maja 1957 r., sygn. akt IV K 1069/56, [w:] R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym z orzecznictwem Sądu Najwyższego i Naczelnego Sądu Administracyjnego*, Warszawa 1993, s. 75.

³⁴ Wyrok SN z 19 września 2019 r., sygn. akt II K 230/18, <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/OrzeczeniaHTML/i%20kk%20230-18.docx.html> (data dostępu: 19.03.2022).

³⁵ Wyrok SN z 3 sierpnia 1972 r., sygn. akt Rw 734/72, „Informacja Prawnicza” 1972, Nr 7–8, poz. 4.

³⁶ Wyrok SN z 11 marca 2003 r., sygn. akt III KKn 202/01, Lex nr 77005.

prędkość rozwijana przez kierowcę pojazdu mieści się w granicach dozwolonych, lecz należy jej dokonywać na tle konkretnych okoliczności danego zdarzenia³⁷. Kierowca powinien prowadzić pojazd z taką prędkością, aby miał możliwość rozpoznania ewentualnych zagrożeń i odpowiednią dużo czasu, aby poprzez wykonanie wszystkich czynności psychicznych oraz fizycznych niezbędnych w danej sytuacji, sobie z nimi poradzić. Ustalając bezpieczną prędkość pojazdu, kierujący nim musi uwzględnić nie tylko właściwości pojazdu, stan i widoczność drogi, rzeźbę terenu, warunki atmosferyczne, natężenie ruchu³⁸, ale także swe umiejętności, doświadczenie w prowadzeniu pojazdu oraz aktualny stan, w jakim się znajduje³⁹. Bardzo istotne znaczenie ma czas reakcji kierowcy. Zdolność kierującego do postrzegania i reagowania na bodźce stanowi o poziomie bezpieczeństwa ruchu. Czas reakcji uzależniony jest od cech osobowych kierowcy, jego aktualnego stanu psychofizycznego oraz warunków biometeorologicznych, hałasu i alkoholu. Proces reakcji kierowcy mogą ograniczać również choroby, przyjmowane leki, rytm dobowy jego organizmu czy wahania temperatury⁴⁰. Ocena, jaka prędkość jest bezpieczna w danych warunkach, jest pozostawiona kierującemu pojazdem. Kierowca musi ocenić wszystkie wyżej wymienione warunki i w zależności od nich wybrać prędkość właściwą⁴¹. Żaden z uczestników ruchu drogowego nie może prowadzić pojazdu według własnego uznania, kierując się jedynie własną wygodą czy wybiórczym stosowaniem przepisów prawa⁴². Kierujący powinien unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spójność lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Trafnie w wyroku z 14 grudnia 1976 r. Sąd Najwyższy stwierdził, że „obowiązujące zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego nakładają na kierowcy bezwzględny obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przy kierowaniu pojazdem mechanicznym, a w szczególności dostosowania szybkości jazdy do określonych warunków, w jakich ruch się odbywa, w sposób niezbędny dla zapewnienia maksimum bezpieczeństwa”⁴³.

³⁷ Wyrok SN z 9 sierpnia 1958 r., sygn. akt III KRn 858/58, niepubl. Zob. też A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa 1974, s. 173.

³⁸ Zob. art. 19 PoRD.

³⁹ Wyrok SA w Katowicach z 7 kwietnia 2005 r., sygn. akt II AKa 92/05, Lex nr 151798.

⁴⁰ A. Reza, [w:] *Problematyka prawna i techniczna wypadków drogowych. Materiały szkoleniowe*, Kraków 1998, s. 160–161; P. Wąchał, *Istota prędkości bezpiecznej w ruchu lądowym w rozumieniu art. 177 kodeksu karnego*, „Studia Prawnicze i Administracyjne” 2010, nr 1, s. 165–174; R.A. Stefański, *Zasady bezpieczeństwa...*, s. 55.

⁴¹ R.A. Stefański, *Prędkość bezpieczna w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego” 1996, nr 3–4, s. 24.

⁴² Wyrok SR w Nidzicy z 19 marca 2021 r., sygn. akt II W 20/20, <https://www.saos.org.pl/judgments/439865> (data dostępu: 24.03.2022).

⁴³ Wyrok SN z 14 grudnia 1976 r., sygn. akt VI KRN 391/76, [w:] R.A. Stefański, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Warszawa 1997, poz. 256.

Mając na uwadze powyższe rozważania, można stwierdzić, że kwestia uznania, czy dana osoba, kierując pojazdem, poruszała się z prędkością bezpieczną, winna być oceniana każdorazowo na gruncie konkretnej sprawy z uwzględnieniem wszystkich okoliczności zdarzenia.

Nadmierna prędkość, zależna wyłącznie od woli kierującego pojazdem, niedostosowana do konkretnej sytuacji drogowej, prowadzi z reguły do zdarzeń drogowych. W piśmiennictwie wskazuje się, jeżeli w następstwie dokonania wykroczenia z art. 92a k.w. będzie zdarzenie wyczerpujące znamiona określone w dyspozycji art. 173, 174 lub 177 Kodeksu karnego⁴⁴, wówczas jego sprawca będzie ponosił odpowiedzialność z odpowiednich naruszonych przepisów Kodeksu karnego, a odpowiedzialność wynikająca z omawianego przepisu Kodeksu wykroczeń zostanie pochłonięta na zasadzie konsumpcji⁴⁵. Zdaniem Magdaleny Budyn-Kulik przepis art. 92a k.w. może pozostawać w jednoczynowym zbiegu z art. 177 k.k.⁴⁶ W przypadku naruszenia znamion określonych w omawianym wykroczeniu przez osobę w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego może dojść do idealnego zbiegu wykroczenia z przestępstwem określonym w treści art. 178a § 1 k.k.⁴⁷ Ponadto możliwy wydaje się również idealny zbieg omawianego wykroczenia z przestępstwem z art. 180a k.k.⁴⁸ W jednoczynowym zbiegu wykroczenie z art. 92a k.w. może pozostawać także z przestępstwem z art. 244 k.k.⁴⁹ W prawie wykroczeń konstrukcja tzw. idealnego zbiegu czynów karalnych zawarta została w art. 10 k.w. Jej kształt jurydyczny statuuje zasadę niezależności odpowiedzialności za oba typy czynów zabronionych i niweluje skutki możliwego podwójnego ukarania⁵⁰. Stosownie do zapisu art. 10 § 1 k.w. „jeżeli czyn będący wykroczeniem wyczerpuje zarazem znamiona przestępstwa, orzeka się za przestępstwo i za wykroczenie, z tym że jeżeli orzeczono za przestępstwo i za wykroczenie karę lub środek karny tego samego rodzaju, wykonuje się surowszą karę lub środek karny. W razie uprzedniego wykonania łagodniejszej kary lub środka karnego zalicza się je na poczet surowszych. W piśmiennictwie wskazuje się, że unormowanie to podyktowane zostało potrzebami praktyki wymiaru sprawiedliwości i stanowi wyraz kompromisu uwzględniającego

⁴⁴ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 2345, 2447), dalej jako k.k.

⁴⁵ R.A. Stefański, *Wykroczenia drogowe...*, s. 465–466; M. Leciak, [w:] P. Daniluk (red.), op. cit., s. 650; I. Kosierb, [w:] J. Lachowski (red.), op. cit., s. 451; W. Jankowski, [w:] T. Grzegorzczak (red.), op. cit., s. 446.

⁴⁶ M. Budyn-Kulik, *Odpowiedzialność za czyn wypełniający znamiona przestępstwa i wykroczenia w orzecznictwie sądów powszechnych*, „Prawo w Działaniu” 2016, nr 26, s. 90.

⁴⁷ W. Jankowski, [w:] T. Grzegorzczak (red.), op. cit., s. 446.

⁴⁸ M. Leciak, [w:] P. Daniluk (red.), op. cit., s. 650.

⁴⁹ M. Budyn-Kulik, op. cit., s. 90.

⁵⁰ J. Raglewski, *Wybrane zagadnienia zbiegu przepisów w prawie wykroczeń*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2010, z. 1, s. 157.

z jednej strony interes obwinionego (oskarżonego), a z drugiej strony dobro wymiaru sprawiedliwości”⁵¹.

Przepis art. 92a k.w. stanowi *lex specialis* wobec przepisu art. 92 i 97 k.w.⁵² W sytuacji gdy sprawca, nie stosując się do przepisów ograniczających prędkość, spowodził jednocześnie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może dojść do rzeczywistego zbiegu pomiędzy komentowanym przepisem a przepisem art. 86 § 1 k.w.⁵³ Należy ponadto zaakceptować zbieg rzeczywisty art. 92a k.w. z art. 87 § 1,1a czy 2 k.w., gdy sprawca, będąc w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, nie zastosował się do obowiązującego ograniczenia prędkości⁵⁴. Zbieg rzeczywisty może również dotyczyć relacji art. 92a z art. 88, 90, 91, 94 § 1 lub 2, 95 lub art. 98 k.w. W prawie wykroczeń rozstrzygnięcie rzeczywistego zbiegu przepisów, gdy wszystkie typy czynów karalnych spenalizowane są jako wykroczenia, oparte jest na konstrukcji tzw. eliminacyjnego zbiegu przepisów. Jak stanowi art. 9 § 1 k.w., „jeżeli czyn wyczerpuje znamiona wykroczeń określonych w dwóch lub więcej przepisach ustawy, stosuje się przepis przewidujący najsurowszą karę, co nie stoi na przeszkodzie orzeczeniu środków karnych na podstawie innych naruszonych przepisów”. Zgodnie z takim rozwiązaniem legislacyjnym, zarówno podstawa ukarania, jak i podstawa wymiaru kary, zredukowana zostaje do jednego przepisu. Już w kwalifikacji prawnej popełnionego przez sprawcę czynu następuje zatem wyłączenie przez przepis przewidujący najsurowsze ustawowe zagrożenie pozostałych zbiegających się przepisów. Kryterium jego wyboru jest zagrożenie najsurowszą karą. Orzeczenie zaś środków karnych może nastąpić na podstawie innych pozostających w zbiegu przepisów⁵⁵.

Niestosowanie się do ograniczenia prędkości z art. 92a k.w. – sankcja karna

Wykroczenia niestosowania się do ograniczenia prędkości z art. 92a k.w. zagrożone są karą grzywny, przy czym za wykroczenie z § 1 ustawa przewiduje karę grzywny, którą można orzec w granicach od 20 do 5000 zł. Z kolei wykroczenie z § 2 zagrożone jest karą grzywny nie niższą niż 800 zł (a zatem od 800 do 5000 zł).

⁵¹ W. Steppa, *Zasada ne bis in idem a idealny zbieg przestępstwa i wykroczenia*, „Prokuratura i Prawo” 2016, nr 5, s. 126.

⁵² R.A. Stefański, *Wykroczenia drogowe...*, s. 465.

⁵³ T. Bojarski, [w:] T. Bojarski (red.) *Kodeks wykroczeń...*, 2021, Lex; W. Jankowski, [w:] T. Grzegorzczak (red.), op. cit., s. 446.

⁵⁴ I. Kosierb, [w:] J. Lachowski (red.), op. cit., s. 452.

⁵⁵ J. Raglewski, op. cit., s. 150–151.

Ukaranie sprawcy może nastąpić albo w postępowaniu mandatowym, albo – w razie odmowy przyjęcia mandatu – w postępowaniu sądowym. W wyniku nowelizacji z 2021 r. ustawy Kodeks wykroczeń, zgodnie z treścią art. 24 § 1a k.w., podwyższono maksymalną wysokość grzywny, jaką można orzec w postępowaniu sądowym z 5000 do 30 000 zł. Zagrożenie w takiej wysokości niewątpliwie odgrywa istotną rolę prewencyjno-wychowawczą i ma istotne znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa, jednakże problemem może okazać się jej egzekwowanie. Ponadto ustawodawca, podwyższając karę grzywny do 30 000 zł, nie uwzględnił zasad zamieniania niezapłaconej grzywny na zastępczą karę aresztu, nie zmieniając art. 25 k.w. Zgodnie z treścią art. 25: „(...) § 2. Jeżeli egzekucja grzywny okazała się bezskuteczna lub z okoliczności sprawy wynika, że byłaby ona bezskuteczna, sąd zarządza wykonanie zastępczej kary aresztu, gdy: 1) ukarany oświadczy, że nie wyraża zgody na podjęcie pracy społecznie użytecznej zamienionej na podstawie § 1 albo uchyla się od jej wykonania, lub 2) zamiana grzywny na pracę społecznie użyteczną jest niemożliwa lub niecelowa. § 3. Zarządzając wykonanie zastępczej kary aresztu sąd przyjmuje, że jeden dzień zastępczej kary aresztu jest równoważny grzywnie od 20 do 150 złotych; kara zastępcza nie może przekroczyć 30 dni aresztu”. Zatem zastępcza kara aresztu zastąpi wyłącznie 4500 zł grzywny. Nie wskazano, jak ma wyglądać zamiana grzywny wymierzonej przez sąd w wyższej wysokości, co należy uznać za wyraźny błąd ustawodawcy.

Niezależnie od regulacji obowiązujących na gruncie prawa wykroczeń, ustawą z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw⁵⁶ ustawodawca wprowadził sankcję administracyjną za przekroczenie dozwolonej prędkości w obszarze zabudowanym o więcej niż 50 km/h. W myśl art. 102 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami⁵⁷ (dalej jako u.k.p.), po ujawnieniu wyżej wymienionego czynu, starosta wydaje decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy. W bezpośredniej korelacji z przytoczonym przepisem u.k.p. pozostaje art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a PoRD, w świetle którego policjant ma obowiązek zatrzymać prawo jazdy za pokwitowaniem w przypadku ujawnienia czynu polegającego na kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. Starosta wydaje taką decyzję na okres 3 miesięcy, nadając jej rygor natychmiastowej wykonalności oraz zobowiązuje kierowcę do zwrotu prawa jazdy, jeżeli nie zostało ono zatrzymane w trybie art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. a PoRD (art. 102 ust. 1c u.k.p.). Jeżeli zaś, mimo wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy, taka osoba dalej kierowała pojazdem, starosta wydaje decyzję administracyjną o przedłużeniu okresu, na który zatrzymano prawo jazdy, do 6 miesięcy (art. 102 ust. 1c i 1d PoRD).

⁵⁶ Dz.U z 2015 r., poz. 541 z późn. zm.

⁵⁷ T.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 655, 1002.

Powyższe oznacza, że w polskim systemie prawnym obowiązują dwa reżimy odpowiedzialności za przekroczenie dozwolonej prędkości: reżim wykroczeniowy oraz administracyjny⁵⁸. Wprowadzenie odpowiedzialności administracyjnej, obok podstawowego trybu wykroczeniowego, zostało poddane dość mocnej krytyce. Administracyjnemu trybowi zatrzymania prawa jazdy zarzucono m.in., że prowadzi do zbiegu odpowiedzialności administracyjnej i wykroczeniowej, a w konsekwencji do naruszenia konstytucyjnej zasady *ne bis in idem*. Podkreślano ponadto, że kumulacja dwóch wyżej wymienionych trybów odpowiedzialności za przekroczenie prędkości może stanowić wyraz nadmiernego rygoryzmu i tym samym nie uwzględniać zasady proporcjonalnej ingerencji w prawa i wolności jednostki⁵⁹. Na temat stosowania sankcji administracyjnych polegających na zatrzymaniu prawa jazdy uprawnionego w ramach reżimu administracyjnego wypowiedział się Trybunał Konstytucyjny. W wyroku z 11 października 2016 r., sygn. akt K 24/1519⁶⁰ Trybunał Konstytucyjny orzekł, że art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a PoRD, w związku z art. 102 ust. 1 pkt 4 i ust. 1c u.k.p., w zakresie w jakim przewiduje stosowanie wobec tej samej osoby, za ten sam czyn, sankcji administracyjnej w postaci zatrzymania prawa jazdy i odpowiedzialności prawnokarnej za wykroczenie, jest zgodny z art. 2 Konstytucji RP i art. 4 ust. 1 protokołu nr 7 do Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, sporządzonego dnia 22 listopada 1984 r. w Strasburgu⁶¹ i art. 14 ust. 7 Międzynarodowego paktu praw obywatelskich i politycznych. Ponadto Trybunał stwierdził, że w zakresie, w jakim nie przewiduje sytuacji usprawiedliwiających, ze względu na stan wyższej konieczności, kierowanie pojazdem z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym, jest niezgodny z art. 2 i art. 45 ust. 1 Konstytucji RP⁶². Wprowadzeniu administracyjnego trybu zatrzymania prawa jazdy towarzyszyła także nowelizacja Kodeksu karnego w zakresie zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego w postępowaniu karnym. Nowelizacją rozszerzono m.in. podstawy orzekania zakazu prowadzenia pojazdów przewidzianych w art. 42 § 2 k.k. na przypadki popełnienia przestępstwa określonego w art. 178a § 4 k.k., zmodyfikowano minimalny okres, na jaki zakaz prowadzenia pojazdów może być orzeczony w przypadkach określonych w art. 42 § 2 k.k., oraz podniesiono górną granicę zakazu orzekanego na czas określony⁶³.

⁵⁸ V. Vachev, op. cit., s. 88.

⁵⁹ A. Sakowicz, *Opinia na temat oceny zgodności z Konstytucją RP administracyjnego zatrzymania prawa jazdy*, druk sejmowy nr 2586, s. 1 i nast., <https://docplayer.pl/5356729-Opinia-prawna-na-temat-oceny-zgodnosci-z-konstytucja-rp-administracyjnego-zatrzymania-prawa-jazdy-druk-sejmowy-nr-2586.html> (data dostępu: 28.07.2022). Zob. także: ibidem, s. 89.

⁶⁰ OTK-A 2016, nr 77.

⁶¹ Dz.U. z 2003 r., Nr 42, poz. 364.

⁶² V. Vachev, op. cit., s. 89–96.

⁶³ Idem, *Katalog środków karnych w świetle nowelizacji kodeksu karnego ze szczególnym uwzględnieniem zakazu prowadzenia pojazdów*, „Studia Iuridica” 2016, t. 65, s. 114 i nast.

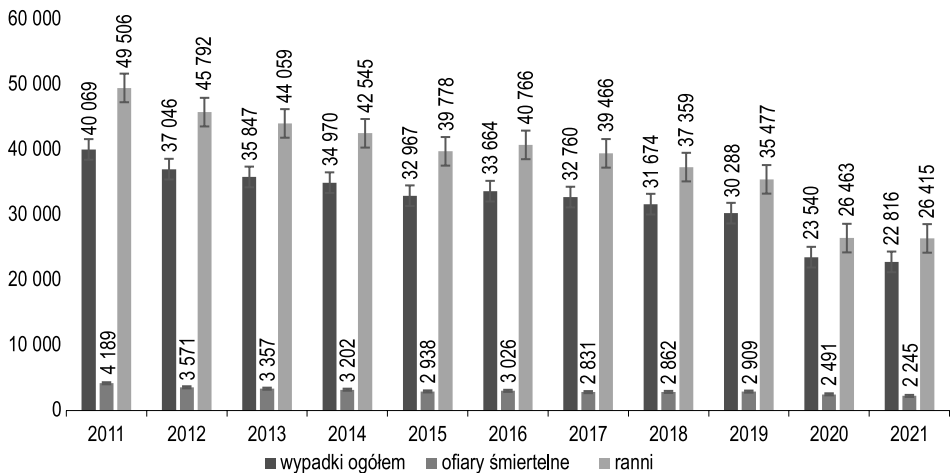
Należy zauważyć, że ustawodawca nie przewidział możliwości orzeczenia środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów (art. 28 § 1 pkt 1 k.w.) w związku z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości z art. 92 a k.w.

Zarys statystyki wypadków drogowych ze szczególnym uwzględnieniem niedostosowania prędkości jako dominującej przyczyny wypadków drogowych w latach 2011–2022

Główna przyczyna wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami upatrywana jest w nadmiernej prędkości jazdy, przekraczaniu jej dopuszczalnych wartości bądź niedostosowaniu prędkości do panujących na drodze warunków upatrywana. Od wielu lat wypadki drogowe, których przyczyną jest nadmierna prędkości jazdy, zajmują czołowe miejsca we wszystkich zestawieniach statystycznych. Jak wynika ze statystyk pochodzących z *Raportów rocznych – Wypadki drogowe* Komendy Głównej Policji⁶⁴, a dotyczących liczby wypadków i ich ciężkości, sytuacja na polskich drogach ulega jednak poprawie. Z roku na rok odnotowuje się coraz mniej wypadków drogowych. W latach 2011–2021 najwięcej wypadków drogowych, mających miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu i ich ofiar, odnotowano w 2011 r. Od tego czasu obserwowany jest spadek wypadków drogowych i ich ofiar, aż do roku 2016, kiedy nastąpił wzrost liczby wypadków i ich ofiar. W 2016 r. kierujący pojazdami uczestniczyli w 33 664 wypadkach drogowych, w wyniku których śmierć poniosło 3026 osób, a 40 766 zostało rannych. W porównaniu z 2015 r., w którym zanotowano 32 967 wypadków, liczba wypadków wzrosła o 697 wypadki (+2,1%), liczba osób zabitych o 88 osób (+3,0%), a liczba osób rannych wzrosła o 988 osób (+2,5%). W 2017 r. zanotowano spadek w porównaniu do roku poprzedniego liczby wypadków drogowych o 904 wypadki (-2,7%), liczby osób, które poniosły śmierć, o 195 osób (-6,4%). W porównaniu do roku 2016, kiedy zanotowano 40 766 osób rannych, liczba osób rannych zmniejszyła się o 1300 osób (-3,2%). W latach 2018–2019 zmniejszyła się liczba wypadków i osób rannych, przy wzroście liczby osób zabitych. W 2019 r. w wyniku wypadków drogowych 2 909 osób poniosło śmierć. W porównaniu z rokiem 2018 nastąpił wzrost o 47 osób (+1,6%), a z 2017 r. – o 78 osób (+2,8%). W 2020 r. i 2021 r. nastąpiły znaczące spadki. W 2020 r. w Polsce odnotowano 23 540 wypadków drogowych, tj. o 6748 (-22,3%) mniej niż w roku 2019. W wypadkach tych zginęło 2491 osób, tj. o 418 (-14,4%) mniej niż w roku 2019. Liczba rannych i ciężko rannych uległa zmniejszeniu

⁶⁴ *Wypadki drogowe – raporty roczne*, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (data dostępu: 24.03.2022).

i wyniosła odpowiednio 26 463 rannych, tj. o 9014 (-25,4%) mniej niż rok wcześniej, zaś liczba ciężko rannych wyniosła 8805, czyli o 1828 (-17,2%) mniej. W 2021 r. w porównaniu z rokiem 2019, kiedy miało miejsce 30 288 wypadków, liczba ta spadła o 7472 wypadki (-24,7%). W wyniku wypadków drogowych w 2021 r. 2245 osób poniosło śmierć, co oznacza spadek o 664 osoby (-22,8%) względem 2019 r. Znaczny spadek należy także odnotować odnośnie osób rannych. W porównaniu do 2019 r., kiedy obrażenia odniosło 35 477 osób, liczba rannych zmniejszyła się o 9062 (-25,5%). Należy w tym miejscu zauważyć, że niebagatelny, ale trudny do zmierzenia, wpływ na statystyki z lat 2020–2021 miała pandemia COVID-19 i ogólne zmniejszenie aktywności drogowej. Liczbę wypadków drogowych, osób rannych i zabitych przedstawiono na wykresie 1.



Wykres 1. Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w latach 2011–2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.

W latach 2011–2021 wyraźnie zaobserwować można tendencję spadkową zarówno liczby wypadków drogowych, ofiar śmiertelnych oraz rannych. W 2021 r. w stosunku do roku 2011 liczba wypadków drogowych spadła do liczby 22 816, czyli o 17 253 mniej (wsk. dyn. -56,9%), liczba ofiar śmiertelnych do 2245, czyli spadek o 1944 (wsk. dyn. -59,4%). Podobnie w przypadku osób rannych. W 2021 r. w wypadkach rannych zostało 26 415; w porównaniu do 2011 r., kiedy obrażenia odniosło 49 506 osób, liczba osób rannych zmniejszyła się o 23 091 (wsk. dyn. -53,4%). Dynamikę wypadków drogowych oraz ich skutki przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1

Dynamika wypadków drogowych oraz ich skutki w latach 2011–2021

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ranni	
	Ogółem	2011 = 100%	Ogółem	2011 = 100%	Ogółem	2011 = 100%
2011	40 069	100,0	4189	100,0	49 506	100,0
2012	37 046	92,5	3571	85,2	45 792	92,5
2013	35 847	89,5	3357	80,1	44 059	89,0
2014	34 970	87,3	3202	76,4	42 545	85,9
2015	32 967	82,3	2938	70,1	39 778	80,4
2016	33 664	84,0	3026	72,2	40 766	82,4
2017	32 760	81,8	2831	67,6	39 466	79,7
2018	31 674	79,1	2862	68,3	37 359	75,5
2019	30 288	75,6	2909	69,4	35 477	71,7
2020	23 540	58,8	2491	59,5	26 463	53,5
2021	22 816	56,9	2245	59,4	26 415	53,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.

Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jako czynnik sprawczy wypadków na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek. To właśnie zachowanie się poszczególnych grup użytkowników dróg generalnie wpływa na powstawanie wypadków drogowych. Inne czynniki miały zdecydowanie mniejsze znaczenie⁶⁵.

Jak pokazują statystyki⁶⁶, zachowanie się poszczególnych grup użytkowników dróg (kierujących, pieszych, rowerzystów itd.) wpływa na powstawanie wypadków drogowych. Do wypadków drogowych dochodzi głównie z winy kierujących pojazdami, a w dalszej kolejności dopiero z winy pieszych. Przykładowo, w 2021 r. z winy kierujących pojazdami powstały 20 623 wypadki (co stanowi 90,4% ogółu wypadków w danym roku), w roku 2019 – 26 534 (co stanowi 87,6%), w 2015 r. kierujący spowodowali 27 307 wypadków (co stanowi 82,8%), natomiast w roku 2011 na ogólną liczbę 64 514 wypadków drogowych z winy kierujących liczba ta wyniosła 32 188 (co stanowi 80,3% ogółu).

Analizując przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących, spośród wszystkich przyczyn wypadków, na pierwsze miejsce wysuwają się nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych.

⁶⁵ J. Brylak, *Ochrona prawna bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa 2018, s. 352.

⁶⁶ Zob. *Wypadki drogowe – raporty...*

Udział niedostosowania prędkości do warunków ruchu w stosunku do ogółu wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

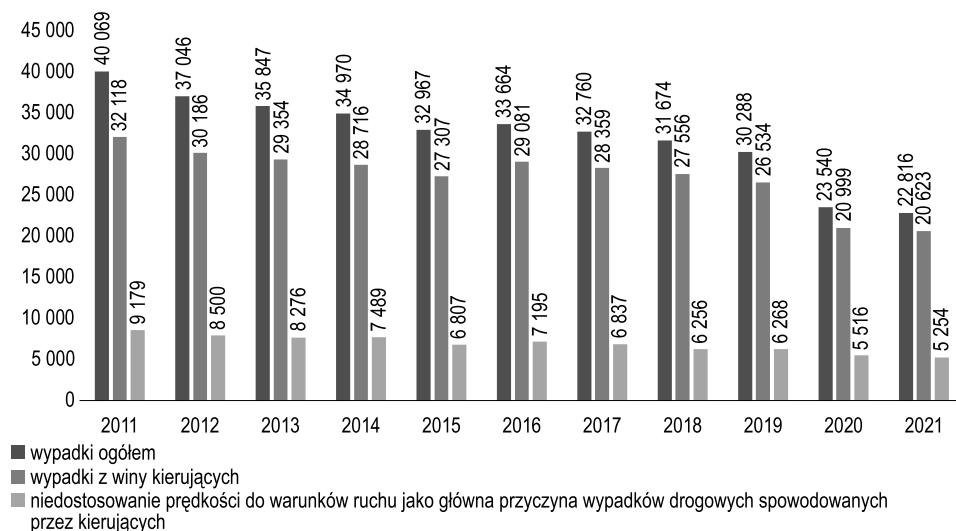
Wypadki drogowe spowodowane przez kierujących wskutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu w latach 2011–2022

Rok	Wypadki drogowe spowodowane przez kierujących		Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu jako główna przyczyna wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących	
	Ogółem	%	Ogółem	%
2011	32 118	100,0	9176	28,6
2012	30 186	100,0	8500	28,3
2013	29 354	100,0	8276	28,2
2014	28 716	100,0	7489	26,1
2015	27 307	100,0	6807	24,9
2016	29 081	100,0	7195	24,7
2017	28 359	100,0	6837	24,1
2018	27 556	100,0	6256	22,7
2019	26 534	100,0	6268	23,6
2020	20 999	100,0	5516	26,3
2021	20 623	100,0	5254	25,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.

Omawiając niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, należy stwierdzić, że od 2011 r. do 2015 r. obserwowany jest spadek wypadków drogowych z winy kierujących, wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu. W 2011 r. kierujący pojazdami spowodowali 32 118 wypadków, z czego 9179 w wyniku niedostosowania prędkości (co stanowiło 28,6% ogółu). W roku 2015 z winy kierujących doszło do 27 307 wypadków, a w 6807 przypadkach wskutek niedostawania prędkości (24,9% ogółu). W porównaniu z 2011 r. kierujący spowodowali mniej wypadków o 2372, w sytuacji gdy wynikały one z niedostosowania prędkości do warunków ruchu (-25,8%). W 2016 r. nastąpił wzrost liczby wypadków drogowych i wypadków wskutek niedostosowania prędkości. W 2016 r. z winy kierujących pojazdami doszło odpowiednio do 29 081 wypadków drogowych i 7195 wypadków, których przyczyn upatrywać należy w niedostosowaniu prędkości do warunków ruchu. W porównaniu z 2015 r. liczba wypadków z ww. przyczyn wzrosła o 388 (+5,4%). W 2017 r. zanotowano spadek w porównaniu do roku poprzedniego liczby wypadków drogowych wskutek niedostosowania prędkości o 358 wypadków (-5,0%).

W latach 2018–2019 zmniejszyła się liczba wypadków ogółem i wypadków wynikających z niedostosowania prędkości. W 2019 r. odnotowano 6268 wypadków drogowych w następstwie niedostosowania prędkości i 6256 w roku 2018. Największy spadek tego typu zdarzeń spowodowanych przez kierujących odnotowano w ostatnich dwóch latach (2020–2021). W porównaniu z rokiem 2019 w 2020 r. liczba ta spadła o 752 wypadki (-12,0%), natomiast w roku 2021 – aż o 1014 (-16,2%). Z przedstawionych danych wynika, że największą poprawę (-16,2%) w stosunku do danych z 2019 roku odnotowano w 2021 r. Potwierdza to stawiana wcześniej teza o wpływie pandemii na stopień redukcji liczby ogółu wypadków, również tych z winy kierujących pojazdami. Niewątpliwie niższe natężenie ruchu związane z pandemią COVID-19 miało wyraźny, choć niemierzalny wpływ na przytoczone spadki. Jednocześnie wskazuje się na to, że w okresach obostrzeń następuje wzrost ryzykownych zachowań ze strony uczestników ruchu drogowego. Wypadki drogowe z winy kierujących przedstawiono na wykresie 2.



Wykres 2. Liczba wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących w latach 2011–2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.

Zarys działań zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce poprzez działania podejmowane na rzecz przestrzegania prędkości administracyjnie dopuszczalnej

Podobnie jak w przypadku innych przewinień drogowych, także w sytuacji nieprzestrzegania prędkości administracyjnie dopuszczalnej, nie można wskazać jednego skutecznego działania, które zapobiegałoby takim poczynaniom ze strony kierujących pojazdami. To oznacza, że w działaniach prewencyjnych stosować należy wzmacniające się środki, w tym wiarygodne ograniczenia prędkości, tradycyjny i automatyczny nadzór na przestrzeganiem dopuszczalnych ograniczeń, system kar oraz działania informacyjno-edukacyjne. Istotne znaczenie odgrywa również stworzenie skutecznego systemu zarządzania prędkością. Ważną rolę odgrywają tu limity prędkości, które z jednej strony zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego a z drugiej odpowiednią przepustowość dróg. W ostatnich latach coraz częściej przy ustalaniu ograniczeń prędkości nie tylko dostosowuje się prędkość do funkcji drogi, jej ukształtowania, otoczenia, wyposażenia, charakterystyki ruchu drogowego, ale wykorzystuje się także dane dotyczące odporności ludzkiego ciała na uderzenie. Jednocześnie wskazuje się, że wprowadzenie niższych lub wyższych limitów prędkości, mimo że prowadzą do zmiany w rzeczywistej prędkości jazdy, to jednak nie są one proporcjonalne do zmian wprowadzonych w przepisach. Zauważono, że zmiana istniejącego ograniczenia prędkości o 10 km/h prowadzi do zmiany rzeczywistej prędkości jazdy zaledwie o 2,5 km/h⁶⁷. I tu istotną rolę w ramach działań profilaktycznych odgrywać może wykorzystanie nowych technologii w nadzorze nad prędkościami, tj. punktowe i odcinkowe automatyczne systemy kontroli prędkości. Fotoradary to jeden z bardziej skutecznych mechanizmów drogowych. Badania wykazały, że znaczna większość kierowców (ponad 80%) na wysokości fotoradaru jeździ wolniej niż obowiązujące na danym odcinku ograniczenie prędkości. Kierowcy w odległości od 800 m do 650 m przed fotoradarem jadą nieco szybciej (według danych średnio o 2 km/h więcej od aktualnego ograniczenia prędkości). Z kolei w okolicach 500 m przed stacjonarnym punktem pomiaru prędkość zaczyna spadać poniżej obowiązującego limitu, nawet do 30 km/h⁶⁸. Taka praktyka jest szczególnie niebezpieczna dla innych uczestników ruchu, bowiem gwałtowne zwalnianie na widok foto-

⁶⁷ https://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/analizy_brd/problemy_brd/predkosc/dzialania_preferencyjne/ (data dostępu: 17.03.2022).

⁶⁸ https://moto.pl/MotoPL/7,88389,28255701,hamujesz-przed-fotoradarem-sluzby-maja-juz-na-to-sposob.html#do_w=48&do_v=442&do_st=RS&do_sid=793&do_a=793&e=PSzPopImg2 (data dostępu: 24.03.2022); <https://moto.pl/MotoPL/7,88389,27465297,w-polsce-mamy-wiecej-fotoradarrow-przybylo-15-w-cztery-lata.html> (data dostępu: 19.03.2022).

radaru, a następnie po jego minięciu dynamiczne przyspieszanie i wracanie do prędkości, z którą kierujący jechał poprzednio, zakłóca płynność ruchu i może powodować wiele niebezpiecznych zdarzeń na drodze. Dlatego też postuluje się o stworzenie systemu monitorującego prędkość, z jaką pojazd zbliża się, a następnie oddala z miejsca, w którym zainstalowano klasyczny fotoradar mierzący prędkość i wprowadzenie na polskie drogi urządzeń, które będą wykrywać przekroczenia prędkości, których kierowca dokona poza obiektywem fotoradaru. Jednocześnie należy zauważyć, że liczba stacjonarnych urządzeń rejestrujących w Polsce daleko odbiega od liczby tego typu urządzeń w innych krajach. W 2018 r. było zainstalowanych ich 430; liczba ta nie uległa zwiększeniu także w 2019 r. W roku 2020 liczba mierników wzrosła zaledwie o jedno urządzenie i wyniosła łącznie 431. Pewną poprawę można odnotować w 2021 r. – 445 urządzeń. Jak wynika z zaprezentowanych danych, na polskich drogach w latach 2018–2021 liczba stacjonarnych urządzeń rejestrujących wzrosła zaledwie o 15 urządzeń⁶⁹. Dla porównania, z danych SCDB.info wynika, że we Włoszech jest 8107 takich urządzeń, w Wielkiej Brytanii – 4013, w Niemczech – 3820, we Francji – 2685, w Szwecji – 2135⁷⁰. Pod względem liczby urządzeń monitorujących prędkość pojazdów na drodze Polska na tle 30 państw europejskich zajmuje 12 pozycję, a wskaźnik liczby fotoradarów stacjonarnych w przeliczeniu na 1000 km² powierzchni kraju wynosi 1,53, podczas gdy w 16 krajach europejskich wielkości te są wyższe – od 1,78 w Rumunii do 37,6 w Belgii⁷¹. Ponadto, jak pokazują dane Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (dalej jako ETSC), w 2020 r. tylko 24% mandatów za przekroczenie prędkości zostało nałożonych na kierowców wskutek działania fotoradarów. W Czechach odsetek ten wyniósł 69 % mandatów, na Węgrzech – 87%, w Danii i we Francji – 94%, w Luksemburgu – 95%, a w Holandii aż 99%. W każdym z tych państw liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w przeliczeniu na 1 mln mieszkańców jest niższa⁷². Jednocześnie poza zwiększeniem liczby urządzeń do kontroli prędkości niezbędna też jest w Polsce poprawa efektywności systemu Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (dalej jako CANARD) i jak najszybszego wprowadzenia administracyjnego trybu nakładania kar za przekroczenia prędkości ujawnione nie tylko za pomocą fotoradarów, ale też urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości (dalej jako opp). Przy czym aby system ten funkcjonował skutecznie, niezbędna jest odpowiednia lokalizacja tych urządzeń, zwłaszcza w miejscach

⁶⁹ <https://moto.pl/MotoPL/7,88389,27465297,w-polsce-mamy-wiecej-fotoradarow-przybylo-15-w-cztery-lata.html> (data dostępu: 5.03.2022).

⁷⁰ <https://auto.dziennik.pl/aktualnosci/artykuly/8174972,fotoradar-polska-mandat-zdjecie.html> (data dostępu: 4.03.2022).

⁷¹ *Odcinkowy pomiar prędkości w ruchu drogowym. Informacja o wyniku kontroli NIK*, Warszawa 2019, s. 7.

⁷² <https://etsc.eu/wp-content/uploads/14-PIN-annual-report-FINAL.pdf> (data dostępu: 15.03.2022).

występowania najniebezpieczniejszych zachowań kierowców, skutkujących wypadkami o najpoważniejszych następstwach. Główną zaletą opp jest niewątpliwie możliwość wymuszania na kierowcach przestrzegania dopuszczalnej prędkości na dłuższym odcinku drogi, a zatem, mając to na uwadze, powinno dążyć się, aby odcinki pomiaru prędkości były jak najdłuższe. Jak wynika z raportu Najwyższej Izby Kontroli (dalej jako NIK), uruchomienie opp dyscyplinująco wpływa – choć w różnym stopniu – na kierujących pojazdami. W latach 2015–2017, co najmniej 71% z nich poruszało się na 27 (93,1%) odcinkach z dozwoloną prędkością, a średnio co pięćsetny kierowca przekraczał dopuszczalną prędkość o ponad 20 km/h. Mniejszą skuteczność w tym zakresie odnotowano jedynie na dwóch opp (Karniewo i Złota), na których odsetek kierujących, przestrzegających dopuszczalną prędkości, wynosił zaledwie 54% i 65%. Analiza zachowania kierowców podczas jazdy wykazała ponadto, że na odcinkach dróg, będących pod nadzorem urzędów do opp, 83,8% kierowców jechało z dozwoloną prędkością, podczas gdy w miejscach zainstalowania fotoradarów odsetek ten wynosił 76,9%. Urządzenia opp były zatem skuteczniejszym narzędziem zapewniającym dyscyplinowanie kierujących pojazdami niż fotoradary. Jednocześnie z raportu NIK wynika, że na skutek niewystarczającej obsady kadrowej CANARD i jego delegatur oraz regulacji prawnych w zakresie możliwości ustalania i karania sprawców wykroczeń dopuszczono do przedawnienia karalności ponad 1,6 mln wykroczeń z 2,8 mln (58,9%) wykroczeń zarejestrowanych w latach 2015–2017 przez wszystkie urządzenia systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, o wartości kar oszacowanej na 371,2 mln zł. NIK zwrócił także uwagę, że GITD z tego samego powodu znacząco ograniczył rejestrację wykroczeń poprzez programowanie urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości nawet o 30 km/h powyżej wartości określonej w art. 129h ust. 5 pkt 3 PoRD (10 km/h powyżej prędkości dopuszczalnej), co nie znajdowało podstawy prawnej i w efekcie uniemożliwiło nałożenie 410 mln zł kar za przekroczenie prędkości na odcinkowych pomiarach prędkości⁷³.

W ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a co za tym idzie – przeciwdziałaniu przekraczania dozwolonej administracyjnie prędkości, istotną rolę odgrywać muszą działania legislacyjne. Na uwagę zasługuje rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2021 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń⁷⁴, które zaczęło obowiązywać od 1 stycznia 2022 r. Rozporządzenie znowelizowało dotychczasowe przepisy dotyczące mandatów karnych. Nowelizacja taryfikatora mandatów stała się odpowiedzią na unijne statystyki, według których polskie drogi są jednymi

⁷³ <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/odcinkowy-pomiar-predkosci.html> (data dostępu: 15.03.2022).

⁷⁴ Dz.U. z 2021 r., poz. 2484.

z najmniej bezpiecznych w Unii Europejskiej. Zgodnie z raportem ETSC w 2020 r. Polska miała najwyższy w Europie wskaźnik liczby zgonów na drogach na 1 mln przebytych kilometrów, tj. czterokrotnie więcej niż w Norwegii, Irlandii, Szwecji czy w Wielkiej Brytanii⁷⁵. Również pod względem liczby zgonów na 1 mln mieszkańców Polska plasuje się w czołówce – w raporcie ETSC wskazano Polskę jako piąty kraj z najwyższym współczynnikiem śmiertelności. Wyższe miejsca zajęły jedynie Litwa, Serbia, Bułgaria i Rumunia. Jest to trend, który potwierdzają także wcześniejsze raporty ETSC⁷⁶. Nowy taryfikator mandatów przewiduje znaczący wzrost wysokości mandatów karnych za wykroczenia z art. 92a k.w.⁷⁷ Według przepisów sprzed nowelizacji wartość najwyższego mandatu karnego za przekroczenie dopuszczalnej prędkości wynosiła 500 zł. Jak wynika z danych Policji, od 1 stycznia do 31 marca 2022 r. w obszarze zabudowanym ujawniono przeszło 6500 przekroczeń prędkości o ponad 50 km/h. To o 50% mniej niż w pierwszym kwartale 2021 r. O połowę zmniejszyła się również liczba przekroczeń prędkości do 30 km/h ponad ograniczenie. W ciągu dwóch miesięcy 2022 r. policjanci ruchu drogowego ujawnili nieco ponad 200 tys. wykroczeń wobec przeszło 400 tys. takich przypadków w analogicznym okresie ubiegłego roku. Mimo spowolnienia ruchu, co może zaskakiwać, wzrosła jednak liczba wypadków. W ciągu trzech miesięcy roku 2022 r. odnotowano 3854 zdarzenia, czyli o ponad 9% więcej niż przed rokiem (3503)⁷⁸. Wzrost liczby wypadków można, w tym konkretnym przypadku, tłumaczyć m.in. wzmożonym ruchem drogowym, który przybrał na sile po ograniczeniach związanych z pandemią COVID-19. Podniesienie zaś samych wysokości grzywnien nakładanych w postępowaniu mandatowym należy ocenić pozytywnie, bowiem wysokości te nie były zmieniane przez wiele lat. Jednakże należy zastanowić się, czy tak znaczny ich wzrost nie spowoduje problemu z ich egzekwowalnością bądź wzrostu spraw o wykroczenia kierowanych do sądu wskutek zbyt wysokiego mandatu i odmowy jego przy-

⁷⁵ <https://etsc.eu/wp-content/uploads/15-PIN-annual-report-FINAL.pdf> (data dostępu: 15.03.2022).

⁷⁶ <https://etsc.eu/wp-content/uploads/14-PIN-annual-report-FINAL.pdf> (data dostępu: 15.03.2022).

⁷⁷ Zgodnie załącznikiem do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2021 r., przekroczenie dopuszczalnej prędkości o 71 km/h i więcej skutkuje grzywną w wysokości 2500 zł, niezależnie od faktu, czy naruszenie zostało stwierdzone w obszarze zabudowanym, czy też poza tym obszarem. Nieco niższą wysokość grzywny, bo 2000 zł, przewidziano za przekroczenie prędkości o 61–70 km/h. Kolejne wartości przedstawiają się następująco: 1500 zł za przekroczenie prędkości o 51–60 km/h, 1000 zł za 41–50 km/h, 800 zł za 31–40 km/h. Jeżeli sprawca w ciągu 2 lat od ostatniego przewinienia ponownie popełni takie naruszenie, które zostało zarejestrowane w systemie policji lub ITD, wysokość mandatu karnego określona w trybie art. 38 § 2 k.w. ulega podwojeniu. Przepis art. 38 § 2 k.w. wchodzi w życie z dniem 17 września 2022 r. Pozostałe wartości przedstawia się następująco: 400 zł za 26–30 km/h, 300 zł za 21–25 km/h, 200 zł za 16–20 km/h, 100 zł za 11–15 km/h, 50 zł – do 10 km/h.

⁷⁸ <https://auto.dziennik.pl/aktualnosci/artykuly/8391795,mandat-predkosc-nowy-taryfikator-2022-stawki.html> (data dostępu: 31.03.2022).

jęcia. Należy także zauważyć, że mając na uwadze większą skuteczność mandatów w wyniku nowelizacji w 2021 r. ustawy o kierujących pojazdami, zmianie uległy także zasady dotyczące punktów karnych oraz te związane z usunięciem informacji o otrzymanej liczbie punktów zgromadzone w centralnej ewidencji kierowców. Zgodnie z art. 98 ust 1 ustawy o kierujących pojazdami informacje o otrzymanej liczbie punktów zgromadzone w centralnej ewidencji kierowców usuwa się: z upływem 2 lat od daty uprawomocnienia się rozstrzygnięcia, pod warunkiem uzyskania informacji o uiszczeniu grzywny za naruszenie. Należy przypomnieć, że do 31 grudnia 2021 r. punkty karne były usuwane po roku od popełnienia wykroczenia. W zależności od rodzaju mandatu karnego informacje o otrzymanej liczbie punktów karnych ulegają usunięciu w następujący sposób: mandat gotówkowy – 2 lata od popełnienia wykroczenia i wystawienia mandatu; kredytowany – 2 lata od opłacenia mandatu; zaoczny – 2 lata od opłacenia grzywny nałożonej po ustaleniu sprawy, natomiast w przypadku gdy grzywna została nałożona przez sąd – 2 lata od opłacenia grzywny nałożonej po prawomocnym wyroku sądu. Niewątpliwie w nowym taryfikatorze mandatów karnych należy upatrywać skuteczne narzędzie w poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zwłaszcza że nowe stawki powstrzymują kierowców przed przekraczaniem dozwolonej prędkości.

Problemu bezpieczeństwa na polskich drogach i ograniczania możliwości rozwijania nadmiernej prędkości nie da się rozwiązać tylko poprzez zwiększenie liczby urządzeń rejestrujących prędkość i zwiększenie efektywności mandatów karnych poprzez zmianę ich struktury. Należy podejmować działania kompleksowe, w szczególności optymalizować rozmieszczenia oraz zwiększenie intensywności patroli i kontroli drogowych, wykorzystywać rozwiązania inżynierskie, poprawiać infrastrukturę, poprawiać system kształcenia i uświadamiania kierowców, prowadzić akcje informacyjne i edukacyjne. Wskazać należy także na „inteligentne” i „wymuszające” ograniczniki prędkości, w tym system hamowania awaryjnego (AEBS), w które wyposażone są nowe samochody. Coraz więcej też samochodów – głównie z napędem hybrydowym i elektrycznym – ma prędkość maksymalną ograniczoną ze względów technicznych. Od maja 2022 r. wszystkie nowo homologowane pojazdy, a od 2024 r. pozostałe, na terenie Unii Europejskiej oraz w Wielkiej Brytanii będą standardowo wyposażone w układ inteligentnego asystenta prędkości tzw. *Intelligent Speed Assistance* (ISA). Urządzenia te będą określać dozwoloną prędkość na podstawie sygnału GPS, ale też – gdy będzie to możliwe – na sygnałach płynących z infrastruktury drogowej. W momencie przekraczania prędkości uruchomiony zostanie sygnał dźwiękowy. Wadą tego systemu ostrzegającego będzie jednak możliwość jego wyłączenia w każdym momencie przez kierującego pojazdem. I tu istotną rolę będą mogli odegrać ubezpieczyciele, którzy poprzez stosowanie pewnych rabatów za jazdę z uruchomioną kontrolą prędkości będą przekonać klientów do niewyłączania systemu bądź przeciwnie – ograniczać

wypłaty odszkodowań dla kierowców, którzy taki system w swoim pojeździe świadomie wyłączyli. Na uwagę zasługuje wprowadzenie do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej⁷⁹ możliwości taryfikacji składki za ubezpieczenie komunikacyjne w oparciu o zgromadzone przez posiadacza pojazdu mandaty i punkty karne. Należy jednakże mieć pewne wątpliwości, czy wprowadzana zmiana powiązania składki OC z popełnianymi przez kierowców wykroczeniami spełni zakładanego nadzieje, bowiem popełnianie wykroczenia drogowego nie jest jednoznaczne z faktem posiadania przez sprawcę tego wykroczenia pojazdu, a zatem z faktem opłacania obowiązkowego ubezpieczenia.

Podsumowanie

Z roku na rok stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce – poprzez finansowanie prac inwestycyjnych, prawodawstwo, działania informacyjne, tworzenie bezpiecznego systemu w postaci nadzoru nad ruchem drogowym, bezpieczniejszej infrastruktury, większego udziału pojazdów wyposażonych w nowoczesne systemy bezpieczeństwa i bezpieczniejszego korzystania z dróg – ulega istotnej poprawie. Według wstępnych danych Komisji Europejskiej w 2021 r. odnotowano w Polsce najniższą w historii liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. W porównaniu z rokiem 2019, poprzedzającym pandemię, liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w 2021 r. spadła o ponad 20%. Mimo wyraźnego spadku liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, nie zmniejszyła się liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w przeliczeniu na milion mieszkańców. Polska w tych statystykach plasuje się powyżej średniej unijnej. W 2021 r. średnia liczba zgonów na drogach na milion mieszkańców w UE wyniosła 44, w Polsce – 59. Najniższy wskaźnik w 2021 r. miał miejsce w Szwecji (18 zgonów na milion mieszkańców), gdy w Rumunii wskaźnik ten wyniósł 91 i był najwyższy wśród 30 analizowanych państw unijnych⁸⁰. Polska w ostatnich latach poczyniła duży progres w działaniach na rzecz zmniejszenia liczby wypadków drogowych, śmiertelnych ofiar oraz liczby ofiar rannych. Niestety, mimo podjęcia wielu działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa, na drogach zarejestrowano więcej wypadków drogowych spowodowanych przekraczaniem przez kierowców dozwolonych limitów prędkości, a dodatkowo wypadki te charakteryzowały się dużą ciężkością, co przełożyło się na zwiększenie liczby ofiar śmiertelnych zdarzeń powstałych w wyniku tego nieprawidłowego zachowania kierujących pojazdami. Mając na uwadze obniżenie statystyk w tym zakresie, jak również obniżenie liczby wypadków

⁷⁹ Dz.U. z 2021 r., poz. 1130.

⁸⁰ https://transport.ec.europa.eu/2021-road-safety-statistics-what-behind-figures_en (data dostępu: 27.07.2022).

drogowych ogółem i ich kosztów społecznych, w 2021 r. wprowadzono regulacje prawne związane z poprawą bezpieczeństwa. W wyniku nowelizacji z 2021 r. ustawy Kodeks wykroczeń oraz nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym wprowadzono szereg zmian, które pozwolą na skuteczniejszą walkę z niebezpiecznymi zachowaniami na drodze. W ustawie Prawo o ruchu drogowym zrównano dopuszczalną prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów przez całą dobę na obszarze zabudowanym do 50 km/h. Zrezygnowano zatem z dwóch limitów prędkości obowiązujących na obszarze zabudowanym w dzień i w nocy. Wprowadzona zmiana ma przede wszystkim poprawić bezpieczeństwo pieszych jako niechronionych uczestników ruchu drogowego. Należy zauważyć, że do czasu wprowadzonej owej zmiany Polska była jedynym krajem w UE, który dopuszczał jazdę z prędkością 60 km/h w obszarze zabudowanym. Poza ujednoliceniem dopuszczalnej prędkości na obszarze zabudowanym, ustawą wprowadzono także przepisy zwiększające bezpieczeństwo pieszych w rejonie przejścia dla pieszych, nałożono obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez pieszych oraz uregulowano kwestię bezpiecznej odległości między pojazdami na autostradach i drogach ekspresowych.

Ponadto, aby wzmocnić funkcję prewencyjną i sprawiedliwościową prawa karnego, zdecydowano się na wprowadzenie zmian, które mają pozwolić na skuteczniejszą walkę z niebezpiecznymi kierowcami na drodze. W ustawie Kodeks wykroczeń do art. 92a dodano § 2, który ustanowił minimalną wysokość kary grzywny (800 zł) wobec sprawcy kierującego pojazdem mechanicznym, który niestosując się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, przekracza je o ponad 30 km/h, niezależnie od faktu, czy naruszenie zostało stwierdzone w obszarze zabudowanym, czy też poza tym obszarem. Radykalnej zmianie uległa również wysokość kary grzywny nakładanej przez sąd za wybrane wykroczenia drogowe, w tym za wykroczenie z art. 92 § 2 k.w. Podwyższono wysokość górnej granicy zagrożenia karą grzywny z 5000 zł do 30 000 zł. Niewątpliwie, analizując systemy kar w państwach europejskich, można zauważyć skuteczność kar dotkliwych finansowo. W państwach stosujących kary odczuwalne finansowo dla sprawców wykroczeń poziom zagrożenia w ruchu drogowym jest zdecydowanie niższy niż w Polsce, a przepisy są w większości przestrzegane przez kierowców. Zmian dokonano także w ustawie Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Zwiększona została wysokość grzywny, którą można nałożyć w postępowaniu mandatowym za wykroczenia drogowe – z 500 zł do 5000 zł, a w przypadku zbiegu wykroczeń – do 6000 zł. Zaktualizowano także taryfikator mandatów karnych. Zmianie uległy przepisy w ustawie o kierujących pojazdami. Dla wzmocnienia poboru grzywien nałożonych w drodze mandatów karnych oraz wsparcia poprawy ścigalności w tym obszarze wprowadzono mechanizm uzależniający usunięcie informacji o punktów karnych za naruszenie przepisów ruchu drogowego od zapłaty grzywny nałożonej w drodze mandatu karnego.

W przytoczonych zmianach niewątpliwie należy upatrywać skuteczne narzędzie w poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednakże skuteczność wprowadzonych rozwiązań prawnych będzie mogła być poddana szczegółowej ocenie dopiero po dłuższym okresie obowiązywania nowych regulacji. Należy pamiętać, że nadal głównym czynnikiem wpływającym na stan bezpieczeństwa ruchu pozostaje człowiek. To właśnie od uczestników ruchu drogowego w największym stopniu zależy bezpieczeństwo na drodze. Jeśli wszyscy uczestnicy ruchu będą mieć na uwadze bezpieczeństwo własne i innych, tragicznych zdarzeń drogowych będzie mniej.

Wykaz literatury

- Bojarski T. (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2015.
- Bojarski T. (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, 2021, Lex.
- Brylak J., *Ochrona prawna bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, C.H. Beck, Warszawa 2018.
- Buchała K., *Nadmierna szybkość pojazdów jako przyczyna wypadków drogowych*, „Palestra” 1961, nr 5.
- Buchała K., *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Branta, Bydgoszcz 1997.
- Budyn-Kulik M., *Odpowiedzialność za czyn wypełniający znamiona przestępstwa i wykroczenia w orzecznictwie sądów powszechnych*, „Prawo w Działaniu” 2016, nr 26.
- Cieślak M., *Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego” 1995, z. 1.
- Jankowski W., [w:] T. Grzegorzczak (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013.
- Kosierb I., [w:] J. Lachowski (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2021.
- Leciak M., [w:] P. Daniluk (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa 2019.
- Oleżałek M., *Metodyka pracy adwokata i radcy prawnego w sprawach przestępstw oraz wykroczeń drogowych*, 2020, Lex.
- Pawelec K.J., Krzemień P., *Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji*, Wolters Kluwer, Warszawa 2020.
- Pijanowski B., *Samochód – kierowca – droga*, Instytut Wydawniczy Związków Zawodowych, Warszawa 1989.
- Raglewski J., *Wybrane zagadnienia zbiegu przepisów w prawie wykroczeń*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2010, z. 1.
- Reza A., [w:] *Problematyka prawna i techniczna wypadków drogowych. Materiały szkoleniowe*, Instytut Ekspertyz Sądowych, Kraków 1998.
- Stefański R.A., *Prawo o ruchu drogowym z orzecznictwem Sądu Najwyższego i Naczelnego Sądu Administracyjnego*, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1993.
- Stefański R.A., *Prędkość bezpieczna w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego” 1996, nr 3–4.
- Stefański R.A., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, C.H. Beck, Warszawa 1997

- Stefański R.A., *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Stefański R.A., *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie*, cz. II, „Ius Novum” 2008, nr 3.
- Steppa W., *Zasada ne bis in idem a idealny zbieg przestępstwa i wykroczenia*, „Prokuratura i Prawo” 2016, nr 5.
- Spotowski A., *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, PWN, Warszawa 1990.
- Vachev V., *Katalog środków karnych w świetle nowelizacji kodeksu karnego ze szczególnym uwzględnieniem zakazu prowadzenia pojazdów*, „Studia Iuridica” 2016, t. 65.
- Vachev V., *Odpowiedzialność za przekroczenie dozwolonej prędkości w terenie zabudowanym o więcej niż 50 km/h*, „Studia Iuridica” 2017, t. 69.
- Wąchal P., *Istota prędkości bezpiecznej w ruchu lądowym w rozumieniu art. 177 kodeksu karnego*, „Studia Prawnicze i Administracyjne” 2010, nr 1.

Summary

Administratively permissible speed – selected issues

Keywords: misdemeanour speeding offence, road safety, traffic incident, speed limits, safe speed, special caution.

The basic problem affecting road safety in Poland is excessive speed. Speeding, exceeding the speed limits or failing to adapt to the prevailing road conditions are the main causes of road accidents caused by drivers. For many years, road accidents caused by speeding have been at the top of all statistical tables. Speeding is not only a violation of traffic safety rules, but also a behaviour threatened with punishment under Article 92a of the Code of Petty Offences. The author of the article discusses the penalisation of speeding and the scale of road accidents caused by speeding. It pays particular attention to actions aimed at increasing road safety in Poland. The aim of the article is to analyse the changes introduced in 2021 to the Code Petty of Offences and the Traffic Law and their evaluation from the point of view of activities undertaken for the benefit of observance of administrative speed limits. The author gives a positive assessment of the recently introduced legal solutions, the changes to the tariff of fines and increase of the maximum amount of the fine for an offence in the Code of Petty Offences, however, she is concerned, whether such a significant increase will not cause a problem with their enforceability.

