

Wprowadzenie

System bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest wadliwy, nie daje on należytej ochrony użytkowników dróg o różnym zakresie dostępności.

Celem rozprawy jest znalezienie odpowiedzi na następujące problemy badawcze:

1. Potrzebne zmiany w systemie przepisów dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
2. Wady występujące w systemie przepisów dotyczących bezpieczeństwa o ruchu drogowym.
3. Kierunek, którego celem będzie wyeliminowanie wad w systemie przepisów dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
4. Odpowiedź na pytanie czy w celu wyeliminowania wad w systemie przepisów dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym wystarczą zmiany w prawie, czy też należy przyrzeć się także innym czynnikom faktycznym.

System definiuje się jak bardzo złożony zbiór obiektów fizycznych lub abstrakcyjnych, w którym można wyodrębnić zespół elementów *stricte* ze sobą powiązanych w układy, realizujących jako całość funkcję nadrzędną, a więc jego funkcjonalność. W pracy zajęłam się systemem bezpieczeństwa drogowego, który z natury rzeczy, aby uzyskać status funkcjonalnego, powinien być modelowo ukształtowany, co w konsekwencji zagwarantuje osiągnięcie zamierzonego celu w postaci skutecznego ograniczenia wypadków i minimalizacji ich skutków. **Modelem** jest oczekiwany wzór, posiadający idealny kształt i formę bez najmniejszej skazy, według którego ma być coś wykonane (przedmiot, czynność). Z kolei **postępowaniem** z natury rzeczy stanowiącym integralną część systemu, jest działanie *stricte* według właściwie ukształtowanych zasad, które w efekcie przynosi zaszczyt bycia zawsze w zgodzie z własnym sumieniem. Zatem model postępowania to nic innego, jak wzorcowe wykonanie czynności, co przekłada się zarówno na życie zawodowe, jak i prywatne. Na model postępowania w takim idealnym rozumieniu składa się przede wszystkim wypracowanie wewnętrznej potrzeby pracy nad sobą w kierunku wyrobienia, umacniania i rozwijania umiejętności współzycia społecznego. Taką

postawa oparta na mocnych fundamentach prowadzi jedynie do stosowania właściwych kryteriów ocennych, które w efekcie owocują skuteczną eliminacją różnic między stanem faktycznym, a interpretacją tego stanu.

Nie trzeba przekonywać, że założeniem zarówno w znaczeniu ogólnym, jak i ścisłym jest osiągnięcie stanu równości między zawartością merytoryczną obu pojęć, co w konsekwencji *par excellence* prowadzi do słuszności zarówno rozwiązań prawnych, jak i rozstrzygnięć.

Na system bezpieczeństwa drogowego w Polsce składa się funkcjonowanie stanu prawnego w dwojakiej postaci – obowiązek podporządkowania się przyjętym zasadom i poniesienie konsekwencji w przypadku ich naruszenia. Jest oczywiste, chociaż często o tym zapominamy, że realizacja obowiązków jest możliwa wyłącznie przez należyte ich poznanie w stopniu umożliwiającym właściwą interpretację tych zasad prawnych oraz ich skrupulatne przestrzeganie. Natomiast konsekwencje prawne czekające podmioty, które swoim zachowaniem wyrażają brak szacunku dla prawa, powinny być w pełni realizowane, ponieważ chodzi o wypracowanie właściwego modelu postępowania (czynności). Jest to możliwe jedynie w warunkach posiadania przez te organy należytej wiedzy z zakresu podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz umiejętności właściwej interpretacji przepisów, w stopniu umożliwiającym popełnienie błędu ocennego. Stan wiedzy i umiejętności powinny przekładać się na stosowanie właściwej kwalifikacji prawnej czynu i – co za tym idzie – zawsze doprowadzać do słusznego rozstrzygnięcia i zastosowania sprawiedliwej kary. Jest to możliwe jedynie w warunkach całkowicie eliminujących z funkcjonującego systemu bezpieczeństwa działania korupcyjne, które z natury rzeczy osłabiają poziom bezpieczeństwa (np. przekupstwo organów ochrony prawnej, instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów kandydatów na kierowców). Tylko nieskazitelność charakteru podmiotów zobowiązanych do ochrony bezpieczeństwa ruchu drogowego, w korelacji z nieuchronnością kary stanowić może istotną barierę dla naruszeń prawa, a to z kolei w naturalny sposób wydatnie podniesie poziom tego bezpieczeństwa do oczekiwanym rozmiarów.

Poczesne miejsce w tym systemie zajmuje ustawa z 20.6.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹ potocznie zwana Kodeksem drogowym, która opiera się na trzech instytucjach mających kluczowe znaczenie dla uzyskania oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa. Chodzi o podstawowe zasady „ostrożności” i „szczególnej ostrożności” (art. 3 PrRuchDrog) oraz „ograniczonego zaufa-

¹ Dz.U. z 2017 r. poz. 128, dalej jako: PrRuchDrog.

nia” (art. 4 PrRuchDrog), które w warunkach ich pełnej realizacji, są realizowane zgodnie z intencją ustawodawcy. Nie ma wątpliwości, że gwarancja bezpieczeństwa ugruntuje się i umocni przez należyte zrozumienie relacji zachodzących w kodeksowej triadzie: „człowiek – pojazd – droga”, w której człowiek ma nieporównywalnie dominujące znaczenie dla istnienia szeroko rozumianego bezpieczeństwa. Wyłącznie bowiem od człowieka zależy poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, niezależnie od stanu technicznego pojazdu czy stanu drogi. Należy zatem zacząć od stworzenia wzoru modelowego użytkownika drogi, którym jest uczestnik ruchu drogowego oraz osoby wykonującej na drodze czynności służbowe. Do pierwszej kategorii zaliczyć należy kierującego pojazdem, jego pasażera oraz pieszego. Kierujący to osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie (art. 2 pkt 20 PrRuchDrog). Nie można natomiast uznać za kierującego osoby, która spaceruje po drodze publicznej ze zwierzęciem. Pasażerem jest (art. 2 pkt 17 PrRuchDrog) osoba przebywająca w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze, niezależnie od tego czy pojazd jest w ruchu czy w trakcie postoju. Do drugiej grupy użytkowników drogi, niebędących uczestnikami ruchu, ustawodawca zaliczył, zgodnie z dyspozycją art. 6 PrRuchDrog, podmioty uprawnione do wydawania wiążących uczestników ruchu drogowego poleceń i sygnałów, a więc *de facto* zajmujących się kontrolą ruchu drogowego. Są nimi:

- 1) policjant;
- 2) żołnierz Żandarmerii Wojskowej lub wojskowego organu porządkowego, zabezpieczający przemarsz lub przejazd kolumny wojskowej albo w razie akcji związanej z ratowaniem życia lub mienia;
- 3) funkcjonariusz Straży Granicznej;
- 4) inspektor Inspekcji Transportu Drogowego;
- 5) umundurowany funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej;
- 6) strażnik gminny (miejski);
- 7) pracownik kolejowy na przejeździe kolejowym;
- 8) osoba działająca w imieniu zarządcy drogi lub osoba wykonująca roboty na drodze na zlecenie lub za zgodą zarządcy drogi;
- 9) osoba nadzorująca bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię, w wyznaczonym miejscu;
- 10) kierujący autobusem szkolnym w miejscach postoju związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem dzieci;
- 11) ratownik górski podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej;

- 12) strażnik leśny lub funkcjonariusz Straży Parku – na terenie odpowiednio lasu lub parku narodowego;
- 13) strażak Państwowej Straży Pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej;
- 14) członek ochotniczej straży pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej;
- 15) funkcjonariusz Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ochraniających osób, obiektów i urzędzeń;
- 16) pilot podczas wykonywania czynności związanych z pilotowaniem przejazdu pojazdu nienormatywnego.

Kontrola ruchu drogowego to:

- 1) kontrola *stricte* polegająca na możliwości zatrzymania każdego rodzaju pojazdu oraz sprawdzania podejmowania przez kierującego prawnie dozwolonych czynności przez badanie dokumentów uprawniających do kierowania, używania pojazdu oraz przewożenia określonego rodzaju ładunku, jak również legitymowaniu pieszych i innych użytkowników drogi;
- 2) kierowanie ruchem drogowym wraz z możliwością stopniowania bezpośredniego wpływu na tor i kierunek ruchu pojazdów, pieszych i innych użytkowników drogi;
- 3) dawanie sygnałów i poleceń uczestnikom ruchu drogowego.

Z podmiotowej prezentacji wynika, że wyłącznie od znajdującej się na drodze osoby, niezależnie od sprawowanej funkcji, zależy bezpieczeństwo w ruchu drogowym, minimalizujące skutkowe zdarzenia drogowe. To, co łączy wszystkie podmioty, zostało zapisane w art. 3 PrRuchDrog, który określa zasady zachowania na drodze. Z artykułu tego wynika, że wystarczy „uniknąć wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę”. Zatem pełna realizacja dyspozycji bez wątplenia kształtuje model „doskonałego użytkownika drogi”, tzn. takiego, który nie tylko zna i przestrzega zasady ruchu drogowego i który dobrze czuje się w każdej sytuacji, zarówno jako kierujący, czy pieszy, ale równocześnie jest rozsądny i rozważny, z najwyższą starannością doskonali swoje umiejętności w zakresie należytej współpracy z innymi uczestnikami tego ruchu, co w konsekwencji sprawia, że jest taktowny, kulturalny, uczynny i serdeczny w każdej sytuacji. W istocie da innemu użyt-

kownikowi to, czego sam oczekuje. Podmiot taki – niezależnie od roli spełniającej na drodze – będzie:

- 1) zawsze skoncentrowany na pełnej obserwacji drogi;
- 2) zawsze prowadził w warunkach pełnej kondycji psychofizycznej i z bezpieczną prędkością pełnosprawnym technicznie, należycie oznakowany i oświetlony pojazd;
- 3) przechodził przez jezdnię w miejscach wyznaczonych, należycie oznakowanych i w warunkach pełnej widoczności obustronnej w relacji: pieszy – pojazd, a także
- 4) widoczny i należycie rozpoznawalny podczas wykonywania czynności służbowych.

Znacznie mniejszą, choć istotną, rolę we wspomnianej triadzie: „człowiek – pojazd – droga” odgrywa bezpieczny pojazd, chociaż w istocie takiego nie ma. Zresztą producenci stosując najnowsze rozwiązania techniczne działają nie tylko w kierunku obniżenia poziomu bezpieczeństwa, ale również na szkodę kondycji psychofizycznej. Przykładem może być stosowana klimatyzacja R1243yf, która stanowi bezpośrednie zagrożenie nie tylko dla osób jadących pojazdem w nią wyposażonym, ale również dla osób znajdujących się w pobliżu, a także rozwiązania elektroniczne, które wpływają wyłącznie negatywnie na złożony system nerwowy człowieka, powodując rozliczne choroby. Tymczasem producenci zapominają o montowaniu kamer z odpromiennikami, które rozwiązałyby proces prezentacji powypadkowych dowodów materialnych. Sprawnie działające najnowocześniejsze systemy hamulcowe, poduszki powietrzne itd. nie stanowią należytej gwarancji zapobiegnięcia wypadkowi, jeżeli pojazd będzie prowadzony przez niedoświadczonego kierowcę, który ponadto porusza się z nadmierną prędkością i nienależyce obserwuje drogę. W takiej sytuacji, znacznie bezpieczniejszy będzie pojazd z kierownicą nadzianą, w miejsce poduszki powietrznej, bagnetami skierowanymi ostrzem w kierunku kierującego, ponieważ ten wprawdzie nie z rozsądku, lecz ze strachu będzie kierował wówczas ostrożnie i bezpiecznie.

Również zły stan drogi, chociaż wpływa ujemnie na stan techniczny pojazdu (w przypadku należytego jej oznakowania) nie odgrywa decydującego, negatywnego skutku, jeżeli pojazd będzie prowadzony rozsądnie i rozważnie. Przykładowo, na asfaltowej jezdni usianej w kilkumetrowych odstępach kilkudziesięciocentymetrowymi lejami (dziurami). Na takiej drodze nie zdarzy się ani jeden wypadek albo będzie takich zdarzeń znacznie mniej niż na wysokiej jakości autostradzie, czy drodze szybkiego ruchu, ponieważ kierowcy będą ze strachu przed uszkodzeniem pojazdu prowadzić ostrożnie, w przeci-

wieństwie do jazdy po drodze, na której z reguły pozwalają sobie na maksymalną prędkość bardziej związaną z możliwościami technicznymi pojazdu niż umiejętnościami. Niezależnie od powyższej konstatacji należy korzystać jedynie z wysokokwalifikowanej kadry projektodawców rozwiązań komunikacyjnych, którzy potrafią stworzyć mapę dróg dogodną dla wszystkich ich użytkowników, zarówno sprawnych, jak i niepełnosprawnych. Sprawia, że dotychczasowy, wyraźnie nieuporządkowany ruch zamienia na przyjazny, nie tylko dla biznesmenów, ale także mieszkańców, którzy może poczują się bezpiecznie. Przede wszystkim należy ukształtować sieć obwodnic umożliwiających wyrowadzenie z miast ciężkich pojazdów, budując lub przebudowując drogę należy przewidzieć odrębność i bezkolizyjność ruchu pojazdów silnikowych, mechanicznych, rowerów i pieszych. Jest to trudne, ale nie jest niemożliwe do zrealizowania, wystarczy dobra wola i umiejętności.

Tego rodzaju analiza powinna przekonać, że czynnikiem decydującym o bezpieczeństwie w ruchu drogowym jest człowiek. Człowiekowi należy przyznać atrybut decydującego o funkcjonalności systemu bezpieczeństwa w ruchu drogowym *par excellence*, a więc nie tylko jako posiadającemu status użytkownika drogi. Chodzi również – i to w znaczącej mierze – o twórców bezpiecznych rozwiązań drogowych (projektodawców i wykonawców), konstruktorów pojazdów i ich wykonawców, a także instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów kandydatów na prawo jazdy. W procesie szkolenia brakuje dynamiki i kładzie się nacisk na parkowanie i luźną jazdę. Brakuje natomiast treningów na śliskiej nawierzchni jezdni. Nie chodzi jedynie o umiejętność opanowania taktyki i techniki jazdy w określonych warunkach, ale nabycie umiejętności bezkolizyjnego omijania nagle pojawiającej się przeszkody. Ważną z punktu widzenia bezpieczeństwa jest – dotychczas pomijana w programach nauczania – kwestia nabycia umiejętności wychodzenia z poślizgu. Również bagatelizowana jest kwestia, która *a contrario* powinna być obowiązkowym elementem szkolenia kandydatów na kierowców. Myślę o badaniu predyspozycji kandydata na kierowcę przy pomocy urządzeń symulacyjnych, obejmującym wszystkie możliwe sytuacje na drodze utrwalone w bazie danych na kanwie wieloletniej praktyki wypadkowej.

Każde naruszenie zasad uregulowanych ustawą jest zdarzeniem drogowym, wyróżniamy wśród nich zdarzenia bezskutkowe i skutkowe. Z kolei zawinione zdarzenia bezskutkowe mogą stanowić zarówno wykroczenia drogowe, jak i przestępstwa drogowe. Podobny podział występuje w klasyfikacji zawinionych zdarzeń skutkowych. Dzielimy je na wypadki stanowiące wykro-

czenia („kolizje”, „stłuczki”) i wypadki stanowiące przestępstwa. Jest to podział słuszny. Słuszne jest również stopniowanie skutków wypadków, a mianowicie:

- 1) lekki z obrażeniami naruszającymi czynności organizmu do 7 dni włącznie, który stanowi wykroczenie z art. 86 § 1 KW, przy czym w tej sytuacji § 3 powinien być stosowany obligatoryjnie;
- 2) średni z obrażeniami powyżej 7 dni, stanowiący przestępstwo z art. 177 § 1 KK, powinien być zagrożony obligatoryjnym środkiem karnym w postaci zakazu prowadzenia pojazdów (art. 42 § 1 KK) na czas powyżej jednego roku;
- 3) ciężki z obrażeniami trwałymi lub śmiertelnymi, stanowiący przestępstwo z art. 177 § 2 KK, powinien być zagrożony karą bezwzględnego pozbawienia wolności oraz dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów, a w razie spowodowania go przez osobę kierującą bez uprawnień, powinna być ona objęta dożywotnim zakazem uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi.

Rozważania zawarte w pracy mają na celu zarówno wyjaśnienie istoty szeroko rozumianego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i pobudzenie wyobraźni w kierunku ukształtowania modelowego, a więc bezpiecznego użytkownika drogi, tzn. takiego, który nie tylko nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa i nawet się do niego nie przyczyni, ale również swoim pozytywnym oddziaływaniem zapobiegnie zdarzeniu o negatywnych skutkach.

Określone powyżej miejsce Prawa o ruchu drogowym w systemie bezpieczeństwa drogowego w Polsce zostało wzmocnione, od strony ma się rozumieć praktycznej, wiodącymi, kształtującymi właściwą praktykę, jej aktami wykonawczymi w postaci rozporządzeń ministrów działających w ramach uzasadnionych delegacji ustawowych.

Kolejnym, a równocześnie istotnym, uzupełnieniem tego systemu jest z natury rzeczy ustawa z 21.3.1985 r. o drogach publicznych². Wprawdzie jakość dróg w triadzie „człowiek – pojazd – droga”, zajmuje ostatnie miejsce, to jednak akt ten stanowi istotny wkład w kształtowaniu modelowego systemu.

Celem kompleksowego ukształtowania systemu, a więc nie tylko pod kątem obowiązujących rozwiązań prawnych, ale także – a może przede wszystkim – formalnych możliwości ich realizacji wskazać należy ustawy o:

- 1) Policji³;

² T.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1440 ze zm., dalej jako: DrogPublU.

³ Ustawa z 6.4.1997 r. o Policji (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1782 ze zm.).

- 2) Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych⁴;
- 3) Straży Granicznej⁵;
- 4) strażach gminnych⁶.

W konkluzji należy stwierdzić, że na system bezpieczeństwa ruchu na drodze składają się trzy elementy, a mianowicie:

- 1) stan prawny;
- 2) organy zobowiązane do czuwania nad stosowaniem ustawowych uregulowań;
- 3) system sankcji prawnych przewidzianych dla osób posiadających skłonności do naruszania prawa w istotny sposób osłabiając poziom bezpieczeństwa.

Zaprezentowane założenia prawno-organizacyjno-restrykcyjne ukształtują skuteczność całego systemu bezpieczeństwa drogowego, pod warunkiem należytej interpretacji przepisów przez wszystkie podmioty będące użytkownikami dróg. Jednak to na podmiotach stosujących prawo i posiadających określone uprawnienia do jego egzekwowania spoczywa poważne zadanie kształtowania odpowiednich postaw społecznych przez ukształtowanie należycie wysokiego stanu wiedzy i umacnianie oraz rozwijanie umiejętności do stopnia całkowicie eliminującego popełnianie błędów. Wówczas profilaktyka okaże się niezwykle efektywna w walce nie ze skutkami, lecz – co jest w całym tego słowa znaczeniu wartościowsze – z przyczynami. Taka umiejętność niewątpliwie przyczyni się do ograniczenia, w znacznym stopniu, dramatów ludzkich, a nawet może wręcz zapobiec powstawaniu wypadków drogowych.

⁴ Ustawa z 24.8.2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1483 ze zm.).

⁵ Ustawa z 12.10.1990 r. o Straży Granicznej (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1643 ze zm.).

⁶ Ustawa z 29.8.1997 r. o strażach gminnych (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 706 ze zm.).