

# Kazimierz Buchała

---

## Nadmierna szybkość pojazdów jako przyczyna wypadków drogowych

---

Palestra 5/7(43), 54-67

---

1961

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

KAZIMIERZ BUCHAŁA

## Nadmierna szybkość pojazdów jako przyczyna wypadków drogowych

### I.

Sprawy o wypadki drogowe, w których przyczynę katastrofy upatruje się w nadmiernej szybkości pojazdu lub pojazdów,<sup>1</sup> stawiają niejednokrotnie trudne i skomplikowane zadania procesowe.

Jedną z takich trudności jest kwestia ustalenia wielkości tej szybkości pojazdu. Jeżeli zaś przebrnie się szczęśliwie przez tę barierę, to wyłania się nowa kwestia: problem oceny, czy ustalona szybkość pojazdu była w danych warunkach nadmierna, i w konsekwencji — czy należy ją traktować jako przyczynę wypadku. Przepisy bowiem o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych<sup>2</sup> są tak sformułowane, że nie można w nich znaleźć bezpośredniej odpowiedzi na postawione pytanie, gdyż zawierają określenia ocenne, które zmuszają sędziego do wartościowania. Wreszcie, przebrnąwszy i przez tę kwestię, trzeba rozstrzygnąć stosunkowo najłatwiejszy problem, a mianowicie, czy można sprawcy postawić zarzut z powodu tej szybkości, albo inaczej: czy ze względu na psychiczny stosunek sprawcy do skutku przestępnego (którego zasadniczą przyczyną była nadmierna szybkość) można przyjąć, że sprawca jest winien spowodowania katastrofy lub innego wypadku drogowego, podpadającego pod przepis prawny zgodnie z ustalonym stanem faktycznym.

---

<sup>1</sup> W zasadzie groźne w skutkach wypadki drogowe bywają następstwem nadmiernej szybkości nie jednego, lecz kilku pojazdów.

<sup>2</sup> Zawarte w rozporządzeniu Min. Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dn. 27.X.1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. Nr 85, poz. 616).

## II.

Trudności związane z ustaleniem tego, jaka była szybkość prowadzonego pojazdu, mogą wynikać z niekompletności materiałów zgromadzonych w śledztwie lub też z charakteru dowodów wymagających oceny. Sędzia mający do dyspozycji dowody rzeczowe prawidłowo zgromadzone, i to w dość dużym rozmiarze, będzie w lepszej sytuacji niż sędzia, który dysponować będzie jedynie wyjaśnieniami oskarżonego (których oczywiście *a limine* odrzucać nie należy jako dowodów w sprawie) oraz ewentualnie niepełnymi i skąpyimi dowodami z zeznań świadków.

Do dowodów rzeczowych pozwalających na ustalenie szybkości pojazdów zaliczyć należy przede wszystkim<sup>3</sup>:

- a) pozostawione przez pojazd ślady hamowania,
- b) rozmieszczenie obok pojazdu przedmiotów, które na skutek siły uderzenia zostały z niego wyrzucone, oderwały się lub odpadły,
- c) powstałe uszkodzenia pojazdu oraz uszkodzenia tej przeszkody, z którą się pojazd zderzył,
- d) ślady przemieszczenia się pojazdu lub przeszkody spowodowane zderzeniem bądź najechaniem.

ad a). Stosunkowo najprościej i najłatwiej obliczyć szybkość pojazdu na podstawie długości śladów jego hamowania. Pojazd jadący z określoną szybkością musi przebyć określoną drogę, żeby na skutek hamowania stracić całkowicie szybkość i zatrzymać się. Długość tej drogi hamowania (nazywanej drogą hamowania właściwego)<sup>4</sup> zależy od szybkości pojazdu oraz od współczynnika opóźnienia, osiąganego w danych warunkach przez dany pojazd a mierzonego w m/sek<sup>2</sup>. Wielkość tego opóźnienia zależy od konstrukcji, jakości i technicznego stanu hamul-

<sup>3</sup> Okoliczności powyższe zaliczam do dowodów rzeczowych, bo ich źródłem jest nie osoba świadka lub podejrzanego, lecz układ zjawisk i rzeczy, istniejący poza tymi osobami i niezależnie od nich.

<sup>4</sup> Zanim jednak rozpocznie się hamowanie właściwe (tj. zanim szczęki hamulców zostaną dociśnięte z całą mocą do bębnow hamulcowych) upływa pewien czas nazywany hamowaniem wstępnym. Do całkowitej drogi hamowania musi się także wliczyć czas reakcji psychomotorycznej, tj. ten wpływ czasu, jaki musi upłynąć od momentu, kiedy kierowca spostrzeże przeszkodę wymagającą hamowania, właściwie ją oceni oraz zdejmie nogę z pedału przyspiesznika i naciśnie na pedał hamulca. Łączny ten czas (tj. czas reakcji psychomotorycznej + czas hamowania wstępnego) oblicza się średnio na ca 1 sek. W tym czasie pojazd będzie biegł z dotychczasową szybkością. Całkowita droga hamowania będzie więc sumą drogi przebytej w czasie reakcji psychomotorycznej, w czasie wstępnego działania hamulców oraz w czasie hamowania właściwego.

ców oraz od wartości współczynnika tarcia, spowodowanego tarcieniem kół pojazdu o nawierzchnię drogi. Wartość współczynnika tarcia jest różna i zależna przede wszystkim od rodzaju nawierzchni (tłuczeń, asfalt, beton, kostka) oraz jej stanu, a więc od tego, czy jest ona sucha, czy też mokra, czy jest pokryta piaskiem bądź szlamem, wreszcie czy jest ośnieżona lub oblodzona.<sup>5</sup>

Wartość współczynnika opóźnienia zależy także od tego, czy hamowano na drodze prostej, czy też na zakręcie<sup>6</sup>, czy jest ona równa, czy wyboista, czy był w tym miejscu teren pochyły, czy też równy, czy nawierzchnia była szorstka, czy wyszlizgana<sup>7</sup> oraz czy opony były zdarte, czy też miały nowe protektory.<sup>8</sup>

Znając szybkość (początkową) pojazdu, można obliczyć drogę hamowania przy uwzględnieniu danych warunków. W tym celu należy podstawić pod odpowiedni wzór odpowiednie wartości współczynnika opóźnie-

<sup>5</sup> Różni autorzy podają różne wartości dla współczynnika tarcia.

Na ogół (np. w literaturze niemieckiej) spotyka się mniejsze wartości; w konsekwencji mniejsze też jest opóźnienie na sek<sup>2</sup>, a tym samym dłuższa droga hamowania.

Według W. Rychtera (Doświadczony kierowca, Wyd. MON-u, W-wa 1955, str. 324) wartość współczynnika tarcia na suchym asfalcie wynosi 0,8 co przy szybkości 40 km/godz. daje 7,7 m drogi hamowania właściwego.

A. Fink (Verkehrsunfälle und ihre Untersuchung, Hamburg 1956, str. 163) przyjmuje — przy suchym asfalcie — współczynnik tarcia 0,5. W konsekwencji więc według tego autora droga hamowania będzie wynosić na suchym asfalcie 12,3, a nie 7,7 m.

Według Informatora Bosch'owskiego (Bosch: Informator Motoryzacyjny, tłum. na język polski, Wyd. Komunikacyjne, str. 185) współczynnik tarcia opon o powierzchnię drogi wynosi:

Nawierzchnia	sucha	mokra		oblodzona
		czysta	zabłocona	
tuczniowa walcowana	0,7	0,5	0,4	
„ „ smolowana	0,6	0,4	0,3	sucha 0,2
beton	0,65	0,5	0,3	mokra 0,1
brukowana z polnego kamienia	0,6	0,4	0,3	i mniej
asfalto-beton	0,55	0,4	0,3	
asfalt, bruk drewniany	0,55	0,3	0,2	
miękki grunt	0,45	—	0,2	

<sup>6</sup> Na zakręcie bowiem nie wszystkie koła wywierają równy nacisk na drogę. W konsekwencji więc zmniejsza się współczynnik tarcia, wzrasta zaś droga hamowania. Podobnie rzecz się ma przy wyboistej drodze oraz przy spadku drogi.

<sup>7</sup> Wartość współczynnika tarcia na wyszlizganej nawierzchni maleje o 0,1—0,2. Jest to bardzo istotne zmniejszenie.

<sup>8</sup> Także w wypadku zdartych opon wartość współczynnika tarcia maleje od 0,1 do 0,2.

nia. W konsekwencji więc, jeżeli znamy długość śladów hamowania, możemy obliczyć szybkość początkową pojazdu, podstawiając znowu pod odpowiedni wzór odpowiednie wartości dla współczynnika opóźnienia oraz dla śladów hamowania. Same operacje rachunkowe nie nastroczą tutaj większych trudności, problem jednak cały polega na tym, jak dalece wynik obliczenia będzie odpowiadać rzeczywistej szybkości pojazdu, a to ze względu na dużą ilość czynników, które wchodzi w rachubę przy tych obliczeniach.

Już bowiem choćby zmierzenie długości śladów hamowania może kryć w sobie znaczny błąd. Na drodze wilgotnej pojazd zostawia wyraźne ślady hamowania, natomiast na drodze suchej są one mało widoczne. Dopiero ślad kół zablokowanych, przedstawiający się jako ciemny pas (na asfalcie), jest widoczny w sposób rzucający się w oczy.

Również przyjęcie takiej czy innej wartości współczynnika opóźnienia rodzi wielkie możliwości błędu. Wielkość tego opóźnienia — jak to wyżej zaznaczono — zależy od wielu czynników. Najczęściej nie znamy dokładnie warunków drogowych<sup>9</sup> i stanu hamulców. Warunki drogowe bywają określane ogólnie (np. „nawierzchnia betonowa sucha”); podobnie określa się stan hamulców jako „sprawne” lub „nie w pełni sprawne”. W tych warunkach przyjęcie takiej czy innej wartości dla opóźnienia daje wynik, który ma względną tylko wartość dowodową. Wynik, który odpowiadałby rzeczywistemu obrazowi szybkości, musiałby brać za podstawę próbę hamulców przeprowadzoną w danych konkretnych warunkach, i to w dodatku na tym pojeździe, który spowodował wypadek. A to, jak wiadomo, nie zawsze jest możliwe. Ale gdyby nawet było możliwe (ze względu na stan pojazdu), to najczęściej brak jest odpowiedniego urządzenia do mierzenia wartości opóźnienia uzyskiwanego przez pojazd. Badania układu hamulcowego prowadzone przez biegłego po wypadku nigdy nie mogą dać podobnie dokładnych wyników jak próba hamulców w tych samych warunkach, w jakich nastąpił wypadek. Należy więc przestrzec przed zbytnim przecenianiem obliczeń szybkości dokonywanych na podstawie tabeli.<sup>10</sup>

ad b). Pewne przybliżone dane co do szybkości pojazdu, który uległ zderzeniu, możemy również otrzymać na podstawie wyników obliczeń odległości przedmiotów czy osób, które znajdując się w czasie jazdy w

<sup>9</sup> Opis miejsca wypadku uwzględnia najczęściej, że droga była asfaltowa. Nie uwzględnia on natomiast, czy asfalt był szorstki, czy też wyszlizgany, czy był czysty, czy też nawierzchnia była pokryta nalotem piasku lub szlamu.

<sup>10</sup> Spotykamy się powszechnie z przestrogą przed zbytnim przecenianiem wyników obliczeń szybkości na podstawie długości śladów hamowania. Por. w tym względzie np.: W. Rychter, op. cit., s. 314 oraz A. Fink, op. cit., s. 163.

pojeździe, zostały na skutek siły uderzenia pojazdu wyrzucone lub oderwane. Gwałtowne zderzenie bowiem powoduje, że przedmioty umieszczone w pojeździe, zostają na skutek nadanej im siły kinetycznej wyrzucone jakby z procy i po przebyciu pewnego odcinka drogi lądują obok pojazdu w takiej odległości, która zależy od masy i szybkości początkowej, jaką one otrzymały. Znając więc masę tego przedmiotu oraz odległość, jaką on przebył, można w przybliżeniu obliczyć jego szybkość początkową.

Trzeba jednak zaznaczyć, że należy tu zachować daleko idącą ostrożność w obliczeniach. Błędy są bowiem możliwe np. wskutek wadliwego ustalenia miejsca uderzenia (gdyż wpłynie to na ustalenie długości drogi, jaką dany przedmiot przebył), na skutek nieuwzględnienia, że przeszkoda mogła nie być odpowiednio statyczna, że więc nastąpiło wyładowanie części siły kinetycznej przez zmniejszenie oporu, jaki dała przeszkoda. Wreszcie ciało wyrzucone mogło być „przytrzymane” przez przeszkody, jakie napotkało po drodze swego lotu. Znany jest powszechnie fakt, że pasażer siodełka tylnego na motocyklu bardzo często zostaje z niego wyrzucony na skutek braku uchwytu do trzymania. Zdarza się to natomiast rzadziej, gdy uchwyt się znajdował, a jeszcze rzadziej, jeśli chodzi o kierowcę, który się trzyma kierownicy (potrzeba bardzo znacznej siły uderzenia, aby został on wyrzucony). Najczęściej trudno jest ustalić przeszkodę, jakie dany przedmiot spotkał na swej drodze.<sup>11</sup>

Stąd wnioszek, że do tych obliczeń należy się ustosunkowywać z najwyższą ostrożnością.

Prawie żadnej wartości dowodowej w zakresie ustalania szybkości nie ma rozmieszczenie wszelkich przedmiotów, które były na stałe umocowane w pojeździe (np. szyb rozbitych, różnych części oprzyrządowania itp.). Obliczenie siły, która doprowadziła do ich oderwania, przedstawia zbyt skomplikowane zadanie, aby praktycznie miało ono jakiegokolwiek znaczenie. W rezultacie więc obliczenie szybkości na tej podstawie nie ma większej wartości dowodowej. Rodzi bowiem możliwość popełnienia znacznych błędów.

ad c). Wszelkie dalsze okoliczności mogą mieć tylko pomocnicze znaczenie dla określenia szybkości pojazdów. W szczególności rozmiar uszkodzeń nie daje podstawy do dokładnego określenia szybkości pojazdu, a co najwyżej tylko do określenia porównawczego, i to w dodatku zakładając z góry znaczną tolerancję co do możliwości popełnienia błędu.

<sup>11</sup> Na skutek uderzenia pozycja pojazdu, np. motocykla, ulega zmianie. Stąd też możliwe jest uderzenie o część, o którą w normalnej pozycji motocykla pasażer nie mógł uderzyć.

W razie większych zniszczeń czy uszkodzeń pojazdu ulegają zniszczeniu różne części pojazdu o różnej wytrzymałości materiału, z którego są sporządzone. Jeżeli jednak na tej podstawie chcemy wyciągnąć jakieś porównawcze wnioski w zakresie szybkości dwóch czy kilku pojazdów i wysnuć wniosek, który z nich szybciej jechał, to musimy uwzględnić nie tylko rodzaj materiału, z jakiego dana część czy części zostały sporządzone, wielkość korozji, lecz także płaszczyznę oraz kąt uderzenia. Jeżeli bowiem uderzenie nastąpiło dużą płaszczyzną, to choćby było ono silne, skutki jego nie będą groźne. Jeżeli natomiast uderzenie nastąpiło niewielką płaszczyzną, to identyczna siła uderzenia musi wywołać znacznie większe uszkodzenia na mniejszej już przestrzeni.<sup>12</sup>

Również i tu łatwo popełnić błąd. Pojazd, który uderza w przeszkodę pod kątem ostrym, ulega najczęściej wywróceniu lub też obraca się wokół swej osi uderzenia. Wtedy znaczna część siły może ulec zamortyzowaniu na skutek obrotu pojazdu i tarcia opon o nawierzchnię. W konsekwencji zatem samo uderzenie nie nastąpi całą tą siłą, jaką pierwotnie pojazd miał na skutek swej szybkości.

ad d). Podobnie także względną moc dowodową mają obliczenia szybkości pojazdu dokonywane na podstawie śladów przemieszczenia się pojazdu po uderzeniu lub też przemieszczenia się przeszkód ruchomych.

Mogą one mieć pewne znaczenie tylko w zakresie porównania szybkości dwóch pojazdów, które uległy czołowemu zderzeniu (i to w dodatku dla względnego obliczenia, który z tych pojazdów szybciej jechał). Dla powyższych obliczeń decydujące znaczenie będzie mieć różnica masy pojazdów. Przy równej masie większą energię kinetyczną reprezentuje pojazd, który jechał szybciej. Należy tu także pamiętać, że warunkiem poprawności co do wyciągniętych wniosków jest ustalenie, czy pojazdy na skutek uderzenia obracały się wokół swej osi, czy też nie. Obrót pojazdu może częściowo, a nawet zupełnie zmienić obraz szybkości.

Wszelkie przemieszczenia boczne pojazdów mogą służyć — praktycznie rzecz biorąc — tylko do ustalenia szybkości w liczbach względnych, i to w stosunku do drugiego pojazdu, który „wziął udział” w wypadku.

Podobnie rzecz się ma z ubocznymi przeszkodami, które uległy przemieszczeniu.<sup>13</sup>

Okoliczności natury przedmiotowej nastroczają — jak widać — wiele trudności przy wszelkich próbach wyciągania na ich podstawie wniosków co do szybkości pojazdu. Jeszcze większe trudności muszą pow-

<sup>12</sup> Opór stawiany przez poszczególne części konstrukcji jest wtedy odpowiednio mniejszy, ale za to skutki większe.

<sup>13</sup> Na przykład przesunięcie się samochodu, który stojąc, został uderzony w bok.

stawać przy ustalaniu szybkości na podstawie zeznań świadków czy wyjaśnień oskarżonych.

Zeznania świadków mogą, oczywiście, nasuwać trudności ze względu na możliwą zawsze niedokładność spostrzeżeń czynionych przez tych świadków będącą wynikiem braku koncentracji uwagi na obserwowanym zjawisku, nagłości czy wyjątkowości obserwowanego zjawiska albo wynikiem uczuciowego zaangażowania się świadka w związku z nieszczęśliwym zakończeniem się wypadku. Również okoliczności osobiste dotyczące świadka, jak np. zmęczenie, stany podgorączkowe, ból głowy, zdenerwowanie, utrudniają czynienie właściwych spostrzeżeń. Tak samo właściwości dotyczące pamięci oraz czas, jaki upłynął od chwili dokonanych spostrzeżeń do momentu składania zeznań, mają niemałe znaczenie. Wreszcie w toku reprodukcji przeżytych wrażeń mogą mimowoli powstać zniekształcenia w stosunku do rzeczywistego przebiegu obserwowanego zjawiska.

Wymienione okoliczności dotyczą oceny zeznań świadków w ogóle, a nie tylko w sprawach o wypadki drogowe. Ale już sam czas obserwacji danego zjawiska ma przy kwestii ustalania szybkości pojazdu swoją swoistość. W zasadzie bowiem przy wypadkach drogowych nie będzie wiele czasu na dokładne zaobserwowanie ruchu samochodów i jego ocenę co do szybkości. Specyfika zeznań co do szybkości polega na tym, że świadkowie odtwarzają swe wrażenia nie wprost (jak to ma miejsce np. co do faktu, czy pojazd w ogóle się poruszał, czy też stał), lecz na przekazaniu sądowi własnej oceny faktu ruchu. Świadek zeznając np., że pojazd jechał z szybkością 40 km/godz., ocenia tę szybkość na podstawie zapamiętanych i utrwalonych wrażeń dotyczących ruchu samochodu. W świadomości świadka musi się więc utrwalić nie tylko sam ruch, lecz także jego wielkość. Aby ocena powyższa mogła mieć decydujące znaczenie dla sądu, musi być poparta odpowiednim doświadczeniem składającego zeznanie. Same zaś spostrzeżenia zeznającego muszą być poczynione w okolicznościach pozwalających na dokładność spostrzeżeń co do szybkości ruchu.

Ocena szybkości zakłada bowiem ocenę ruchu pojazdu w stosunku do jakichś statycznych przedmiotów, jak np. w stosunku do drzew przydrożnych, kamieni oznaczających odległość itp. Aby w krótkim czasie móc prawidłowo ocenić szybkość, trzeba mieć istotnie duże doświadczenie, i to nie tylko w prowadzeniu pojazdów, lecz również w ocenianiu szybkości pojazdów. Inne bowiem warunki oceny szybkości pojazdu ma osoba znajdująca się w nim w czasie jego prowadzenia, tj. osoba prowadząca ten pojazd lub siedząca obok kierowcy, a inne ta osoba, która ruch pojazdu obserwuje z pewnej odległości. W razie braku omawia-



nego tu doświadczenia zeznania świadka mogą być podstawą do ustalenia szybkości jedynie w jakichś ogólnych granicach.

Praktyka sądowa potwierdza to, że zeznania świadków w kwestii szybkości pojazdu bywają bardzo rozbieżne.

Wbrew pozorom ustalenie np., że pojazd jechał z normalną szybkością, może kryć w sobie znaczny błąd wobec wielkiej względności pojęcia „normalna szybkość”. Powstaje bowiem pytanie, co stanowi kryterium porównawcze w zakresie oceny szybkości jako normalnej.

Autor niniejszej pracy spotkał się z faktem ustalenia przez sąd szybkości jako nadmiernej — na podstawie zeznań świadka. Przy ponownym rozpoznawaniu sprawy wyszło na jaw, że świadek przyjął — jako kryterium — szybkość, z jaką przejeżdżają pojazdy przez jego wieś. Okazało się jednak, że droga przez tę wieś ma miękką nawierzchnię, bardzo przy tym wyboistą, co zmusza pojazdy do wolnej jazdy. Rzecz jasna, kryterium to nie mogło być zastosowane do wypadku dobrej, szerokiej drogi asfaltowej jako podstawa do ustalenia nadmiernej szybkości.

O prawidłowości czynionych spostrzeżeń decyduje sytuacja czy pozycja, w jakiej znajduje się świadek w stosunku do znajdującego się w ruchu pojazdu. Ocena szybkości pojazdu jadącego od przodu w kierunku obserwatora lub oddalającego się od niego jest utrudniona, gdyż w grę wchodzi zmysł przestrzennej orientacji, który jest w różnym stopniu rozwinięty. Znacznie łatwiej ocenić szybkość pojazdu jadącego po linii prostopadłej do linii wzroku lub linii zbliżonej do prostopadłej. Nie jest też obojętny kierunek padania promieni słońca w stosunku do kierunku ruchu pojazdu oraz pozycji obserwatora. Pojazd jadący pod słońce wydaje się posuwać szybciej niż faktycznie jedzie, natomiast jadący zgodnie z kierunkiem padania promieni słońca wolniej.<sup>14</sup>

Także odległość punktu obserwacji w stosunku do jadącego pojazdu ma duże znaczenie. Odległość zbyt bliska sprawia wrażenie, że pojazd jedzie znacznie szybciej, a odległość znaczna — że pojazd jedzie wolniej. Wiąże się to także do pewnego stopnia z odgłosami, jakie pojazd jadący wydaje. Szum motoru na wysokich obrotach albo ogólny głośny szum pojazdu robi wrażenie, że pojazd jedzie szybciej niż jadący cicho.

Duże znaczenie ma wreszcie okoliczność, czy pojazd porusza się po pustej przestrzeni, czy też wśród drzew. Pojazd jadący drogą leśną wydaje się poruszać szybciej, a pojazd jadący po przestrzeni pustej — znacznie wolniej, niż faktycznie się porusza. Poza tym w nocy szybkość pojazdu wydaje się być znacznie większa od faktycznej.

Widzimy więc, że ocena szybkości pojazdu nastęrcza dla obserwato-

<sup>14</sup> Por. A. Fink: op. cit., s. 127.

rów znaczne trudności. Z tego względu należy do zeznań świadków nie posiadających dostatecznej w tym zakresie wiedzy oraz nie mających doświadczenia ustosunkować się z wielką ostrożnością.

### III.

Po ustaleniu, z jaką szybkością oskarżony prowadził pojazd, sędzia musi z kolei rozstrzygnąć problem, czy szybkość ta mieściła się w granicach dopuszczalnej w tych warunkach szybkości, czy też należałoby ją ocenić jako nadmierną i traktować wobec tego jako przyczynę wypadku drogowego. Aby rozstrzygnąć ten problem, należy sięgnąć do przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, a w szczególności do tych przepisów, które traktują o szybkości pojazdu. Kwestii tej dotyczą § 54 i 55 rozporządzenia z dnia 27.X.1937 r: o ruchu pojazdów mechanicznych<sup>19</sup>, choć nie rozstrzygają jej one w sposób nie budzący wątpliwości.

Paragraf 54 rozporządzenia wyraża w ust. 1 ogólną regułę dotyczącą wszelkich pojazdów mechanicznych oraz wszelkich sytuacji, jakie mogą zdarzyć się w komunikacji. W myśl tej reguły „szybkość pojazdu mechanicznego powinna być taka, aby kierowca panował w każdej okoliczności nad pojazdem”. Ustępy 2—4 tegoż paragrafu określają górne granice szybkości w obrębie osiedli oraz poza osiedlami, a to w zależności od rodzaju pojazdu oraz rodzaju obręczy (pneumatyki, półpneumatyki, pełne gumowe, metalowe). Natomiast przepis § 55 nakazuje kierowcy zmniejszyć szybkość i zachować szczególną ostrożność w sytuacjach określonych w tym przepisie, jak np. na skrzyżowaniach dróg, w miejscach przejścia dla pieszych przed przystankami tramwajowymi i przejazdami kolejowymi, przy mijaniu i wyprzedzaniu oddziałów wojskowych, gdzie droga nie jest widoczna na dostateczną odległość, oraz w innych jeszcze wypadkach, gdy bezpieczeństwo ruchu tego wymaga.

Górne granice szybkości podaje więc przepis § 54, przy czym w sposób ogólny dla pojazdów ciężarowych, a w ramach osiedli — dla wszelkich pojazdów. Poza tym przepisem żaden inny nie wprowadza ograniczenia szybkości.

W związku z powyższym uregulowaniem zachodzi pytanie, czy przekroczenie określonej dla danego rodzaju pojazdu szybkości wystarcza do przyjęcia winy za spowodowany wypadek drogowy i odwrotnie: czy zachowanie szybkości w granicach określonych § 54 w ust. 2—4 zwalnia automatycznie kierowcę pojazdu od odpowiedzialności karnej za wypadek drogowy.

<sup>19</sup> Zwanego dalej rozporządzeniem.

Pierwszy problem nie nasuwa większej trudności. Jeżeli bowiem ustalimy, że wypadek nie nastąpiłby, gdyby kierowca nie przekroczył górnej granicy szybkości określonej przepisami dla danego rodzaju pojazdu, to przesądzimy tym samym kwestię przyczynowego powiązania skutku przestępnego z czynem sprawcy (prowadzeniem pojazdu z niedozwoloną szybkością).

Drugi problem prowadzi do istoty zagadnienia nadmiernej szybkości. Antycypując końcowe wnioski, już tu należy powiedzieć, że zachowanie szybkości poniżej górnej granicy określonej w ustępach 2—4 § 54 rozporządzenia nie zwalnia automatycznie kierowcy od odpowiedzialności karnej. W tych warunkach zasadniczego znaczenia nabiera kwestia ogólnego określenia granic dopuszczalnej szybkości. Jest to uzasadnione nadto tym, że w pewnych wypadkach przepisy szczegółowe w ogóle nie ograniczają szybkości (np. dla pojazdów osobowych poza terenem osiedli).<sup>16</sup>

Problem ten musi być rozstrzygnięty na gruncie ogólnej reguły określonej w ust. 1 § 4 rozporządzenia, co w konsekwencji rodzi dodatkowy problem stosunku reguł szczegółowych (ust. 2—4 § 54) do reguły ogólnej (ust. 1 § 54).

Reguła ogólna zawiera merytoryczną przesłankę, że względu na którą technicznie możliwa szybkość pojazdu wymaga pewnych ograniczeń w komunikacji publicznej.<sup>17</sup> Chodzi mianowicie o to, żeby kierowca panował nad pojazdem. Bliżej jest ona określona w § 53 rozporządzenia, w którym czytamy: „W czasie prowadzenia pojazdu mechanicznego kierowca powinien zachować należytą ostrożność, aby nie zagrażać bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu, nie powodować wypadków, nie utrudniać ruchu innym użytkownikom dróg”. W myśl tej reguły kierowca powinien zatem prowadzić pojazd z taką szybkością, aby mógł w porę pojazd zatrzymać lub w zależności od potrzeby — odpowiednio nim skrócić.

Ustawa używa jednak określenia bardziej ścisłego, w myśl którego „szybkość pojazdu powinna być taka, aby kierowca panował w każdej okoliczności nad pojazdem” (podkr. moje — K. B.). Dosłowne rozumienie tego określenia: „w każdej okoliczności” — może jednak prowadzić na manowce. Powoduje bowiem pociągnięcie do odpowiedzialności karnej kierowcy pojazdu za wypadek we wszystkich tych sytuacjach, kiedy wnioskowanie: gdyby jechał wolniej, to byłby pojazd w porę zatrzymał — daje odpowiedź pozytywną. Nawet szybkość

<sup>16</sup> Co bynajmniej nie oznacza, że poza osiedlami można — niezależnie od warunków atmosferycznych i drogowych — rozwijać maksymalną szybkość.

<sup>17</sup> Na zawodach samochodowych obowiązują jednak inne zasady, które ze względu na szczupłość miejsca nie będą tu omawiane.

10 km/godz. na prostej i pustej drodze, o dobrych warunkach hamowania może w tych okolicznościach uzasadnić odpowiedzialność, jeżeli przy szybkości 5 km na godz. kierowca zatrzymałby pojazd np. przed samobójcą, który rzucił się pod koła pojazdu. Czysto fizjologiczne właściwości człowieka, określające niezbędnie konieczny czas reakcji psychomotorycznej kierowcy pojazdu, prowadzą do wniosku — przy uwzględnieniu praw rządzących pojazdem znajdującym się w ruchu — że postulat panowania nad pojazdem w każdej okoliczności jest niemożliwy do przeprowadzenia w postaci reguły bezwzględnie i dosłownie obowiązującej.

Przy minimalnej szybkości (10 km/godz.) pojazd przebywa w czasie reakcji psychomotorycznej, tj. około 1 sek.<sup>18</sup>, 2,8 m. Uwzględniając, że przy tej szybkości potrzebna jest przestrzeń około 0,8 m<sup>19</sup> do zahamowania, łączna droga, jaką pojazd przejedzie do zatrzymania się, wyniesie około 3,6 m. Przy szybkości 20 km/godz. ta łączna droga hamowania wyniesie już 8,7 m, przy 30 km/godz. — 15 m, a przy 40 km/godz. — 23 m. Ileż to rzeczy może się zdarzyć na tych 23 m, zanim pojazd — po pojawieniu się przeszkody — zostanie zatrzymany, zwłaszcza przy dużym ruchu w mieście.

Praktycznie biorąc, szybkość 10 km/godz. powinna zabezpieczyć przed wypadkami drogowymi. Ale nawet przy tej szybkości może się zdarzyć, że idący z boku przechodzień nagle i bez uzasadnionej przyczyny wejdzie na jezdnię wprost pod koła samochodu, kierowca zaś nie będzie w stanie pojazdu zatrzymać. A zatem nawet ta szybkość nie daje bezwzględnej gwarancji zabezpieczenia przed wypadkami.

Czy należy wobec tego wyciągnąć stąd wniosek, że szybkość pojazdu powinna być jeszcze mniejsza, np. 5 km/godz., aby ta przestrzeń do zahamowania wyniosła nie 3,6 m, lecz około 1,5 m? — Jest rzeczą aż nadto oczywistą, że problemu dopuszczalnej szybkości nie można określać z punktu widzenia pieszego, który może w każdej chwili wejść bez uzasadnienia na jezdnię, nie licząc się zupełnie z ruchem pojazdów mechanicznych.

We współczesnym społeczeństwie celem komunikacji jest słuzenie człowiekowi. Ruch pieszy i kołowy muszą więc przebiegać obok siebie

<sup>18</sup> Powszechnie przyjmuje się 1 sek jako przeciętny czas reakcji psychomotorycznej, na którą składa się czas, jaki upływa od momentu spostrzeżenia przeszkody do zdjęcia nogi z pedału przyspiesznika i przełożenia jej na pedał hamulca, oraz czas naciśnięcia pedału hamulca i wstępnego działania hamulca. Rzecz prosta, czas ten jest różny u różnych osób; zależy on także od tego, czy kierowca jest wypoczęty, czy też zmęczony itp.

<sup>19</sup> Przyjmując współczynnik opóźnienia 0,5 m/sek<sup>2</sup>, a więc przy korzystnych warunkach hamowania.

harmonijnie. Z punktu widzenia aktualnego stanu rozwoju środków komunikacji oraz postępu technicznego, który w pewnym stopniu jest odzwierciedleniem ogólnego postępu, oraz przy uwzględnieniu potrzeb społeczeństwa — wysuwanié twierdzenia w postaci ogólnej i mającej powszechne zastosowanie zasady, że szybkość pojazdu nie powinna przekraczać nigdy 10, 20, czy nawet 100 km/godz., byłoby równoznaczne z narażeniem się na śmieszność.

Potrzeby bezpieczeństwa komunikacji, co jest przecież postulatem maksymalnej ochrony życia i zdrowia uczestników tej komunikacji<sup>20</sup>, prowadzą z pewnością do tego, by obniżyć granice dopuszczalnej szybkości, natomiast potrzeby współczesnego rozwoju i techniki komunikacji oraz jej masowość prowadzą do tego, by podwyższyć granice dopuszczalnej szybkości przy jednoczesnym obostrzeniu rygorów przestrzegania przepisów i zasad użytkowania dróg i środków komunikacji przez wszystkich użytkowników dróg publicznych. Te dwa postulaty muszą się gdzieś zejść, tak by dać optymalne rozwiązanie odpowiadające współcześnie panującym poglądom w zakresie zasad prowadzenia pojazdów mechanicznych, zasad bezpieczeństwa ruchu oraz potrzeb aktualnego stanu rozwoju komunikacji i współżycia społecznego.<sup>21</sup>

Im większa jest jednak dopuszczalna szybkość, tym większe ryzyko wypadków drogowych mimo rygorów zawartych w przepisach. Ale ryzyka tego nie da się jednak całkowicie usunąć ze współczesnego życia. Pewien jego stopień musi być zatem przyjęty przez społeczeństwo jako tak zwane ryzyko dopuszczalne i usprawiedliwione z punktu widzenia potrzeb społecznych (tj. stanu rozwoju środków komunikacji i techniki oraz potrzeb transportu i komunikacji).

Z tego więc punktu widzenia należy uznać za dopuszczalną — w konkretnych warunkach — nie taką szybkość, która w żaden sposób nie może zagrażać bezpieczeństwu w komunikacji, lecz taką, która uwzględniając powszechnie uznawane i stosowane reguły ostrożnej jazdy, może być uznana za bezpieczną.<sup>22</sup> Granica dopuszczalnej szybkości musi być przeto określona indywidualnie w zależności od tego, kto prowadzi dany pojazd, jaki to jest pojazd, jakie są warunki atmosferyczne i dro-

<sup>20</sup> Por. K. Buchała: *Przestępstwa w komunikacji drogowej*, Wydawnictwo Prawnicze 1961, s. 70.

<sup>21</sup> Stopień ingerencji prawa karnego w życie społeczne ma tu swoją wymowę. Do głosu może bowiem dojść zasada bardziej lub mniej skutecznej karnej obrony życia i zdrowia człowieka, które w ustroju socjalistycznym ma tak wielką wagę.

<sup>22</sup> Por. W. Rychter: *op. cit.*, s. 120; J. Gajewski: *Przepisy samochodowe — Komentarz*, wyd. II, Wydawnictwo Prawnicze 1959, s. 203.

gowe — słowem, zawsze jak najbardziej konkretnie. Stąd też może się okazać, że szybkość 20 km/godz. będzie w danych warunkach niebezpieczna dla jednego kierowcy, dla drugiego zaś szybkość nawet 80 km/godz. nie będzie jeszcze niebezpieczna ze względu na doświadczenie tego kierowcy, szybki refleks oraz doskonały stan techniczny pojazdu. Jeżeli zaś chodzi o warunki drogowe, to szybkość powyżej 100 km/godz. na drodze prostej, jednokierunkowej, o szorstkiej i suchej nawierzchni nie będzie niebezpieczna, natomiast w razie gołoledzi szybkość nawet 20 km/godz. może być uznana za nadmierną.

1 Za powszechnie uznane zasady bezpiecznej jazdy, mające wpływ na określenie szybkości, należy przyjąć następujące zasady:

- a) szybkość pojazdu powinna być taka, aby kierowca mógł zatrzymać pojazd na przestrzeni swej widoczności. Warunki atmosferyczne określające widoczność w danych warunkach, jak np. mgła, ulewa, śnieżyca, gęsty dym, określają tym samym granicę dopuszczalnej szybkości w danej sytuacji. Podobną rolę będą odgrywać takie przeszkody na drodze, jak drzewa i inne pojazdy, wzniesienia, zakręty, a także warunki hamowania, a więc stan hamulców, rodzaj nawierzchni i jej stan. Do tych warunków szybkość pojazdu musi być indywidualnie dostosowana;
- b) kierowca powinien się liczyć z uchybieniami przepisów ze strony innych użytkowników dróg i osób postronnych i odpowiednio do istniejącej sytuacji zmniejszyć szybkość pojazdu. Ten obowiązek liczenia się z błędami innych sięga jednak tylko pewnych granic, w szczególności tych granic, jakie mogą być przyjęte w ramach rozsądnego liczenia się z błędami innych oraz w granicach możliwości przewidywania uchybień ze strony innych. Kierowca musi więc liczyć się z tym, że jadący przed nim pojazd nagle zatrzyma się lub skręci gwałtownie bez uzasadnionej przyczyny, że przechodzień zejdzie z chodnika na jezdnię, że na jezdnię wybiegnie dziecko itp. — ale tylko jeżeli coś konkretnie wskazuje na możliwość takiego nieprawidłowego zachowania się.

Zrozumiały więc staje się przytoczony wyżej wniosek, że zachowanie granic maksymalnej szybkości określonych w ust. 2 — 4 § 54 rozporządzenia nie zwalnia automatycznie od odpowiedzialności karnej. Może bowiem powstać słuszny zarzut, że szybkość pojazdu, mimo że nie przekracza ona 40 km/godz. na terenie osiedli, była jednak w konkretnych warunkach nadmierna ze względu na brak widoczności na zakręcie czy przeszkodę na drodze, śliską nawierzchnię itp.

Jakież wobec tego znaczenie ma wyliczenie w ust. 2 — 4 § 54 rozporządzenia granic dopuszczalnej szybkości? Ma ono istotne znaczenie,

stanowi bowiem wskazówkę dla warunków typowych, przeciętnych, tj. przy dobrej widoczności, braku przeszkód, dobrej nawierzchni i dobrego stanu technicznego pojazdu. W tych warunkach zachowana szybkość w granicach określonych w ust. 2 — 4 § 54 pozwala wysnuć wniosek o braku odpowiedzialności kierowcy mimo nastąpienia wypadku (np. wskutek przyczyny technicznej albo nagłego i nie uzasadnionego niczym pojawienia się na drodze pojazdu lub przechodnia).

W warunkach zaś nietypowych, trudnych i niezwykłych, będzie nieie zastosowanie reguła ogólna. O tych właśnie warunkach zobowiązujących do szczególnej ostrożności i zmniejszenia szybkości mówi § 55 rozporządzenia. Wymienione zresztą w tym przepisie okoliczności nie mają charakteru kompletnego wyliczenia i dlatego też jeżeli jakieś rozsądne względy, wynikające wprost z przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych lub z zasad ostrożnej jazdy, nakazywały zmniejszenie szybkości do granic szybkości bezpiecznej, to niezmnieszenie tej szybkości lub niedostateczne jej zmniejszenie i zachowanie szybkości w granicach określonych w ust. 2 — 4 § 54 nie zwalnia kierowcy od odpowiedzialności karnej.

Przy rozstrzyganiu więc, czy określona szybkość była przyczyną wypadku drogowego, czy też nie, należy za punkt wyjścia wziąć pod uwagę tę szybkość, jaka w danych warunkach była dopuszczalna w myśl powszechnie obowiązujących zasad ostrożnej jazdy. Z kolei zaś wnioskowanie, które ma ustalić, czy kierowca jechał z nadmierną szybkością, nie może przybierać postaci: czy, gdyby jechał wolniej, uniknąłby wypadku? lecz — czy, gdyby jechał z szybkością uznawaną powszechnie za bezpieczną i zachował wymagane w konkretnych warunkach środki ostrożności, uniknąłby wypadku? Dopiero gdy tak zmodyfikowana reguła wnioskowania doprowadza do udzielenia pozytywnej odpowiedzi, mamy przesądzoną kwestię spowodowania wypadku drogowego w sposób sprzeczny z prawem.

Po rozstrzygnięciu tej kwestii, można z kolei postawić problem winy w znaczeniu prawnomaterialnym, a więc: czy z powodu ustalonej określonej szybkości można sprawcy postawić zarzut, że chciał, godził się na niebezpieczeństwo katastrofy lub lekkomyślnie sądził, że go uniknie, albo też choć nie przewidywał tego niebezpieczeństwa, mógł jednak i powinien był je przewidzieć?