

Roman Łyczywek

Dopuszczalna szybkość pojazdu uprzywilejowanego : (artykuł dyskusyjny)

Palestra 6/12(60), 52-58

1962

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, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ROMAN ŁYCZYWEK

Dopuszczalna szybkość pojazdu uprzywilejowanego

(Artykuł dyskusyjny)

I.

Nie można ani na chwilę zapomnieć o tym, że z ruchem pojazdów mechanicznych z a w s z e związane jest pewne ryzyko wypadków drogowych. Jedną z przyczyn powodujących zwiększenie tego ryzyka jest poruszanie się przez pojazdy mechaniczne z taką szybkością, że w określonych warunkach uznać ją trzeba właściwie za nadmierną.

Suma obowiązków obciążających kierowcę przy prowadzeniu samochodu określona jest w zasadzie w sposób wyczerpujący pod względem przedmiotowym w przepisie art. 11 ustawy z dnia 27.XI.1961 r. o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych oraz w podobnym w treści § 53 rozp. (zwanym dalej „rozp.”) z dnia 27.X.1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. Nr 85, poz. 616 z późniejszymi zmianami). * Oba te przepisy wspominają o obowiązku „należytej” ostrożności.

Nie ulega wątpliwości, że kierowca, zachowując nie tylko należytą, ale i „maksymalną” ostrożność, nie może łączyć ryzyka wypadku, skoro nie tylko on może być sprawcą wypadku oraz skoro nawet maksymalna ostrożność nie pozwala na zupełne wyeliminowanie wypadków nie zawinionych przez nikogo.

Szereg dalszych przepisów rozp., a w szczególności § 54 i 55, nie zawierają w treści swej nic innego jak praktyczną konkretyzację założeń określonych w § 53. Sformułowanie tej konkretyzacji trudno uznać w całej pełni za fortunne, skoro np. przepis § 54 ust. 1 rozp. nakazuje utrzymywać taką szybkość, żeby kierowca „w każdej okoliczności” panował nad pojazdem. „Panował nad pojazdem” trzeba rozumieć przy tym chyba jako równoznaczne z „był w stanie uniknąć wypadku”.

Słusznie stwierdza Buchała, że „postulat panowania nad pojazdem w każdej okoliczności jest niemożliwy do przeprowadzenia w postaci reguły bezwzględnie i dosłownie obowiązującej”¹. Postulat taki jest oczywiście niewykonalny i takie sformułowanie może utrudniać ocenę

* Artykuł niniejszy oddany został do druku przed ukazaniem się rozp. z dn. 1.X.1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych — Dz. U. Nr 61, poz. 293 (Red.).

¹ Buchała: Nadmierna szybkość pojazdów, „Palestra” nr 7/1961, s. 64.

wypadku i winy w spowodowaniu wypadku przez niedoświadczonych biegłych lub młodych sędziów.

Przepisy § 54 ust. 2—4 rozp., jakkolwiek nie dają (bo dać nie mogą) szczegółowszych wskazań co do tego, jaka szybkość w każdej określonej sytuacji może być uznana za bezpieczną (ściślej: za bezpieczną w optymalnym, praktycznie możliwym stopniu), to jednak wskazują na najwyższą szybkość, jaka może uchodzić za bezpieczną w typowych i sprzyjających dla pojazdu okolicznościach. Granice te są oczywiście kompromisem, jaki przyjęty został między potrzebami szybkości dyktowanymi przez nowoczesny tryb życia a związanym z szybkością ryzykiem wypadków. Granice te stopniowo będą ulegały zmianom w zależności od usprawnienia organizacji ruchu drogowego, większej dyscypliny przechodniów, poprawy sprawności technicznej pojazdów itp. Ogólna linia tych zmian jest dotychczas dość konsekwentna i prowadzi do zwiększenia „legalnej” szybkości.

Rozporządzenie ustala trzy rodzaje szybkości, normalnie obowiązujące samochody osobowe. Są to:

a) szybkość pozwalająca panować nad pojazdem „w każdej okoliczności (§ 54 ust. 1); nazwijmy ją „szybkością ostrożną”,

b) szybkość normatywnie określona jako ostrożna w najpomyślniejszych warunkach (§ 54 ust. 2); nazwijmy ją „szybkością maksymalną”,

c) szybkość, jaką należy stosować w warunkach trudnych (§ 55), nie określona cyfrowo; nazwijmy ją „szybkością zmniejszoną”.

Szybkości określone wyżej pod a) i b) dotyczą jazdy na „obszarze zabudowanym” (§ 54 ust. 2 rozp.), szybkość pod c) dotyczy jazdy w jakichkolwiek warunkach.

Aktualny stan i obowiązywanie szybkości maksymalnej dopuszczalnej (§ 54 ust. 2 rozp.) nakazuje przyjąć jako pewnik, że każda szybkość przekraczająca te granice powoduje, w kalkulacji prawdopodobieństwa, szybki wzrost ryzyka wypadku drogowego. Tak samo również należy ocenić bezwarunkowy nakaz zwolnienia i zachowania szczególnej ostrożności, zawarty w przepisie § 55 rozp.

Skoro więc tak jest, to przyjąć trzeba jako rzecz nieuniknioną, że każde przekroczenie szybkości określonej w § 54 ust. 2 lub też odejście od zasad wytyczonych przez przepis § 55 rozp., musi w zasadzie zwiększyć ryzyko wypadku bez względu na to, jak do takiego zwiększenia szybkości odniosą się inne szczegółowe przepisy o ruchu pojazdów.

II.

Dotyczy to w szczególności sytuacji powstających na tle specjalnych uprawnień, w jakie wyposażone są pojazdy uprzywilejowane (§ 63 ust. 1 rozp.). Zatrzymajmy się przede wszystkim nad zagadnieniem dopuszczalnej szybkości jazdy tych pojazdów w mieście.

Paragraf 63 ust. 1 rozp. zwalnia kierowców pojazdów uprzywilejowanych od obowiązku stosowania się do powszechnie obowiązujących prze-

pisów o „największej dopuszczalnej szybkości”. Stwarza więc ten przepis czwarte pojęcie szybkości nie określonej cyfrowo, które należy prawidłowo odnieść do trzech wyżej wymienionych.

Nie budzi wątpliwości stwierdzenie, że § 63 ust. 1 rozp. zwalnia wymienionych tam kierowców pojazdów uprzywilejowanych od konieczności zachowania „szybkości maksymalnej” w rozumieniu § 54 ust. 2 rozp.²

Nie tak prostą rzeczą jest udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy kierowca pojazdu uprzywilejowanego zwolniony jest od obowiązku stosowania „szybkości zmniejszonej”, to znaczy bezwarunkowego zwalniania m. in. na skrzyżowaniach ulic (§ 55 lit. a). Paragraf 63 mówi wprawdzie o zwolnieniu tych kierowców od stosowania przepisów „o ruchu pojazdów na skrzyżowaniach dróg”, a le Gajewski np. w sposób wyraźny i wyłączny wiąże to sformułowanie z przepisem § 56 rozp., natomiast nie wypowiada się co do tego, czy zwolnienie to obejmuje jednocześnie dyspozycję § 55 lit. a) rozp., który to przepis również przecież (obok § 56) ustala wyraźnie zasadę ruchu „na skrzyżowaniach dróg”.³

Z przepisu § 55 lit. a) wyprowadzić można dla ogółu kierowców dwa praktyczne obowiązki:

- a) bezwzględne zmniejszenie szybkości na wszelkich skrzyżowaniach, a więc sprawdzenie w każdej sytuacji szybkości poniżej 50 km/godz. oraz poniżej takiej szybkości, jaką pojazd rozwijał przed danym skrzyżowaniem,
- b) zastosowanie szybkości szczególnie ostrożnej w utrudnionych warunkach jazdy, co — jak wiadomo — w wielu sytuacjach praktyka określiła jako ustalenie szybkości nawet w granicach nie przekraczających 5—7 km/godz.

Obowiązek bezwarunkowego zwalniania na skrzyżowaniach — przy ocenie zasad jazdy pojazdów uprzywilejowanych — należy odrzucić. Warunek bezwzględnego zmniejszania szybkości na skrzyżowaniach pozbawiony jest w tych warunkach o tyle sensu (już choćby z punktu widzenia logicznego), że niczego on nie określa, skoro w stosunku do pojazdów uprzywilejowanych brak obowiązku zachowania — przy jeździe poprzedzającej skrzyżowanie — jakiegokolwiek określonej szybkości „maksymalnej”, w stosunku do której obowiązywałoby zwalnianie.

Stosowanie przez pojazdy uprzywilejowane tych samych zasad „szczególnej ostrożności” co i przez inne pojazdy nie wydaje się również możliwe. Trudno byłoby zobaczyć pojazd uprzywilejowany, który jadąc używa sygnału i zwalnia na skrzyżowaniach do szybkości np. ok. 5—7 km/godz. Z punktu widzenia technicznego (przyspieszanie) osiągnięcie przez taki pojazd na reszcie trasy szybkości dopuszczalnej i przy tym potrzebnej (ze względu na rodzaj służby obowiązującej taki pojazd) nie byłoby w takich warunkach możliwe. Trudności w przyspieszaniu jazdy i konieczność częstego zdecydowanego hamowania czyniłyby iluzorycznym przyznane tym pojazdom, w interesie publicznym, prawo do przekraczania szybkości maksymalnej.

² Por. Gajewski: Przepisy samochodowe — komentarz, s. 339.

³ Gajewski: j.w.

Tak więc należy przyjąć, że zwolnienie od zachowania przepisów o ruchu pojazdów na skrzyżowaniach dróg zwalnia pojazdy uprzywilejowane nie tylko od zasad przyjętych w § 56 rozp., ale również od obowiązku określonego w § 55 lit a), co zresztą zgodne jest i z gramatyczną wykładnią przepisu § 63.

Do takich wniosków doszli też chyba Rychter i Rzeszkowicz, skoro piszą⁴, że w razie zderzenia się na skrzyżowaniach dwóch pojazdów uprzywilejowanych „nie można powoływać się na przepisy, ponieważ nie obowiązują one pojazdów spieszących do wypadków, jako uprzywilejowanych w ruchu”, i dalej, że wypadki w takich sytuacjach należy „traktować jako następstwo ryzyka zawodowego, ewentualnie jako wypadki nie zawinione przez nikogo, wynikłe z powodu nieszczęśliwego zbiegu okoliczności”⁵.

III.

Najtrudniej przedstawia się niewątpliwie sprawa z kwestią oceny obowiązkiwania — w stosunku do kierowców pojazdów uprzywilejowanych — przepisu § 54 ust. 1 rozp.

Gajewski stwierdza pozytywnie, że przepis ten obowiązuje pojazdy uprzywilejowane⁶. Dla poparcia tego poglądu powołuje się na rozkaz komendanta głównego straży pożarnych stwierdzający, że „każdy pojazd mechaniczny powinien być na drogach publicznych prowadzony z zachowaniem wszelkich (podkr. moje — R. Ł.) środków ostrożności. Ta ogólna zasada obowiązuje wszystkie bez wyjątku pojazdy mechaniczne. Fakt uprzywilejowania pewnej kategorii pojazdów mechanicznych w żadnym wypadku nie zwalnia kierowców tychże pojazdów od obowiązku przestrzegania tej zasady”.

Niestety, ten wysoce nieprecyzyjny schemat, bardziej zawierający w sobie apel niż normę, został w dosłownym brzmieniu przejęty w wyroku Sądu Najwyższego⁷.

Trudno naprawdę przyjąć, żeby używanie wyraźnie nieostrych określeń w postaci „wszelkich” środków ostrożności mogło wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa na drogach publicznych, natomiast musi to w sposób zdecydowany wpływać na dezorientację kierowców co do oceny prawnej ciężących na nich obowiązków.

Zarówno ustawodawca, który pisze w § 54 ust. 1 rozp. o „każdej okoliczności”, jak i komendant straży pożarnych, który pisze o „wszelkich środkach ostrożności”, zdają się mieć ochotę przeczytrzenia przyrody. Nie jest możliwe jednoczesne zezwalanie pojazdom uprzy-

⁴ Rychter i Rzeszkowicz: Wypadki drogowe, s. 120.

⁶ Zbliżone stanowisko zajmuje Gajewski, a odmienne Buchała, który pisze, że „jeżeli z różnych stron skrzyżowania zbliża się kilka pojazdów uprzywilejowanych, to należy je wówczas traktować jako pojazdy zwykle, które obowiązują zasada udzielania pierwszeństwa nadjeżdżającemu z prawej strony”. Przyznaje jednak, że za rozwiązaniem takim nie przemawia przepis, lecz „postulat płynności ruchu oraz jego bezpieczeństwo” (Przestępstwa w komunikacji drogowej, s. 79).

⁷ Gajewski, jw.

⁸ Orzeczn. S.N. I K 1042/56, OSN 1957, poz. 29.

wilejowanym (a może nawet nakazywanie im) rozwijania większej szybkości, niż rozwijają inne pojazdy mechaniczne, i jednocześnie utrzymywanie w stosunku do nich tych samych wymagań w zakresie „szybkości ostrożnej”, jeżeli prawa przyrody mówią nieodparcie o tym, że przy zwiększaniu szybkości niebezpieczeństwo wypadków musi stanowczo wzrastać.

Pozaustawowa, ustalona w drodze praktyki reguła wskazuje na to, że „kierowca nie może w żadnym wypadku przekraczać szybkości, która by mu uniemożliwiła zatrzymanie pojazdu na przestrzeni jego widoczności”⁸.

Reguła ta w jasny i dość przekonujący sposób określa szybkość „ostrożną” pojazdów. Nie da się ona jednak zachować najczęściej przy szybszym z zasady ruchu pojazdów uprzywilejowanych: Przy omawianiu praktycznych skutków stosowania tej reguły warto zresztą nadmienić, że w dość znacznej skali przyspieszenie szybkości może z większą odpowiedzialnością chodzić o wypadki między samochodami a osobami pieszymi. Będzie to się odnosiło do wypadków, gdy znaczniejsza szybkość pojazdu uniemożliwia osobie pieszej przebycie drogi do linii jazdy samochodu (np. odcinka trasy od bramy domu do środka jezdni).

Przepisy § 54 ust. 2—4 rozp. i § 55 lit. a) rozp. nie są więc niczym innym jak tylko praktyczną mutacją przepisu § 54 ust. 1 rozp. Gdyby je pominąć w samym tekście rozporządzenia, można by z powodzeniem wyprowadzać ich treść wprost z przepisu § 54 ust. 1 rozp. i z doświadczeń praktyki „bezpiecznego” ruchu pojazdów. Nie można w praktyce pozostawać w zgodzie z przepisem § 54 ust. 1, nie stosując jednocześnie zasad § 54 ust. 2—4 i § 55 lit. a) rozp.

Skoro zaś tak jest, to również w stosunku do pojazdów uprzywilejowanych możliwe jest tylko generalne rozstrzygnięcie obowiązywania lub nieobowiązywania wszystkich tych przepisów. Oczywiście uznanie, że wszystkie te przepisy obowiązują pojazdy uprzywilejowane, pozostawiłoby w zupełnej próżni przepis § 63 rozp.

Przy zwiększonej szybkości pojazdów uprzywilejowanych nie ma podstaw do stosowania w stosunku do nich § 54 ust. 1 rozp., nawet z taką tolerancją dyktowaną względami rozsądku, jaką stosuje się wobec innych kierowców przy interpretowaniu obowiązku opanowania „każdej” sytuacji.

Wzrastające obiektywnie i nieuchronnie ryzyko przy szybszym i bardziej swobodnym poruszaniu się pojazdów uprzywilejowanych jest zniwelowane częściowo przez stosowanie przez te pojazdy specjalnych sygnałów dźwiękowych i świetlnych. Sygnały te w szczególnym stopniu powinny eliminować te wypadki, które w normalnym biegu rzeczy są następstwem „winy podzielonej” między dwoma pojazdami. Normalnie kierowca pojazdu mechanicznego powinien, obok zachowania prawidłowości w prowadzeniu własnego wozu, zachować pewną „rezerwę” swych możliwości opanowania nie przewidzianych sytuacji dla uniknięcia zderzenia, zawinionego w zasadzie przez innego kierowcę. Jest to tak zwana sfera „ograniczonego zaufania” do innych użytkowników dróg.

⁸ Buchała: Przepisy w komunikacji drogowej, s. 72.

Kierowca pojazdu uprzywilejowanego, który jadąc używa sygnału, ma prawo wymagać od innych kierowców w sposób zdecydowany wzmożonej dyscypliny. Trafnie formułuje to Buchała pisząc, że „przywilejowi pewnych pojazdów odpowiada ciężar obowiązku spoczywającego na pozostałych użytkownikach takiego dostosowania własnego zachowania się, aby w tej wyjątkowej sytuacji bezpieczeństwo ruchu było zachowane”⁹ (podkr. moje — R. Ł.).

Tym samym również sfera zaufania, z jakim może odnosić się do innych kierowców kierowca pojazdu uprzywilejowanego, musi być wyraźnie szersza niż w innych wypadkach, natomiast wspomniana „rezerwa” będzie z natury rzeczy stosownie węższa. Zderzenia, przy których w „zwykłych” wypadkach należałoby przyjąć winę podzieloną, muszą obciążać całkowicie pojazd nieuprzywilejowany, gdy zderzy on się z pojazdem uprzywilejowanym¹⁰.

Stanowiące przesłankę do przyjęcia winy kierowcy „normalne warunki” dającej się przewidzieć katastrofy należy więc oceniać w omawianych wypadkach odmiennie niż w wypadkach innych, typowych¹¹.

Na marginesie warto by może zaznaczyć, że odrębnym zagadnieniem jest to, czy pojazdy, które mogą korzystać z ew. uprzywilejowania (w razie użycia sygnału), nie nadużywają czasem tego uprawnienia. Brak bowiem uzasadnienia dla zwiększania niebezpieczeństwa ruchu drogowego, jeżeli dobro, dla ochrony którego pojazd uprzywilejowany odbywa jazdę, nie ucierpi wskutek normalnej, a nie szybszej — z użyciem sygnału — jazdy samochodu potencjalnie uprzywilejowanego.

W razie stwierdzenia bezpodstawnego użycia sygnału przez pojazd potencjalnie uprzywilejowany należałoby rozważyć to zagadnienie pod kątem widzenia ew. przekroczenia uprawnień urzędowych przez pracownika, który polecił bezpodstawnie użyć sygnału (art. 286 k.k.), ponieważ następstwem takiego przekroczenia jest niewątpliwie niebezpieczeństwo powstania szkody.

IV.

Całe powyższe wywody nie prowadzą oczywiście do tego, by stwierdzić, że kierowcom pojazdów uprzywilejowanych „wszystko wolno”. Obowiązuje ich art. 11 ustawy z dnia 27.XI. 1961 r. i § 53 ust. 1 rozp. Przewidziana w tych przepisach „należyta” ostrożność nie jest oczywiście równoznaczna z ostrożnością „wszelką” ani z wyłączeniem „każdej” możliwości nieopanowania pojazdu.

Skoro przy jeździe pojazdu uprzywilejowanego „znajdujący się na drodze obowiązani są zawczasu usuwać się z drogi i pozostawiać miejsce wolne tym pojazdom” (§ 63 ust. 1 rozp. in fine), to należyta ostrożność, jakiej się ma prawo wymagać od kierowcy pojazdu uprzywilejowanego,

⁹ Buchała: Należyta ostrożność w ruchu pojazdów, NP nr 11/1959, s. 1307.

¹⁰ W pewnym stopniu dotyczyć to będzie również pieszych, skoro ustawa z dnia 27.XI.1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu (Dz. U. Nr 53, poz. 295) wkłada na nich wyraźne obowiązki przewidziane w art. 4 ust. 2 i w art. 11.

¹¹ Orzeczn. S.N. K 515/50, ZO 1950, poz. 17.

będzie też inna od tej ostrożności, jakiej z tego samego przepisu wymagać można i należy od każdego innego kierowcy.

Jeżeli zajęlibyśmy odwrotne stanowisko, to rezultatem tego nie będzie, niestety, zmniejszenie się liczby wypadków drogowych, tylko zwiększenie się liczby skazanych kierowców pojazdów uprzywilejowanych, jeżeli będą oni jeździli, jak tego chce w zasadzie rozporządzenie, szybciej i swobodniej niż zwykli kierowcy.

Jakkolwiek uznać trzeba, że kierowców pojazdów uprzywilejowanych nie obowiązuje ani przepis § 54 ust. 1—4, ani przepis § 55 rozp., to jednak z drugiej strony, z wyżej poczynionymi zastrzeżeniami, zgodzić się musimy na to, że odpowiadać oni muszą, gdy naruszają „ pewne zasady ruchu, podyktowane zdrowym rozsądkiem, a wynikające z istoty obowiązku zachowania ostrożności przy takim ruchu”¹².

v.

Szybkość, na jaką prawo pozwala kierowcy pojazdu nieuprzywilejowanego, jest szybkością dyktowaną kompromisem między dwoma przeciwnie oddziałującymi dobrami: ochroną użytkowników dróg przed wypadkami i potrzebą uzyskania możliwie maksymalnej szybkości poruszania się. Żadnego z tych kolidujących dóbr nie reprezentuje tu bezpośrednio kierowca, skoro ustawa rozstrzyga kolizję tę poza nim, nie dając mu możliwości własnej oceny tej kolizji i zobowiązując go jedynie do ścisłego stosowania określonych norm.

Układ dóbr konkurujących przy ruchu pojazdów uprzywilejowanych jest odmienny. Tu wchodzi w rachubę — jako dobro przeciwstawne ochronie przed wypadkami — inne dobro zagrożone, którego ratowanie jest zadaniem znajdującego się w „akcji” pojazdu uprzywilejowanego.

Mamy tu więc sytuację odpowiadającą konstrukcji stanu wyższej konieczności z art. 22 k.k. Kierowca pojazdu uprzywilejowanego działa w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa i jest delegowany do jego usunięcia. To jest teleologicznym punktem wyjścia do zwolnienia takiego kierowcy od szeregu ograniczeń w zakresie normalnego ruchu pojazdu. Powstające tu zwiększenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym nie może, oczywiście, przekroczyć słusznych ram. Zakaz taki wynika z przepisu art. 22 § 3 k.k.

Pojęcia stanu wyższej konieczności muszą dać trafną wykładnię do przyjęcia „należytej” ostrożności, jakiej wymagać można od kierowcy pojazdu uprzywilejowanego w myśl przepisu § 53 ust. 1 rozp.

¹² Orzeczn. S.N. K 540/49, PiP nr 5—6/1950, s. 195.