

# Adam Perz

---

## Dekalog i portret dobrego kierowcy

---

Kieleckie Studia Teologiczne 7, 233-246

---

2008

Artykuł został 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.

Ks. Adam Perz – Kielce

## DEKALOG I PORTRET DOBREGO KIEROWCY

Wśród wielu czynności, które wykonuje człowiek, jest także podróżowanie, korzystanie z ulic, dróg. Zachowania kierowców i pieszych są regulowane przez kodeksy ruchu drogowego. Czy nie wystarczą te kodeksy i trzeba jakby wzmacniać normy, przepisy, odwołując się do Biblii, nauczania Kościoła? Czy na podróżowanie należy patrzeć także pod kątem odpowiedzialności moralnej? Warto podjąć próbę odpowiedzi na te i podobne pytania na kanwie dokumentu watykańskiego, w którym sformułowano „dekalog kierowcy”. Najpierw jednak trzeba zatrzymać się nad Dekalogiem biblijnym.

### 1. Dekalog a „dekalogi”

#### a) Dekalog w Starym Testamencie

W Księdze Wyjścia (20, 2-17) i Księdze Powtórzonego Prawa (5, 6-21) są dwie wersje Dekalogu, zasadniczo identyczne, ale zawierające zmiany świadczące o pewnym przemyśleniu, które nastąpiło poprzez wieki w celu lepszemu umotywowaniu przykazań lub uczynienia ich bardziej zrozumiałymi<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Porządek przykazań jest taki sam, jedynie zmieniono kolejność dwu ostatnich. W Księdze Powtórzonego Prawa zakaz pożądania żony bliźniego znajduje się przed zakazem pożądania rzeczy bliźniego. To ewidentny znak większego poszanowania kobiety, która nie jest już traktowana jako własność męża. Inna zauważalna różnica to motywacja odpoczynku świątecznego: w Księdze Wyjścia uzasadnia się go odpoczynkiem, który sam Bóg podjął siódmego dnia po stworzeniu (por. Rdz 2, 1-3), natomiast w Księdze Powtórzonego Prawa podkreśla się jej aspekt społeczny: wyzwolenie człowieka, także obcokrajowca, spod jarzma niewoli pracy: „Pamiętaj, że byłeś niewolnikiem w ziemi egipskiej i wyprowadził cię stamtąd Pan, Bóg twój, ręką mocną i wyciągniętym ramieniem: przeto ci nakazał Pan, Bóg twój, strzec dnia szabatu” (Pwt 5, 15). Por. S. Cipriani, *Le tavole della legge mosaica*, w: *I dieci comandamenti oggi*, Rzym 1995, s. 22–24.

Pierwszy, starszy tekst pochodzi z tradycji elohistycznej, z XIII wieku przed narodzeniem Chrystusa. Dekalog jest tu umieszczony między propozycją i przygotowaniem Przymierza (Wj 19) a jego zawarciem u stóp góry Synaj (Wj 24). Chociaż literacko to ułożenie wydaje się nie na miejscu, teologicznie wyraża istotną rzecz: Dekalog jest w centrum, jest sercem Przymierza. Drugi tekst pochodzi z tradycji deuteronomistycznej, z VII wieku przed Chrystusem. Ta podwójna redakcja potwierdza wielkie znaczenie Dekalogu. Jeśli autor Pięcioksięgu umieścił go w swym dziele aż 2 razy, to znaczy, że był on czymś bardzo ważnym dla Izraela.

## b) Dekalog w Nowym Testamencie

Dekalog starotestamentalny został podtrzymany, potwierdzony w Nowym Testamencie. W Kazaniu na Górze znajdują się treściowe odpowiedniki dziesięciu przykazań, które otrzymał Mojżesz<sup>2</sup>.

- I. przykazanie: *Nikt nie może dwom panom służyć. Bo albo jednego będzie nienawidził, a drugiego będzie miłował; albo z jednym będzie trzymał, a drugim wzgardzi. Nie możecie służyć Bogu i Mamonie* (Mt 6, 24; por. Łk 16, 13); *Jest (...) napisane: „Panu, Bogu swemu, będziesz oddawał pokłon i Jemu samemu służyć będziesz”* (Mt 4, 10).
- II. przykazanie: *...niech się święci imię Twoje!* (Mt 6, 9; por. Łk 11, 2).
- III. przykazanie: *Gdy się modlicie, nie bądźcie jak obłudnicy... (Mt 6, 5); Jeśli więc przyniesiesz dar swój przed ołtarz (...) zostaw tam dar swój przed ołtarzem, a najpierw idź i pojednaj się z bratem swoim! Potem przyjdź i dar swój ofiaruj!* (Mt 5, 23-24).
- IV. przykazanie: *Bóg przecież powiedział: „Czcij ojca i matkę” oraz: „Kto złorzeczy ojcu lub matce, niech śmierć poniesie”. Wy zaś mówicie: „Kto by oświadczył ojcu lub matce: Darem [złożonym w ofierze] jest to, co dla ciebie miało być wsparciem ode mnie, ten nie potrzebuje czcić swego ojca ni matki”. I tak ze względu na waszą tradycję znieśliście przykazanie Boże. Obłudnicy... (Mt 15, 4-7).*
- V. przykazanie: *Słyszeliście, że powiedziano przodkom: „Nie zabijaj!” (...) A ja wam powiadam: Każdy, kto się gniewa na swego brata, podlega sądowi (Mt 5, 21-22).*
- VI. przykazanie: *Słyszeliście, że powiedziano: „Nie cudzołóż”! A ja wam powiadam: Każdy, kto pożądliwie patrzy na kobietę, już się w swoim sercu dopuścił z nią cudzołóstwa (Mt 5, 27-28).*

---

<sup>2</sup> Arcybiskup Henryk Muszyński w czasie rekolekcji dla księży biskupów na Jasnej Górze stwierdził, że nie tylko przykazania V, VI i VIII mają swe odpowiedniki w Nowym Testamencie (jak zaznacza *Biblia Tysiąclecia*), ale także pozostałe przykazania Boże. Por. H. Muszyński, *Dekalog*, Gniezno 1993, s. 7.

- VII. przykazanie: *Nie gromadźcie sobie skarbów na ziemi... (Mt 6, 19); Starajcie się naprzód o królestwo <Boga> i o Jego sprawiedliwość, a to wszystko będzie wam dodane (Mt 6, 33).*
- VIII. przykazanie: *Słyszeliście również, że powiedziano przodkom: „Nie będziesz fałszywie przysięgał, lecz dotrzymasz Panu swej przysięgi”. A Ja wam powiadam: Wcale nie przysięgajcie – ani na niebo, bo jest tronem Bożym; ani na ziemię, bo jest podnóżkiem stóp Jego; ani na Jerozolimę, bo jest miastem wielkiego Króla. Ani na swoją głowę nie przysięgaj, bo nie możesz nawet jednego włosa uczynić białym albo czarnym. Niech wasza mowa będzie: Tak, tak; nie, nie. A co nadto jest, od Złego pochodzi (Mt 5, 33-37).*
- IX. przykazanie: *Powiedziano też: „Jeśli kto chce oddalić swoją żonę, niech jej da list rozwodowy”. A Ja wam powiadam: Każdy, kto oddała swoją żonę (...) naraza ją na cudzołóstwo; a kto by oddaloną wziął za żonę, dopuszcza się cudzołóstwa (Mt 5, 31-32).*
- X. przykazanie: *Nie to, co wchodzi do ust, czyni człowieka nieczystym, ale co z ust wychodzi, to go czyni nieczystym. Z serca bowiem pochodzą złe myśli, zabójstwa, cudzołóstwa, czyny nierządne, kradzieże, fałszywe świadectwa, przekleństwa. To właśnie czyni człowieka nieczystym (Mt 15, 11.19-20a).*

Dekalog, który na ogół znają na pamięć wierni, jest tak zwanym „Dekalogiem skróconym”. Powstał on w celu lepszego przyswojenia sobie treści Dekalogu zapisanego w Piśmie Świętym. Jest to formuła katechizmowa (katechetyczna, pacierzowa), to znaczy skrót, esencja wszystkich przykazań. Na kanwie Dekalogu biblijnego – „dziesięciu słów” Boga do człowieka – powstają współcześnie różne „dekalogi”<sup>3</sup>. W tym kontekście należy widzieć także „dekalog kierowcy”.

---

<sup>3</sup> „Dekalog wzorowego mafiosa” odnaleźli policjanci w kryjówce szefa Cosa Nostry – Salvatore Lo Piccolo, aresztowanego niedaleko Palermo. „Przykazania” były nazwane dumnie „Prawami i obowiązkami”. Pierwsze z nich dotyczy konieczności zachowania konspiracji i brzmi: „Nie można przedstawić się samemu innemu naszemu przyjacielowi, jeśli nie zrobi tego ktoś trzeci”. „Nie można patrzeć na żony naszych przyjaciół” – mówi drugie przykazanie. Trzecie zaś stwierdza: „Nie można bratać się z glinami”. Czwarte zabrania chodzenia do tawern i klubów. Według piątego przykazania „Ma się obowiązek być do dyspozycji Cosa Nostry w każdej chwili, nawet jeżeli żona ma zacząć rodzić”. „W kateryczny sposób należy przestrzegać terminów spotkań” – głosi szósta zasada. Siódma jest następująca: „Trzeba szanować żonę”. Ósme przekazanie nakazuje mówienie prawdy. Dziewiąte stwierdza: „Nie można przywłaszczać sobie pieniędzy, które należą do innych oraz innych rodzin”. „Mafijny dekalog”

## 2. „Dekalog kierowcy”

24 maja 2007 r. Papieska Rada ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych wydała dokument *Wskazania dla duszpasterstwa ulicy*<sup>4</sup>. Został on zaprezentowany prawie miesiąc później (19 czerwca) w Watykanie. Dokument ten jest dość obszerny, składa się z czterech części<sup>5</sup>. Dekalog i portret idealnego kierowcy naszkicowano w pierwszej części dokumentu, dlatego tylko temu fragmentowi poświęcimy całą uwagę. „Dekalog kierowcy” brzmi następująco:

- I. Nie zabijaj.
- II. Niech droga będzie dla ciebie narzędziem jednoczącym osoby, a nie śmiertelnym niebezpieczeństwem.
- III. Niech uprzejmość, poprawność i ostrożność pomogą ci wyjść z nieprzewidywanych sytuacji.
- IV. Okazuj miłosierdzie i pomagaj bliźniemu w potrzebie, szczególnie gdy jest ofiarą wypadku drogowego.
- V. Niech samochód nie będzie dla ciebie przejawem władzy, panowania i okazją do grzechu.
- VI. Z miłością przekonuj młodych i nie tylko młodych do tego, by nie siadali za kierownicą, gdy nie są w stanie.
- VII. Wspieraj rodziny ofiar wypadków drogowych.
- VIII. Doprowadź do spotkania ofiary i sprawcy wypadku we właściwym momencie, ażeby mogli przeżyć wyzwalające doświadczenie przebaczenia.
- IX. Na drodze chroń słabszego.
- X. Poczuj się do odpowiedzialności za innych<sup>6</sup>.

---

kończy szczegółowe wyjaśnienie, kto nie może należeć do Cosa Nostry. Wymienia się tam osoby, mające krewnych w siłach porządkowych, ludzi dopuszczających się zrad uczuciowych w rodzinach, a także tych, którzy „zachowują się niewłaściwie i nie trzymają się wartości moralnych”. Por. „*Dekalog mafiosa*” w *kryjówce bossa bossów Cosa Nostry*, w: <http://wiadomosci.onet.pl/1636855,69,1,1,,item.html> (19 XI 2007).

<sup>4</sup> Niestety, do chwili oddania do druku niniejszego artykułu, dokument ten nie został przetłumaczony na język polski. Autor korzystał z wydania włoskojęzycznego (Papieska Rada ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych, *Orientamenti per la pastorale della strada*, Città del Vaticano 2007).

<sup>5</sup> Każdą część dokumentu można traktować jako oddzielną całość, gdyż mówi o różnych osobach i problemach. Pierwsza część traktuje o kierowcach, druga o prostytucji uprawianej przy drogach, trzecia o „dzieciach ulicy”, a ostatnia o ludziach bez stałego miejsca zamieszkania mających za dom ulicę.

<sup>6</sup> Papieska Rada ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych, *Orientamenti...*, dz. cyt., nr 61. Tekst polski „Dekalogu kierowcy” jest dostępny na stronie internetowej: <http://ekai.pl/serwis/?MID=12889> (16 XI 2007).

### 3. Wypowiedzi Magisterium

Omawiany dokument Stolicy Apostolskiej wpisuje się w serię dokumentów już wcześniej ogłoszonych, a poświęconych analizowanemu tematowi. Należy tu pokrótce przypomnieć kilka z nich.

Papież **Pius XII** apelował o zachowywanie przepisów Kodeksu drogowego, mówiąc, że obowiązuje on w sumieniu. Sugerował, aby kierowcy zachowywali odpowiedni margines bezpieczeństwa:

Konsekwencje niezachowywania przepisów ruchu drogowego są niezwykle dramatyczne i trzeba przypomnieć, że Kodeks drogowy obowiązuje w sumieniu generalnie rzecz biorąc pod ciężkimi sankcjami. Automobilisci nie mogą liczyć tylko na swoją czujność, talent mistrzów kierownicy i sprawność zdobytą w doświadczeniu jazdy, ale powinni zachować właściwy margines bezpieczeństwa, przewidziany przepisami, jeśli chcą być uważani za rozsądnych i nie narażających się na nieprzewidziane niebezpieczeństwa<sup>7</sup>.

Ojciec Święty **Jan XXIII** stwierdzał, że rozwój motoryzacji domaga się koniecznych ograniczeń w ruchu drogowym: „Jest rzeczą zbyt ewidentną, że bez kontroli i koniecznych ograniczeń w ruchu drogowym, wciąż rozwijająca się motoryzacja, jaką charakteryzuje się współczesne życie, zaburzyłaby niezwykle głęboko porządek życia społecznego”<sup>8</sup>.

**Ojcowie soborowi** przestrzegali przed wystawianiem życia swojego i cudzego na niebezpieczeństwo: „Inni znów mało sobie ważą pewne normy życia społecznego, na przykład przepisy dotyczące ochrony zdrowia lub regulujące ruch pojazdów, nie licząc się z tym, że przez takie niedbalstwo wystawiają na niebezpieczeństwo życie własne i cudze”<sup>9</sup>.

Z nauczania papieża **Pawła VI** wynika, że niezachowywanie przepisów ruchu drogowego jest ściągnięciem na siebie odpowiedzialności za czyny „zawinione w przyczynie”: „kiedy mamy do czynienia z zawinionym w jakikolwiek sposób wypadkiem drogowym, z ofiarą śmiertelną, to wtedy wyraźnie jest złamane przykazanie «Non occides»”<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Cyt. za: Papieska Rada ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych, *Orientamenti...*, dz. cyt., nr 43.

<sup>8</sup> Jan XXIII, *Discorso agli automobilisti romani* (8 III 1959), w: *Discorsi, messaggi e colloqui di Giovanni XXIII*, t. 1, Watykan 1959, s. 180.

<sup>9</sup> KDK 30.

<sup>10</sup> Paweł VI, *Discorso ai partecipanti al dialogo internazionale sulla moralizzazione dell'utenza stradale* (2 X 1965), w: *Insegnamenti di Paolo VI*, t. III, Watykan 1965, s. 449.

Także poszczególni biskupi podejmowali temat odpowiedzialności za bezpieczeństwo na drodze. Wystarczy tu wspomnieć komunikat **pasterza Kościoła kieleckiego Kazimierza Ryczana**, czytany we wszystkich kościołach diecezji:

Dziękuję Bogu za przykazanie: „Nie zabijaj”. Przetrwalo ono od czasów Kaina po dzień dzisiejszy. Nie może go unieważnić ani wojna, ani rozwój nauki, ani komputeryzacja, ani chore parlamenty gardzące życiem ludzkim. Tylko Bóg ma prawo do życia.

Drodzy kierowcy! Drodzy użytkownicy dróg! W Polsce w ciągu roku ginie na drogach jedno małe miasteczko. Rocznie możemy zapełnić ludźmi po wypadkach jedno miasto średniej wielkości. Tak być nie może. Tak być nie musi.

- Nie siadajcie za kierownicą po wypiciu alkoholu!
- Nie pozwólcmy kierowcy po spożyciu alkoholu wyjechać z miejsca spotkania.
- Miejcie „wyobraźnię serca” i nie prowadźcie pojazdu z szybkością niebezpieczną.

*Katechizm Kościoła Katolickiego* przypomina: „Ci, którzy w stanie nietrzeźwym lub na skutek nadmiernego upodobania do szybkości zagrażają na drogach bezpieczeństwu drugiego człowieka i swemu, ponoszą winę” (KKK 2290).

Nie zabijajmy się na drogach jak poganie. Każda krew niesprawiedliwie wylana woła do Boga, jak krew Abła. Nie lekceważmy upomnień i apelu policji.

Módlmy się za kierowców i przechodniów<sup>11</sup>.

Trzeba jeszcze wspomnieć list **arcybiskupa Barcelony Llúisa Martíneza Sistacha**, wydany na 1 lipca 2007 r. (data nieprzypadkowa, gdyż Kościół w Hiszpanii obchodził tego dnia „Dzień Odpowiedzialności w Ruchu”)<sup>12</sup>. Arcybiskup nawiązując do dokumentu watykańskiego, pyta w liście, dlaczego Kościół jest zainteresowany Kodeksem drogowym? I odpowiada, że nie można odzielić wiary i życia. Wiara także ma coś do powiedzenia na temat sposobu kierowania pojazdami. Chodzi tu o to, że w grę wchodzi życie własne i innych<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Komunikat nosi datę 30 listopada 2006 r. Kuria Diecezjalna w Kielcach zwraca się z prośbą o odczytanie Komunikatu Księdza Biskupa w najbliższą niedzielę po otrzymaniu. Akta Kurii Diecezjalnej Nr OA-63/06.

<sup>12</sup> List ten zatytułowany *Dekalog dla dobrego kierowcy (Un decálogo para el buen conductor)* został opublikowany w sobotę 30 czerwca 2007 r. na stronie internetowej ZENIT.org.

<sup>13</sup> „Acaso el Código de circulación interesa también a la Iglesia católica?, se puede preguntar el lector. Y la respuesta podría ser: Y por qué no? Si no se puede separar la fe y la vida, la fe también tiene algo que decir sobre la manera de conducir, un hecho en el cual puede estar en juego la vida propia y la de los demás. El tráfico es una realidad de la vida de cada día y sus efectos sobre la vida de muchas personas pueden ser dramáticos, dada la proliferación de accidentes que, como nos dicen los expertos, se deben a menudo a errores humanos: velocidad excesiva, adelantamientos prohibidos, no respeto de las seña! les de tráfico, exceso de alcohol, etc.”. Tamże.

## 4. Ambiwalencja w rozwoju motoryzacji

W ostatnich latach nastąpił niebywały rozwój motoryzacji. Widać zarówno pozytywne, jak i – niestety – negatywne skutki tego procesu.

### a) Pozytywne strony rozwoju komunikacji

Ludzie od zawsze się przemieszczali, indywidualnie bądź w grupach. Cechą charakterystyczną współczesności jest to, że podróżowanie stało się zjawiskiem nagminnym i bardzo rozległym<sup>14</sup>, a także to, że dzięki rozwojowi techniki motoryzacyjnej wzrosły szybkość i komfort komunikacji. Z pewnością dzisiejsze środki lokomocji gwarantują większe bezpieczeństwo podróżnym i zapewniają szybki transport materiałów. W niektórych krajach przemysł motoryzacyjny podtrzymuje gospodarkę<sup>15</sup>. Dzięki samochodowi człowiek łatwiej dotrze do pracy, może skorzystać z niego w każdej chwili. Samochód umożliwi wyruszenie w drogę z rodziną, skraca czas dotarcia do celu w przypadku przemieszczania się na bliską odległość.

### b) Negatywne strony rozwoju komunikacji

Mając na uwadze powyższe pozytywne cechy korzystania ze środków lokomocji, zwłaszcza z samochodów, nietrudno nie zauważyć również negatywnych stron w tym względzie. W miastach brak miejsca na parkingi i na swobodny przepływ pojazdów powoduje paradoksalny efekt: samochody, które miały dać oszczędność czasu, wloką się żółwim tempem, tworzą korki i blokują przejazd<sup>16</sup>. W niektórych krajach brak autostrad przyczynia się do wzmożonego ruchu na lokalnych drogach<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> Każdego dnia mnóstwo osób przemieszcza się z jednego miejsca na drugie różnymi środkami lokomocji: naziemnymi, morskimi i powietrznymi. Motywy, które powodują, że ludzie ruszają w drogę, są rozmaite. Niektórzy czynią to ze względu na pracę, inni udają się środkami lokomocji na wypoczynek lub by odwiedzić krewnych, bądź dla celów turystycznych (niestety, wśród nich są i tacy, którzy podróżują w celach seksualnych do krajów, gdzie można się zabawić za małe pieniądze), a jeszcze inni podróżują dla samego podróżowania, aby wyrwać się z szarej codzienności, z powtarzających się czynności, jakby chcieli uciec od swojej kondycji ludzkiej znaczonej często brakiem satysfakcji i rozczarowaniami życiowymi. Por. G. De Rosa, *Una pastorale per gli utenti della strada*, „La Civiltà Cattolica”, III (2007), s. 288.

<sup>15</sup> Por. E. Sgreccia, *Manuale di bioetica*, t. II, Mediolan 1991, s. 301–302.

<sup>16</sup> Por. G. Salvini, *Il traffico e le sue dimensioni morali*, „La Civiltà Cattolica”, IV (2005), s. 555; E. Sgreccia, *Manuale di bioetica*, dz. cyt., s. 301.

<sup>17</sup> W Polsce przybywa samochodów w sposób lawinowy. W roku 2006 było w naszym kraju ponad 13 milionów samochodów, a więc jeden samochód przypadał na trzech Polaków. Por. K. Brodacki, „*Żeby coś się zdarzyło...*”, „Niedziela”, 36 (2007), s. 29.



Innym ujemnym skutkiem jest zanieczyszczenie środowiska. Pierwsze niepokojące sygnały o tym świadczące to postępująca korozja pomników i zabytków<sup>18</sup>. Do skażenia środowiska naturalnego przyczynia się paliwo, które zawiera substancje toksyczne czy – zwłaszcza w starszych autach – hamulce, gdzie był użyty rakotwórczy azbest. Ostatnio coś się zmienia na lepsze w tym względzie: stosuje się benzynę bezołowiową, podejmuje się wysiłki nad wykorzystaniem czystej energii, na przykład pochodzącej ze słońca.

Efektom przeciążenia ruchu publicznego jest również osiadły tryb życia, który spowodował z kolei liczne choroby, zwłaszcza układu krążenia, oraz stresy. W większych aglomeracjach hałas panuje w dzień i w nocy. Miasta próbują się chronić przed tym zgiełkiem poprzez centra rekreacyjno-sportowe i urlopy, ale te ostatnie wzmagają ruch (weekendy, ferie, wakacje)<sup>19</sup>.

Jednak do najpoważniejszych negatywnych skutków rozwoju komunikacji należą wypadki drogowe, które powodują śmierć i kalectwo wielu uczestników ruchu<sup>20</sup>. Liczba zabitych i rannych jest bardzo duża<sup>21</sup>.

Analizowany dokument stwierdza, że w XX wieku w wypadkach drogowych zginęło 35 milionów ludzi, a rannych zostało 1,5 miliarda! W samym tylko roku 2000 zginęło 1.260.000 osób. 90% wypadków zostało spowodowanych przez tak zwany czynnik (błąd) ludzki<sup>22</sup>. Corocznie w Europie ginie na drodze ponad 41 tysięcy osób, a 1,7 miliona doznaje kontuzji. Na świecie co roku ginie 120 tysięcy osób<sup>23</sup>.

W Polsce – wg danych Ministerstwa Transportu – w roku 2006 zdarzyło się około 47 tysięcy wypadków drogowych, w których śmierć poniosły 5243 osoby, a rannych zostało prawie 60 tysięcy<sup>24</sup>.

## 5. Odpowiedzialność moralna

Coraz większa liczba tragedii dokonujących się na drogach każe zadać pytanie o odpowiedzialność moralną za śmierć i kalectwo tak wielu ludzi, często

---

<sup>18</sup> Por. E. Sgreccia, *Manuale di bioetica*, dz. cyt., s. 302.

<sup>19</sup> Por. tamże, s. 302–303.

<sup>20</sup> Por. tamże, s. 300–316.

<sup>21</sup> Mówiąc o tej przerażającej statystyce, E. Sgreccia używa określenia *guerra continua* (ciągła wojna). Por. E. Sgreccia, *Manuale di bioetica*, dz. cyt., s. 308.

<sup>22</sup> Papińska Rada ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych, *Orientamenti...*, dz. cyt., nr 39. Nietrzeźwość kierowcy może skutkować spowodowaniem wypadku śmiertelnego. Warto w tym kontekście przypomnieć stwierdzenie *Katechizmu*: „Aby zły skutek mógł być przypisany sprawcy, trzeba, aby był przewidywany, a sprawca miał możliwość uniknięcia go, np. zabójstwo spowodowane przez kierowcę w stanie nietrzeźwym” (KKK 1737).

<sup>23</sup> Por. G. Salvini, *Il traffico...*, art. cyt., s. 559.

<sup>24</sup> Por. [www.mt.gov.pl/](http://www.mt.gov.pl/) (5 XII 2007).

niewinnych. Trzeba mówić o odpowiedzialności moralnej na różnym poziomie. Niezbędne są wysiłki podejmowane i systematycznie prowadzone przez Kościół i państwo w dziedzinie edukacji dorosłych, młodzieży, a nawet już dzieci.

**Kościół** powinien uświadamiać, mówić na temat „moralności drogi”, aby kierowcy uzmysłowili sobie zadania, obowiązki i odpowiedzialność moralną, jaka na nich spoczywa, kiedy siadają za kierownicą. Kodeks moralny ruchu drogowego jest bardzo surowy, gdyż zagrożone jest życie ludzkie, a za tym stoi V przykazanie Boże „Nie zabijaj”. Nie zabijaj ani siebie (samobójstwo), ani innych (zabójstwo). Choć kierowca nie chciał popełnić grzechu, to jednak można mówić o przyczynach „dobrowolnych”, jak przekroczenie prędkości, niebezpieczne wyprzedzanie, kierowanie w stanie nietrzeźwym, przecenianie własnych umiejętności, niezachowanie marginesu bezpieczeństwa<sup>25</sup>.

**Państwo** może i powinno odgrywać jeszcze większą rolę w zakresie edukacji społeczeństwa w dziedzinie poruszania się po drogach. Ma ku temu wiele możliwości i narzędzi. I tak władza prawodawcza powinna wypracować normy adekwatne do czasów współczesnych, aby były one zdolne formować zachowanie oraz tworzyć świadomość cywilną i moralną u wszystkich użytkowników dróg i pojazdów<sup>26</sup>. Trzeba zwiększyć nadzór przy przyznawaniu prawa jazdy, przy produkcji i przeglądach technicznych samochodów. Należy wzmocnić kontrolę ruchu drogowego. Tych kontroli nie należy bynajmniej traktować w kategoriach represji, lecz jako troskę o życie i zdrowie<sup>27</sup>.

Władze cywilne muszą troszczyć się o ochronę środowiska i o optymalny ruch w mieście<sup>28</sup>. Instruktorzy przygotowujący do kierowania pojazdami („nauka jazdy”) powinni nauczyć teorii i praktyki. Egzaminatorzy, którzy decydują o przyznaniu prawa jazdy, powinni wydać je tylko tym, którzy spełniają kryteria: fizycznie i psychicznie są gotowi do kierowania pojazdem. Osoby wydające tak zwane „łatwe prawa jazdy” pierwsze są odpowiedzialne za ludzi zabitych przez swych uczniów!<sup>29</sup>

Nie należy zapominać o obowiązkach konstruujących pojazdy. Jest paradoksem, że z jednej strony powstają coraz szybsze ich modele, a z drugiej wprowadza się coraz większe ograniczenia prędkości na drogach. Pojazdy powinny spełniać ściśle normy bezpieczeństwa<sup>30</sup>.

---

<sup>25</sup> Por. G. De Rosa, *Una pastorale...*, art. cyt., s. 294–295. „Niebezpiecznym jest nadmierna ufność sobie samemu, swoiste zuchwalstwo. Ono może sięgać pewnych wzorców, zaobserwowanych w mediach, na filmie czy w grze komputerowej. Jednak, może nigdzie tak jak tu, okazuje się, że wirtualna rzeczywistość jest inna niż ta realna”. P. Bortkiewicz, *Głupota, przeznaczenie... grzech*, „Gość Niedzielny”, 30 (2003), s. 12.

<sup>26</sup> Por. E. Sgreccia, *Manuale di bioetica*, dz. cyt., s. 313.

<sup>27</sup> Por. tamże, s. 314.

<sup>28</sup> Por. tamże.

<sup>29</sup> Por. G. De Rosa, *Una pastorale...*, art. cyt., s. 294.

<sup>30</sup> Również samochody wyścigowe muszą być bardzo rygorystycznie sprawdzane. Por. E. Sgreccia, *Manuale di bioetica*, dz. cyt., s. 315.

Postuluje się szeroką i wielokierunkową edukację dla przestrzegania zasad ruchu drogowego jako część edukacji cywilnej. Dużą rolę może tu odegrać szkoła oraz mass media. Edukacja powinna objąć pieszych, młodzież<sup>31</sup> i dzieci<sup>32</sup>. Dzieci uczą się od rodziców, także wtedy, gdy rodzice łamią zasady ruchu drogowego<sup>33</sup>.

Każdy obywatel powinien szanować kodeks drogowy i wszelkie przepisy mające na celu obronę życia i integralności fizycznej<sup>34</sup>.

Nie ma tu miejsca na to, aby rozważać, który z paragrafów może być przekroczony i nie popełni się grzechu ciężkiego, a który nie. Wobec dobra podstawowego, jakim jest życie, wobec licznych rodzin przeżywających każdego dnia ból z powodu utraty kogoś bliskiego w wypadku, wobec wielu ludzi, którzy codziennie są sadzani na wózki inwalidzkie albo „przygwożdżeni” do łóżka, nigdy nie będzie się naciskało dostatecznie na formację sumienia świadomego powagi obowiązku poszanowania norm i ducha, który je tworzy.

## 6. Portret idealnego kierowcy

Dokument *Wskazania dla duszpasterstwa ulicy* sygnalizuje, że człowiek, który kieruje autem, w wielu przypadkach nie jest tym samym człowiekiem, który zachowuje się „porządnie” w pracy, w domu lub w towarzystwie. W ruchu ulicznym mogą zdominować go instynkty panowania, pokonania kogoś, pokazania swojej władzy, zamanifestowania wolności czy wzbudzenia u kogoś zazdrości<sup>35</sup>.

Jakie wymogi stawia się idealnemu kierowcy? Warto podjąć próbę scharakteryzowania go w świetle dokumentu Stolicy Apostolskiej.

– Odpowiedzialny kierowca **nie siada za kierownicą po spożyciu alkoholu**, gdy brał narkotyki<sup>36</sup> czy niewskazane podczas jazdy medykamenty!

---

<sup>31</sup> Por. G. Salvini, *Il traffico...*, art. cyt., s. 560.

<sup>32</sup> Dziecko na skuterach to coraz częstszy widok na polskich drogach. W związku z tym istnieje potrzeba wychowania do odpowiedzialnego korzystania z tego środka lokomocji. Nasuwa się też pytanie o jakość niektórych tych pojazdów sprowadzonych z zagranicy. Słaba jakość naraża na wypadek, a co za tym idzie – zagraża życiu i zdrowiu.

<sup>33</sup> Por. G. Salvini, *Il traffico...*, art. cyt., s. 561–562.

<sup>34</sup> Por. E. Sgreccia, *Manuale di bioetica*, dz. cyt., s. 314.

<sup>35</sup> Por. Papieska Rada ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych, *Orientamenti...*, dz. cyt., nr 22–26. Zdarza się często, że ten, kto prowadzi samochód ma mentalność wyzwolonego niewolnika, który będąc w samochodzie, widzi każde ograniczenie jako powrót do sytuacji zniewolenia, z której ledwie wyszedł. Por. G. Salvini, *Il traffico...*, art. cyt., s. 561.

<sup>36</sup> Por. E. Sgreccia, *Manuale di bioetica*, dz. cyt., s. 312. Uwaga ta dotyczy głównie młodych ludzi, którzy w nocy z soboty na niedzielę powracają do swoich domów z dyskotek. Także i w Polsce coraz częściej zdarzają się wypadki drogowe z ich udziałem.

Czyta uważnie ulotki na lekach! Katechizm Kościoła Katolickiego chwali cnotę umiarkowania, a jednocześnie mówi wyraźnie o winie tych, którzy prowadzą pojazdy w stanie nietrzeźwym<sup>37</sup>. Psychologowie twierdzą, że niektórzy w ogóle nie powinni siadać za kierownicą; są niezdolni do podjęcia tego zadania. Nie każdy przecież musi być koniecznie kierowcą!

- Dobry kierowca **dba o stan techniczny pojazdu**. Nie wyrusza w drogę, jeśli auto nie spełnia określonych wymogów w tym względzie<sup>38</sup>. Powinien brać pod uwagę także nienajlepszy stan dróg. Ma troszczyć się o to, aby systematycznie poddawać pojazd przeglądowi technicznemu.
- Idealny kierowca to człowiek **ostrożny, roztropny**. Powinien wyruszać w drogę z przekonaniem, że wypadek może zaistnieć w każdej chwili, w każdym miejscu i nawet w sposób nie do przewidzenia, pomimo jego zdolności i doświadczenia jako kierowcy. Wypadek może się zdarzyć z jego winy, jak i z winy innych użytkowników drogi (kierowców i pieszych), a także z winy pojazdu. Dlatego trzeba siadać za kierownicą z poczuciem odpowiedzialności za siebie i innych przed Bogiem, przed ludźmi i przed własnym sumieniem<sup>39</sup>. W trakcie podróży nie należy przekraczać dozwolonych prędkości, ale dostosować się do znaków, by mieć czas, niezbędny margines na reakcję i wyhamowanie. Należy unikać rozproszeń, które mogą być spowodowane np. korzystaniem w czasie jazdy z telefonu komórkowego. Także rozmowa z pasażerami niekiedy zbyt długo absorbuje. Kierowca nie powinien przeceniać swoich możliwości manewru i szybkości reakcji; może zabraknąć kilka sekund czy metrów...!<sup>40</sup> Powinien przewidywać różne możliwości, które mogą się zdarzyć na drogach<sup>41</sup>.
- Kierowca **przestrzega przepisów kodeksu prawa drogowego** dotyczących m.in. zapinania pasów bezpieczeństwa, ograniczeń prędkości, sygnalizacji świetlnej czy znaków drogowych pionowych i poziomych.

---

<sup>37</sup> „Cnota umiarkowania uzdalnia do *unikania wszelkiego rodzaju nadużyć* dotyczących pożywienia, alkoholu, tytoniu i leków. Ci, którzy w stanie nietrzeźwym lub na skutek nadmiernego upodobania do szybkości zagrażają bezpieczeństwu drugiego człowieka i swemu własnemu – na drogach, na morzu lub w powietrzu – ponoszą poważną winę” (KKK 2290).

<sup>38</sup> „Wiadomo powszechnie, że na polskich drogach jeździ wiele zabytków ściągniętych ze złomowisk Europy, zwłaszcza z Niemiec. «Podrasowane» przez mechanika te automobile nie oszukają jednak swoją marką upływu czasu. Nie oszukają zniszczeń, korozji, stanu silnika. Tym bardziej, im bardziej kierowca oszczędza na przeglądzie technicznym pojazdu”. P. Bortkiewicz, *Głupota...*, art. cyt., s. 12.

<sup>39</sup> Por. G. De Rosa, *Una pastorale...*, art. cyt., s. 291.

<sup>40</sup> Por. Papieska Rada ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych, *Orientamenti...*, dz. cyt., nr 52–53.

<sup>41</sup> Por. P. Bortkiewicz, *Głupota...*, art. cyt., s. 12.

Ponosi ciężką winę, gdy naraża na niebezpieczeństwo swoje życie lub innych, integralność fizyczną i psychiczną osób, wielkie dobra materialne<sup>42</sup>. Najpierw musi znać przepisy!<sup>43</sup> Katechizm Kościoła Katolickiego stwierdza: „Działanie może być zamierzone pośrednio, gdy wynika z zaniedbania w stosunku do tego, co należało wiedzieć lub uczynić, np. wypadek na skutek nieznamomości zasad ruchu drogowego”<sup>44</sup>. W punkcie 44 dokument watykański cytuje wypowiedź Jana Pawła II, który wzywał do zaangażowania się w tworzenie „kultury drogi”, opierającej się na powszechnym zrozumieniu praw i obowiązków każdego i na koherentnej postawie w życiu codziennym<sup>45</sup>.

- Dobrego kierowcę cechuje **miłość wobec bliźniego i gotowość udzielenia mu pomocy**, dlatego charakteryzuje go uprzejmość, wyrozumiałość dla błędów innych, zwłaszcza kierowców początkujących, uwaga na starszych, dzieci, rowerzystów i pieszych, opanowanie siebie w przypadku wykroczeń popełnionych przez innych. Solidarność chrześcijańska domaga się udzielania pomocy poszkodowanym w wypadkach<sup>46</sup>.
- Uczciwy, prawy kierowca jest człowiekiem odznaczającym się kardynalną cnotą **sprawiedliwości**. Wymaga ona oddania każdemu tego, co mu się należy. W związku z tym, jeśli ktoś poniósł straty w wyniku winy kierowcy, ten ostatni powinien wynagrodzić straty – według tego, co stanowi prawo<sup>47</sup>. Istnieje tym większy obowiązek, jeśli poszkodowane zostały osoby! W żadnym razie kierowca nie może uciekać z miejsca wypadku!<sup>48</sup>
- Dokument watykański stwierdza także, że kierowca-chrześcijanin powinien być **człowiekiem nadziei**, a zatem wierzyć, że szczęśliwie dojedzie do celu. Bóg podróżuje z podróżującymi i zachowuje ich od niebezpieczeństwa. Obecność Boga i wysiłek człowieka są przesłankami pozwalającymi mieć nadzieję na dotarcie do celu<sup>49</sup>.

---

<sup>42</sup> Por. Papieska Rada ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych, *Orientamenti...*, dz. cyt., nr 42.

<sup>43</sup> Por. tamże, nr 54.

<sup>44</sup> KKK 1736.

<sup>45</sup> Por. Papieska Rada ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych, *Orientamenti...*, dz. cyt., nr 44; Jan Paweł II, *Una cultura della strada. Contro i troppi incidenti*, w: *Insegnamenti di Giovanni Paolo II*, t. X, 3 (1987), s. 22.

<sup>46</sup> Por. Papieska Rada ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych, *Orientamenti...*, dz. cyt., nr 50.

<sup>47</sup> Por. tamże, nr 55.

<sup>48</sup> Por. G. De Rosa, *Una pastorale...*, art. cyt., s. 293. Na ten sam temat G. Salvini, *Il traffico...*, art. cyt., s. 555–565.

<sup>49</sup> Por. Papieska Rada ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych, *Orientamenti...*, dz. cyt., nr 57.

- Kolejną cechą charakterystyczną kierowcy wierzącego jest **modlitwa**. Dokument przypomina, że kierujący pojazdami mają swoich patronów, którzy wstawiają się za nimi. Są wśród nich: św. Krzysztof, Anioł Stróż, Archanioł Rafał i Maryja. Znak krzyża, którą zwykle rozpoczyna się podróż, oznacza oddanie się pod opiekę Trójcy Świętej. Podczas jazdy jak najbardziej wskazana jest modlitwa różańcowa<sup>50</sup>.

Reasumując, należy potwierdzić wielką wagę i doniosłość Dekalogu biblijnego – „dziesięciu słów” Boga do człowieka. Ma on wartość ponadczasową i uniwersalną. Jeśli w oparciu o niego człowiek tworzy „dekalogi”, to znaczy próbuje zastosować normy ogólne do danej dziedziny życia, należy tylko przyklasnąć podobnym próbom (oczywiście, nie chodzi o ich parodię w stylu wspomnianego „dekalogu wzorowego mafiosa”). Dobrze się stało, że jednym z tych „dekalogów” jest „dekalog dobrego kierowcy”, opublikowany przez Papieską Radę ds. Duszpasterstwa Migratorów i Podróżnych. Przypomina on, że problemy związane z posługiwaniem się środkami lokomocji są problemami moralnymi, gdyż każde działanie ludzkie (*actus humanus*), czyli świadome i dobrowolne, podlega ocenie moralnej. Oby dokument ten doczekał się tłumaczenia na język polski i oby zechcieli skorzystać z niego ci, których on dotyczy! Oby Kościół i państwo uczynili z tych treści pożytek, a kierowcy wzięli je sobie do serca!

## Sommario

### DECALOGO E RITRATTO DELL’AUTOMOBILISTA

Il 24 maggio 2007, nella memoria della Madonna della Strada, il Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti ha pubblicato documento intitolato *Orientamenti per la pastorale della strada*. Il documento si struttura in quattro parti: la prima è dedicata agli utenti della strada, la seconda alle donne di strada, la terza ai ragazzi di strada e la quarta alle persone senza fissa dimora.

Il presente articolo si occupa della prima parte del documento. L’autore parla prima del decalogo nel vero e proprio senso della parola, ricordando il decalogo biblico. Poi, riporta le più importanti allocuzioni della Chiesa a proposito della „morale della strada”. Accenna agli aspetti positivi, nonché a quelli negativi del progresso della motorizzazione. Parla della responsabilità della Chiesa e dello Stato per quanto riguarda educazione etica degli utenti della strada. Infine, cerca di „dipingere” un ritratto dell’automobilista ideale, che deve essere ben preparato per la guida della

---

<sup>50</sup> Por. tamże, nr 58–60.

macchina, deve aver cura della macchina, deve essere prudente, deve rigorosamente osservare il codice della strada, deve amare il prossimo, deve essere giusto. Anche la speranza e la preghiera devono distinguere il conducente e il viaggiatore.

Il documento vaticano dedicato alla „morale della strada” diventi fondamento della seria riflessione sui problemi collegati alla mobilità umana!

**Ks. dr Adam PERZ** – ur. w 1963 r. w Dobrzeszowie, dr teologii, wykładowca teologii moralnej i etyki w WSD w Kielcach. Autor artykułów publikowanych w „Kieleckich Studiach Teologicznych”, „Kieleckim Przeglądzie Diecezjalnym”, „Obecnych”, Księgach Jubileuszowych, a także w pracach zbiorowych wydawanych z okazji Tygodni Kultury Chrześcijańskiej.