

# Jacek Wasilewski

---

## Uwagi praktyczne o ustawie - Prawo o ruchu drogowym

---

Palestra 28/2(314), 7-17

---

1984

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.

wszakże warunkiem, że nikt nie śmie podważać fundamentów tego wspólnego domu, podcinać lub osłabiać jego stropów. Pamiętać o tym trzeba pilnie zwłaszcza teraz, kiedy zachodni Niemcy rewizjoniści ustami nawet niektórych członków swego rządu coraz głośniejsz kwestionują nasze prawa do ziem polskich nad Odrą. Trzeba nawet liczyć się z tym, że konflikt na tym tle będzie przybierał na sile. Musimy więc mieć przyjaciół, którzy w tym konflikcie będą przy nas i w razie potrzeby nas nie opuszczą.

Wspominając o konieczności zapewnienia sobie pewnych przyjaciół, warto przypomnieć, że niedawno ukazała się ciekawa książka Urho Kekkonena pt. „Nie szukajcie przyjaciół daleko, a wrogów blisko”. Sam tytuł tej książki zawierający istotę realizmu polityki fińskiej jest wart zapamiętania i przemyślenia przez nas ze względu na naszą sytuację międzynarodową, o wiele trudniejszą niż sytuacja Finlandii, oraz ze względu na nasze dotychczasowe fatalne doświadczenia historyczne stawiania na dalekich przyjaciół.

JACEK WASILEWSKI

## UWAGI PRAKTYCZNE O USTAWIE-PRAWO O RUCHU DROGOWYM

W dniu 1 lutego 1983 r. Sejm uchwalił oczekiwaną od dawna ustawę-Prawo o ruchu drogowym, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 1984 r. Dla porządku przypominam, że ustawa ta zastępuje obowiązującą poprzednio ustawę z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych, która utraciła moc z dniem 31.XII.1983 r. Wraz z tą ustawą utraciło moc obowiązującą także rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych, gdyż było to rozporządzenie wykonawcze do starej ustawy. Przypominam także, że nowa ustawa-Prawo o ruchu drogowym została opublikowana w Dzienniku Ustaw z 1983 r. Nr 6, poz. 35.

Ustawa-Prawo o ruchu drogowym powstawała długo. Komisja powołana do opracowania jej projektu natrafiała na poważne trudności w uzgodnieniu stanowisk poszczególnych specjalistów, a istniejące rozbieżności powodowały konieczność zasięgania opinii kolejnych ekspertów oraz instytucji. Nie bez znaczenia dla tempa prac przygotowawczych były także znane wydarzenia ostatnich lat w naszym kraju. Ten długi okres powstawania projektu oraz niemal jednoroczny okres *vacatio legis* nowej ustawy sprawiły, że wokół nowych regulacji prawnych tej ustawy wywiązała się stosunkowo ożywiona dyskusja, zanim jeszcze ujrzała ona światło dzienne. W dyskusji tej prezentowano zarówno tezy aprobujące jak i głosy krytyczne. Śledziłem z uwagą tę dyskusję, znam stanowiska zarówno zwolenników jak i przeciwników ustawy. Pragnę jednak podkreślić, że teraz, gdy publikuję niniejszy artykuł, kieruję się wyłącznie własnymi przemyśleniami i doświadczeniami.

Przystępując do omawiania konkretnych przepisów zawartych w omawianej ustawie, pragnę na wstępie postawić pytanie, czy wprowadza ona w stosunku do dotychczasowego stanu prawnego zmiany o charakterze zasadniczym, czy w wyniku wejścia jej w życie zostanie zmieniony system ruchu drogowego w Polsce bądź jego generalne założenia. Odpowiedź na tak sformułowane pytanie nie nastęrcza żadnej trudności. Ustawa bowiem utrzymuje w zasadzie ten system ruchu, jaki istnieje w naszym kraju od wielu lat, a w każdym razie ten system, który istniał pod rządem ustawy z dnia 27 listopada 1961 r. Myślę, że wynika to z trzech podstawowych przyczyn, a mianowicie: po pierwsze — system ten zdał dobrze egzamin w naszych warunkach, po drugie — został on przyswojony przez świadomość społeczną i po trzecie wreszcie — ustawa z roku 1961 stanowiła dobry przykład roboty kodyfikacyjnej (dowodząc raz jeszcze, że w zakresie ustawodawstwa umiemy tworzyć rzeczy wartościowe) i że dobrze pełniła swą rolę mimo oczywistej dynamiki motoryzacji w Polsce w latach siedemdziesiątych. Jeżeli zaś tak, jeżeli prawo o ruchu drogowym utrzymuje ze stosunkowo niewielkimi zmianami obowiązujący w naszym kraju system ruchu, to powstaje kolejne pytanie, czy należało wobec tego tworzyć ustawę nową, zwłaszcza że obok niej funkcjonowało znane rozporządzenie wykonawcze Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych, które „sprawdziło się” w życiu, a judykatura Sądu Najwyższego wypracowała wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe (z dnia 28 lutego 1975 r. KZP 2/74, OSNCP z 1975 nr 4, poz. 33), wytyczne bardzo obszerne, mające ambicję rozstrzygnięcia wszystkich kontrowersyjnych problemów związanych z odpowiedzialnością za spowodowanie wypadków drogowych. Odpowiedź na to pytanie nie jest już jednak tak prosta, jak to było w odniesieniu do pytania pierwszego. Być może, moglibyśmy się posługiwać jeszcze przez szereg lat dotychczasowymi aktami prawnymi w omawianej dziedzinie, nowelizując jedynie niektóre ich przepisy i dostosowując zasady naszego ruchu do zasad obowiązujących w ruchu międzynarodowym, nie widzę jednak powodów, by brać ustawodawcy za złe, że powziął decyzję opracowania nowej kodyfikacji, w której zawarte zostały omawiane niżej zmiany. Dlatego witam uchwalenie nowej ustawy z zadowoleniem, co jednak nie oznacza, żebym nie zgłaszał do kilku rozwiązań legislacyjnych pewnych zastrzeżeń, o czym będzie mowa niżej.

Ustawa jest bardzo obszerna, liczy 96 artykułów. Trzeba zgodzić się z poglądem, że miejscami jest ona zbyt kazuistyczna, a przez to nie dość przejrzysta, że zamiar objęcia nią wielu problemów wykonawczych i porządkowych nie był najbardziej szczęśliwy, przy czym niektóre jej regulacje są właściwie zbędne. Ponieważ — jak każdy praktyk — mam zwyczaj, dowodząc słuszności tezy, odwoływać się do przykładów, przeto wskażę, że słowniczek pojęć ustawowych zawarty w art. 4 ustawy zawiera tego rodzaju stwierdzenia, jak np. to, że „jezdnia to część drogi przeznaczona dla pojazdów” (pkt 2), że „pojazd silnikowy to pojazd wyposażony w silnik” (pkt 9) a „motocykl to pojazd samochodowy jednośladowy” (pkt 12), wreszcie że „szczególna ostrożność to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi” (pkt 40). Pogląd krytyczny w odniesieniu do wprowadzania tego rodzaju wyjaśnień do ustawy jest niewątpliwie zasadny, podobnie jak taki sam pogląd krytyczny w zakresie systematyki ustawy. I znów tylko dla przykładu wskażę, że bardzo ważny przepis regulujący obowiązki kierowcy w rejonie przejścia przez jezdnię przeznaczoną dla pieszych umieszczony został w oddziale 7, który dotyczy „przecinania się kierunków ruchu”, i tylko bardzo sumienny czytelnik może go tam odnaleźć, słusznie szukając go w zupełnie innej części ustawy. Podobnych zastrzeżeń mógłbym wymienić więcej, ale generalnie rzecz biorąc ustawa nawiązuje

m. zd. do dobrych tradycji polskiej legislacji i w rezultacie przyjmuję jej tekst z aprobatą.

Po tych kilku wstępnych słowach przechodzę do omówienia regulacji nowego prawa o ruchu drogowym, zastrzegając się zarazem, że omawiać będę spośród nich tylko te, które stanowią innowację w stosunku do ustawy dotychczas obowiązującej, i skracać będę własne oceny do niezbędnego minimum.

## I

Ustawa obecna ma odmienny niż ustawa z roku 1961 zasięg terytorialny. Z samej nazwy tej ostatniej ustawy („o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych”) wynikało, że reguluje ona tylko te zasady ruchu, które dotyczą ruchu odbywającego się na drogach publicznych, natomiast poza działaniem ustawy pozostały bardzo przecież liczne drogi o charakterze niepublicznym. Ustawa z roku 1961 nie precyzowała, jakie drogi mają charakter dróg publicznych. Problem ten został rozstrzygnięty w innym akcie prawnym, a mianowicie w ustawie z dnia 29 marca 1962 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 20, poz. 90). Zgodnie z treścią art. 1 tejże ustawy drogami publicznymi były tylko te drogi, z których każdy miał korzystać na równych prawach, a sformułowanie tego rodzaju wyłączało spod działania ustawy o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych całe obszary terenu, na których odbywa się niejednokrotnie skomplikowany, dynamiczny ruch (przykładowo można tu wskazać bardzo liczne drogi wewnątrzzakładowe, lotniska, poligony itd.).

Takie zawężenie działania ustawy z 1961 r. miało oczywiście poważny i negatywny skutek praktyczny, stwarzało dowolność regulacji i czyniło ruch, zwłaszcza w uprzemysłowionych dzielnicach Polski, bardzo skomplikowany, a z drugiej strony powodowało znane trudności w stosowaniu prawa. Z tego względu judykatura sądowa starała się rozszerzyć działanie ustawy także na drogi o charakterze niepublicznym. Między innymi Sąd Najwyższy uczynił to w wymienionych już przeze mnie wyżej wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe (por. pkt 4 tych wytycznych), mianowicie przez przyjęcie, że „przestępstwo drogowe może być popełnione nie tylko na drogach publicznych”, ale trzeba tu od razu zaakcentować, że pogląd ten był wyraźnie *contra legem* i nie znalazł akceptacji.

Nowa ustawa wprowadza w sposób zdecydowany zasadę, że jej regulacje mają zastosowanie nie tylko na drogach publicznych, ale także poza nimi, a mianowicie wszędzie tam, gdzie odbywa się ruch drogowy, i że celowe jest stosowanie przepisów tej ustawy z punktu widzenia uniknięcia zagrożenia dla uczestników tego ruchu. Rozumiem tu dobrze chwalebny myśl ustawodawcy, myślę jednak, że przepis ten nie jest trafny chociażby z tego powodu, iż w praktyce powstawać będzie pytanie, czy w konkretnej sytuacji warunek celowości zachodzi, oceny zaś rozstrzygających tę kwestię mogą być różne. Wyobraźmy sobie np. obszar, przez który furmanki skracają sobie drogę do wiejskiej cegielni; jeżdżą przez ten obszar, od czasu do czasu pojawi się tam także pojazd mechaniczny. Czy w razie dojścia w takiej sytuacji do wypadku będzie się stosować przepisy ustawy? Czy — idąc dalej w tym rozumowaniu — będziemy ją stosować także wtedy, gdy kolizja nastąpi w obrębie chłopskiego zabudowania na dystansie dzielącym stodołę do bramy wjazdowej?

Pojęcie wprowadzone do art. 1 pkt 3 ustawy nieco mnie niepokoi i sądzę, że dużo trafniejsze byłoby takie rozwiązanie, iż przepisy ustawy stosuje się także

do ruchu, który odbywa się na drogach mających odpowiednie urządzenia w rodzaju znaków drogowych, kierunkowskazów, tablic informacyjnych wskazujących kierowcy, że porusza się po drodze i że tym samym ma obowiązek respektowania przepisów ustawy i jej zasad. Tak więc — jak widzimy — nowa ustawa sama wprowadza od razu wątpliwość, która będzie musiała być wyjaśniona przez powołane do tego organy. Przy okazji, skoro mowa jest o drogach publicznych i innych, muszę zauważyć, że ustawodawca wprowadza do ustawy zbyt wiele oznaczeń dróg. Mamy więc w jej tekście drogi publiczne i drogi nie mające charakteru dróg publicznych, mamy autostrady i drogi przeznaczone wyłącznie dla ruchu pojazdów samochodowych, drogi państwowe, drogi poprzeczne, drogi dla pieszych, drogi twarde itd. Wprowadzenie tak licznych pojęć w odniesieniu do terminu „droga” nie czyni odpowiednich przepisów ustawy przejrzystymi.

## II

Prawo o ruchu drogowym podnosi do rangi przepisu ustawowego zasadę zaufania ograniczonego, wypracowaną przez judykaturę sądową (por. wspomniane wyżej wytyczne SN z dnia 28 lutego 1975 r., pkt 6). Zasada ta jest obecnie prawem obowiązującym i tym samym wiąże każdego użytkownika drogi, żaden bowiem z tych użytkowników nie będzie mógł się tłumaczyć jej nieznanomością. Wprowadzenie zasady zaufania ograniczonego do tekstu ustawy uważam za bardzo trafne pociągnięcie i nie zgadzam się z tymi, którzy wyrażali się o tym zabiegu kodyfikacyjnym krytycznie. Jest to zasada bardzo ważna, myślę, że bardzo poważny procent orzeczeń sądowych w sprawach o wypadki drogowe rozstrzygany był właśnie na podstawie treści tej zasady, która była przez Sąd Najwyższy opracowana w sposób jasny i zupełny i nie sprawiała większych trudności w jej praktycznym stosowaniu. Sąd Najwyższy stwierdzał w niej, że każdy użytkownik drogi ma prawo liczyć na respektowanie przez innych uczestników ruchu zasad bezpieczeństwa w ruchu dopóty, dopóki ich cechy osobiste, zachowanie się lub konkretna sytuacja drogowa nie każe mu zaufania tego ograniczyć. Obecnie ustawodawca wprowadził omawianą zasadę do ustawy, ale zmienił dość wyraźnie jej treść. Otóż art. 3 ustawy brzmi jak następuje:

„Uczestnik ruchu i osoby znajdujące się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego zachowania”.

Uważam, że redakcja zasady zaufania ograniczonego w brzmieniu wytycznych SN jest o wiele bardziej szczęśliwa i wyczerpująca niż tekst ustawy. Mimo to przyjmuję z aprobatą wprowadzenie zasady do ustawy, zwłaszcza że wytyczne z dnia 28 lutego 1975 r. zachowują obecnie pełnię aktualności. Tym samym aktualny jest także pogląd zawarty w zdaniu ostatnim pkt 6 tychże wytycznych, o którym, niestety, nierzadko zapomniano. Zdanie to było i pozostaje ważką dyrektywą opartą na treści § 2 art. 7 k.k.

## III

Wydaje się, że w aktualnej sytuacji drogowej, jaką obserwujemy w Polsce, szczególnie ważne są przepisy rozdziału 3 ustawy, regulujące zasady ruchu pieszych. I statystyki, i praktyka sądowa wykazują, że o ile dawniej na plan pierwszy wysuwały się kolizje pomiędzy dwoma lub trzema pojazdami mechanicznymi, o tyle teraz od pewnego czasu niechlubny prymat przypada wypadkom polegającym na

potrąceniu pieszych przez pojazdy mechaniczne, i to bardzo często z winy właśnie pieszych; jest to przy tym o tyle tak bardzo ważne, że wynik kolizji pojazdu i pieszego jest z reguły tragiczny dla pieszego.

Obszar kolizji interesów kierowców pojazdów mechanicznych i pieszych jest wyjątkowo trudny do prawnego uregulowania, kierowcy bowiem ustawicznie domagają się zawężenia uprawnień pieszych, a piesi podstawowe niebezpieczeństwo widzą w tym, że sfera uprawnień kierowców jest zbyt szeroka. Dotychczasowe rozwiązanie prawne powodowało ustawiczne spory interpretacyjne, konkurencja zaś przepisów § 12 i 32 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych powodowała, że orzecznictwo sądowe raziło swoją niejednolitością, gdyż przy niemal identycznych, typowych wręcz sytuacjach zapadały wyroki i skazujące, i uniewinniające. Po ogłoszeniu projektu nowej ustawy rozwinęła się natychmiast dyskusja na temat wzajemnego stosunku na jezdni pomiędzy pieszymi a kierowcami, przy czym przeważał w niej — jak się wydaje — pogląd, iż ustawodawca ostatecznie zdecydował się na dalsze zawężenie uprawnień kierowców pojazdów mechanicznych, co, zdaniem tych dyskutantów, prowadzić miało do zakłócenia płynności ruchu, a nawet powstawania sytuacji nie do rozwiązania z punktu widzenia nowoczesnych potrzeb i założeń ruchu drogowego.

Osobiście nie zgadzam się z tym poglądem, sądzę bowiem, że ustawa, podobnie jak dotychczasowe przepisy, stara się pogodzić interesy obu grup użytkowników jezdni. Otóż ustawa w poważny sposób ogranicza przede wszystkim uprawnienia pieszych przez bezwzględny nakaz ustępowania miejsca pojazdom na jezdni (por. art. 8 pkt 1 ustawy) oraz przez obowiązek przekraczania jezdni po pasach przejścia dla pieszych i bezwzględny zakaz wkraczania na jezdnię w odległości mniejszej niż 100 metrów od takiegoż przejścia lub skrzyżowania dróg (por. art. 10 pkt 4) (wkraczanie na jezdnię na odcinku mniejszym niż owe 100 metrów będzie się odbywać obecnie niejako „na ryzyko” pieszego); dalej — utrzymano tego rodzaju obowiązki pieszego, jak bezwzględny zakaz wkraczania na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem, także na przejściach przeznaczonych dla pieszych (por. pkt 7 art. 10 ustawy), w takich sytuacjach drogowych, które powodują niewidoczność drogi; zakazano także zmiany rytmu, w jakim pieszy porusza się na jezdni. Wprowadzono więc generalną zasadę, że pieszy obowiązany jest ustępować na jezdni pierwszeństwa pojazdom z wyjątkiem wyłącznie przejścia oznakowanego tzw. zebra. Tak więc z wyliczenia tych regulacji wynika niespornie, że sfera uprawnień pieszych na jezdni została w sposób wyraźny zawężona, a ustawa realizuje zasadę reprezentowaną przez tzw. ruchowców, iż jezdnia jest dla pojazdów, natomiast pobocze i chodniki dla pieszych. Prof. K. Buchała pisał, że (cytuje z pamięci) „samochód jest takim samym intruzem na poboczu lub chodniku, jak pieszy na jezdni.”

Po stwierdzeniu, że prawa pieszych zostały w sposób wyraźny ograniczone, przechodzę niezwłocznie do omówienia przepisu, który z kolei ogranicza prawa kierowców i w praktyce może rzeczywiście powodować groźną dla nich sytuację. Mam tu na myśli art. 10 pkt 1 stwierdzający, że pieszy na przejściu dla pieszych ma bezwzględne pierwszeństwo przed pojazdami mechanicznymi. Otóż takiej zasady w obowiązujących dotychczas przepisach nie było. Istniała jakby względna równowaga uprawnień pieszych i **pojazdów**. Piesi na przejściach nie mieli „pierwszeństwa”, a tylko korzystali „ze szczególnej ochrony”, pojęcia zaś te nie są bynajmniej jednoznaczne, zwłaszcza że według dotychczasowych przepisów zarówno ustawa jak i rozporządzenie wykonawcze wyraźnie zakazywały wchodzenia w bezpośredniej odległości przed nadjeżdżającym samochodem. Tak zwane „pierw-

szczeństwo" pieszych na przejściach wynikało tylko z dość bałamutnych pogadań radiowych na temat przepisów ruchu oraz niektórych orzeczeń Sądu Najwyższego, który był w trudnej sytuacji ze względu na wyraźną konkurencję norm prawnych i czynił nadludzkie wysiłki, by je w jakiś sposób pogodzić ze sobą.

Tak więc nowe regulacje nie zadowolily nikogo: piesi będą rozgoryczeni nowymi obowiązkami, jakie na nich zostały nałożone, kierowcy zaś będą twierdzić, że zasada pierwszeństwa pieszych na pasach spowoduje monstrualnej długości korki i uniemożliwi praktycznie ruch w zatłoczonych ulicach wielkiej aglomeracji. Pora więc na przedstawienie własnego stanowiska.

Uważam osobiście, że obecne rozwiązanie jest rzeczywiście niekonsekwentne, jest jak gdyby realizacją starego polskiego porzekadła o ogarku i świeczce. Ustawodawca bowiem czynił starania, by zadowolić wszystkich, nie zadowolając w konsekwencji nikogo. W gruncie rzeczy nowe przepisy utrudniają nieco sytuację i kierowców, i pieszych i nie sądzę, by likwidowały kryminogenną sytuację drogową w rejonie przejść dla pieszych. Ale skoro sięgam po słowa krytyki, to muszę lojalnie dodać, że w obecnej sytuacji nie widzę idealnego rozwiązania, bo ruch drogowy nie może wyłączyć ruchu pieszego i — odwrotnie. Rozwiązaniem takim byłaby budowa przejść podziemnych i kładek ponad ulicami, ale koszt tych inwestycji powoduje, że stanowią i stanowiąc będą przez długie jeszcze lata nierealne marzenia. Częściowym rozwiązaniem mogłoby być większe nasycenie szczególnie ruchliwych dzielnic miejskich regulacją świetlną lub ustawienie na każdym skrzyżowaniu nie posiadającym regulacji świetlnej milicjanta kierującego ruchem. Ponieważ jednak również i to jest niemożliwe, przeto musimy się pogodzić z tym, że niebezpieczne sytuacje w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań będą istnieć także w przyszłości. A może — skoro przepisy okazują się bezradne — działać będzie zasada zaufania ograniczonego, raz jeszcze ratując judykaturę z opresji?

W tych warunkach trudno by było przyjąć z aprobatą nowe rozwiązania legislacyjne, choć — jak powiadam — nie sposób znaleźć rady na sytuację wywołaną przez burzliwy rozwój motoryzacji w świecie.

#### IV

Bardzo istotną zmianę w ruchu drogowym wprowadza art. 15 ustawy, poświęcony włączaniu się do ruchu autobusów w obszarze zabudowanym. Jak wiadomo, zgodnie z dotychczas obowiązującymi przepisami pojazd mechaniczny znajdujący się na drodze miał bezwzględne pierwszeństwo przed pojazdem włączającym się do ruchu na tej drodze; w konsekwencji autobusy, które zatrzymywały się w zatokach lub bezpośrednio przy chodnikach musiały przed włączeniem się do ruchu przepuszczać wszystkie pojazdy nadjeżdżające z tyłu i dopiero po uzyskaniu wolnej przestrzeni niezbędnej do całkowitego włączenia się do ruchu dokonać tego manewru. W dużym ruchu miejskim było to bardzo trudne i w konsekwencji powodowało bardzo znaczne ograniczenie prędkości ruchu środków komunikacji miejskiej oraz zwiększało zmęczenie kierowców i mechanizmów autobusów, nie mówiąc już o wcale niebagatelnych przepalach paliwa. Obecnie ustawa w powołanym wyżej przepisie art. 15 wprowadza zasadę odwrotną, a mianowicie taką, że to właśnie autobus włączający się do ruchu ma teraz bezwzględne pierwszeństwo przed pojazdami znajdującymi się w ruchu na drodze, którą zamierza jechać, przy czym bezwzględność tej zasady powoduje, że po stronie kierowców tych ostatnich pojazdów istnieje obowiązek zwolnienia prędkości, a nawet, jeżeli jest to niezbędne, zatrzymanie samochodu.

Trudno jednoznacznie stwierdzić, czy ten bardzo daleko idący wariant rozwiązania będzie maksymalnie korzystny. Kierowcy autobusów powitają go z ulgą, kierowcy innych pojazdów — z niemalą rozpaczą. Realizacja zasady płynącej z art. 15 ustawy niewątpliwie wywrze korzystny wpływ na szybkość i wygodę ruchu środków miejskiej komunikacji, ale z drugiej strony niewątpliwie też „skomplikuje życie” innym kierowcom. Czas pokaże, czy to rozwiązanie jest trafne. Konieczne jednak trzeba się w związku z tym przyjrzeć lepiej obecnemu usytuowaniu przystanków autobusów i zlikwidować nieszczęsne pasy wydzielone wyłącznie dla trakcji miejskiej, które tyle złej krwi wywołują w dużych miastach. Mówiąc o treści art. 15 ustawy trzeba zwrócić uwagę, że kierowcy autobusów będą uzyskiwać pierwszeństwo, o którym mowa, dopiero po zasygnalizowaniu zamiaru włączania się do ruchu; jeżeli sygnału takiego nie będzie, kierowcy poruszający się po drodze mają prawo korzystać z niej w sposób płynny.

## V

W każdej regulacji ruchu problemem wielkiej wagi jest prędkość pojazdów ustalana jak gdyby na przecięciu się wymagań bezpieczeństwa i możliwie szybkiego, ekonomicznego i wygodnego ruchu drogowego. W dziedzinie tzw. limitów prędkości dozwolonej, ustawa zdradza wyraźną tendencję do podwyższenia prędkości. Zanim jednak powiem parę słów na ten temat, muszę z aprobatą powitać fakt, że znikło z przepisów dawne, tak nieszczęśliwe rozwiązanie rozporządzenia, iż kierowca „powinien prowadzić pojazd z taką prędkością, by miał możliwość zatrzymania go” (por. § 24 pkt 3 rozporządzenia). Przepis ten był tak ogólnikowy, że nie miał żadnego praktycznego zastosowania, natomiast dawał podstawę do prawnokarnej negatywnej oceny zachowania się kierowcy właściwie w każdej sytuacji, gdy nastąpił wypadek drogowy. W ręku niedoświadczonego sędziego była to broń straszliwa. Rzeczywiście, w swojej praktyce spotykałem nieraz stwierdzenia sądu, że „wprawdzie (...) itd. itd.”, ale skoro zaszedł wypadek, to jest to samo przez się dowodem prowadzenia pojazdu z prędkością nadmierną. Twierdzenia te miały czasem posmak wręcz humorystyczny i moi czytelnicy mogliby pomyśleć, że popadam tu w przesadę. A jednak naprawdę został wydany wyrok, w którym sąd napisał wręcz, że kierowca — zgodnie z cytowanym wyżej przepisem — spowodował wypadek, albowiem nie zatrzymał pojazdu „na miejscu”, tak jakby prawa fizyki zatrzymanie pojazdu „na miejscu” czyniły całkiem możliwym i prostym.

Otóż nowa ustawa podwyższa, jak wspomniałem, limity prędkości dozwolonej. Tak więc prędkość dozwolona w terenie zabudowanym dla pojazdów osobowych wynosi obecnie 60 km/godz., podczas gdy pod rządem dotychczasowych przepisów wynosiła 50 km/godz. Poza terenem zabudowanym zachowano wprawdzie dotychczasową prędkość 90 km/godz., ale podwyższono ją do 110 km/godz. na autostradach i drogach przeznaczonych tylko dla pojazdów samochodowych; znacznie też podwyższono dozwoloną prędkość autobusów. Zmiany te witam z zadowoleniem. Część społeczeństwa, zwłaszcza starsze pokolenie, widzi w rosnącej prędkości pojazdów szczególnie zagrożenie i nie przyjmuje do wiadomości faktu, że powiększenie prędkości transportu samochodowego jest jednym z warunków jego wartości ekonomicznej. Otóż trzeba pamiętać, że szereg najnowszych rozwiązań stosowanych w nowoczesnych pojazdach, jak — wymieniam je tylko przykładowo — hamulce tarczowe, wspomaganie układów kierowniczych, inne umieszczanie środka ciężkości, stosowanie specjalnych osłon przeciwkolidyjnych itp., sprawia, że samochody są bezpieczniejsze, bo lepiej „trzymają się drogi”, lepiej hamują, nie wpadają



w poślizg itd. Nie sędzę, by prędkość 110 km/godz. miała być bardziej niebezpieczna niż prędkość 90 km/godz. Oczywiście trudno zaprzeczyć, że gdy już do kolizji dojdzie, działają siły mechaniczne zależne od rozwijanej prędkości. Temu ryzyku jednak zapobiega się m.in. przez wprowadzenie obowiązku zakładania pasów bezpieczeństwa oraz wspomniane już zmiany konstrukcyjne.

Trzeba wreszcie powiedzieć sobie wyraźnie, że przepis ograniczający prędkość samochodów w terenie zabudowanym do 50 km/godz. był właściwie przepisem martwym, którego nikt nie respektował, bo... respektować nie mógł. Po prostu nowoczesne samochody nie są do takich prędkości przystosowane i nasi dzielni milicjanci, pobierając z rzadka mandaty za przekraczanie tak limitowanej prędkości, czynili to bez żadnego przekonania.

Z powyższych względów uważam, że podwyższenie limitów prędkości jest pociąganiem trafnym. Byłbym nawet zwolennikiem dalszego ich podwyższenia na szerokich arteriach, zwłaszcza o jednym kierunku ruchu; myślę, że można to uczynić przez ustawienie określonego znaku, a podstawą prawną tego będzie art. 17 pkt 4 ustawy.

Ustawa nie reguluje problematyki tzw. prędkości bezpiecznej w warunkach, jakie istnieją po zapadnięciu zmroku. Czytelnicy „Palestry” są oczywiście zorientowani w dyskusji, jaka się na ten temat toczyła i toczy zarówno w środowiskach zbliżonych do Polskiego Związku Motorowego jak i w organach wymiaru sprawiedliwości. Mówiąc krótko, istnieją w tej mierze dwa zasadnicze poglądy: pierwszy z nich nakazuje rozwijanie po zmroku tylko takiej prędkości, przy której pojazd może być skutecznie zatrzymany przed ewentualną przeszkodą na odcinku drogi oświetlonym przez własne światła, pogląd zaś drugi wychodzi z założenia, iż kierowca ma prawo liczyć na to, że jeśli na drodze znajduje się przeszkoda, to będzie ona należycie oznakowana (oświetlona), i że w konsekwencji może on rozwijać prędkość, przy której będzie istniała możliwość skutecznego zatrzymania pojazdu na dystansie, z jakiego przeszkoda ta, a raczej jej oznakowanie będzie widoczne. Oba poglądy mają swoich gorących zwolenników, oba też znalazły wyraz także w judykaturze sądowej. Brałem udział w dwóch postępowaniach sądowych aż do Sądu Najwyższego włącznie, w których zapadłe orzeczenia zakończyły się całkiem przeciwstawnymi sobie rozstrzygnięciami.

Problem jest bardzo ważny w dobie rozwijającego się transportu drogowego oraz w sytuacji, gdy zwiększające się nasycenie ważnych dróg międzynarodowych powoduje, iż transport odbywa się bardzo często w nocy. Hołdowanie pierwszej z zasad przekreśla właściwie ekonomiczny transport, albowiem dozwolone prędkości czyniłyby go niezwykle powolnym, powodowałyby jakościowe zmiany w eksploatacji pojazdów i w kosztach, nie mówiąc już o męce samych kierowców, którzy byłiby zmuszani do ustawicznego ograniczania i zwiększania prędkości. Sędzę, że dyskusja na ten temat trwać będzie w dalszym ciągu. Jeżeli jednak miałbym się zabawić w proroka w tej sprawie, to powiem, że w perspektywie czasowej niewątpliwie musi zwyciężyć pogląd drugi. Ciężki pojazd drogowy znajdujący się na drodze przeznaczonej tylko dla ruchu pojazdów mechanicznych upodobni się do pociągu towarowego, który porusza się po szynach z prędkością uzależnioną jedynie od rozkładu jazdy, a zatem zupełnie niezależnie od warunków widoczności.

## VI

W nowoczesnym ruchu drogowym wiele uwagi zwraca się na regulacje dotyczące wyprzedzania, co o tyle nie może dziwić, że manewr wyprzedzania, zwłaszcza na

jezdniach o dwóch kierunkach jazdy, jest stosunkowo niebezpieczny i dlatego wymaga rygorystycznego zachowania się obu użytkowników drogi, to jest tego, który wyprzedza, i tego, który jest wyprzedzany. Otóż dla zapewnienia płynności ruchu oraz zmniejszenia ryzyka związanego z manewrem wyprzedzania ustawa wprowadza następujące innowacje:

- a) wprowadza obowiązek wyprzedzania pojazdu szynowego wyłącznie z jego prawej strony,
- b) taki sam obowiązek wprowadza w sytuacji, gdy pojazd zasygnalizuje zamiar skrętu w prawo,
- c) uprawnia do wyprzedzania pojazdów z prawej strony na jezdniach jednokierunkowych oraz na takich jezdniach dwukierunkowych, na których są co najmniej dwa pasy ruchu.

Myślę, że innowacje te są szczęśliwe, zniknie zhora kierowców, którzy podążają za pojazdem sygnalizującym zamiar skrętu w lewo i mimo że pojazd ten, ze zrozumiałych przyczyn, ogranicza prędkość, muszą jednak podążać za nim i oczekiwać na zakończenie manewru skrętu, by potem kontynuować jazdę na wprost, a z drugiej strony znacznie bardziej płynna jazda „na wprost” przyspieszy ruch drogowy.

## VII

Zmianie ulega system ruchu na skrzyżowaniach, na których odbywa się ruch okrężny, czyli na tzw. rondach. Jak wiadomo, pod rządą dotychczas obowiązujących przepisów istniała zasada, że z wyjątkami wynikającymi z konkretnych znaków drogowych pierwszeństwo przejazdu miał zawsze ten pojazd, który nadjeżdżał z prawej strony; w języku ruchowców nazywało się to „prawem prawej ręki”. Od tej zasady wprowadzono wyjątek polegający na tym, że pojazdy znajdujące się już w ruchu okrężnym na skrzyżowaniu miały zawsze pierwszeństwo (por. § 26 obowiązującego od niedawna rozporządzenia). Otóż nowa ustawa znosi ten wyjątek i wprowadza system, że „prawo prawej ręki” obowiązuje bezwzględnie. Jednolitość zasad ma, zdaniem ustawodawcy, ułatwić ruch. Za zmianą dotychczasowego systemu przemawiał także wzgląd na ujednoczenie naszych przepisów wewnętrznych z wymaganiami ruchu międzynarodowego.

Czy inicjatywa ustawodawcy jest trafna i czy zmiana przepisu rzeczywiście ułatwi ruch na rondach? Myślę, że na to pytanie będzie można odpowiedzieć dopiero po pewnym czasie. Toteż pilnie będziemy obserwować działanie nowego przepisu. Sam ustawodawca, jak się wydaje, nie jest pewien trafności nowego rozwiązania i bynajmniej nie wyklucza tego, że przed wjazdem na rondo może być ustawiony znak zmieniający nowo wprowadzony system. Osobiście przypuszczam, że na tych rondach, na których ruch rozkłada się równomiernie we wszystkich kierunkach (jest tam takie samo nasycenie jezdni), „prawo prawej ręki” okaże się rozwiązaniem korzystnym, natomiast tam, gdzie istnieje wyraźna przewaga ruchu w jednym kierunku, nowy przepis utrudni korzystanie z ronda, zakłóci płynność ruchu i może się stać nawet powodem zwiększenia ryzyka kolizji.

Ta moja obawa wiąże się także z faktem, że dotychczasowy system zyskał aprobatę społeczną. Pierwszeństwo kierowcy, który już znajduje się w ruchu okrężnym, jest mocno zakodowane w świadomości kierowców. Dodam tu, że nie przemawia do mnie zapewnienie zawarte w motywach kodyfikacyjnych, że ta innowacja ma na celu dostosowanie naszego ruchu wewnętrznego do przepisów obowiązujących w innych krajach o bardziej rozwiniętej motoryzacji oraz ruchu

międzynarodowego, z praktyki własnej bowiem wiem, że na przykład na Placu Gwiazdy w Paryżu wokół Łuku Triumfalnego istnieje system ruchu oparty na bezwzględnym pierwszeństwie kierowców, którzy już znajdują się w ruchu okrężnym.

Czas pokaże rzeczywistą wartość innowacji wprowadzonej przez ustawę.

### VIII

Art. 33 ustawy wprowadza nowy obowiązek, a mianowicie obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa. Obowiązek ten dotyczy wszystkich osób zajmujących miejsce obok kierowcy, tj. z przodu pojazdu, oraz samego kierowcy; zwolnieni są od tego obowiązku jedynie kobiety w ciąży, kierowcy taksówek oraz osoby, którym lekarze zalecili niekorzystanie z takich pasów.

Przepis o używaniu pasów witam z zadowoleniem, zwłaszcza że obowiązuje on jedynie poza terenem zabudowanym, albowiem doświadczenie uczy, że dla osób znajdujących się na siedzeniu obok kierowcy kolizje czołowe są szczególnie niebezpieczne (stąd powszechnie używany zwrot „miejsce samobójcy”). Osobiście nie używałem dotychczas pasów bezpieczeństwa, trzeba jednak będzie porzucić dotychczasowy nawyk swobody w kabinie samochodu i poddać się słusznemu przepisowi.

Przepis sąsiadujący z omawianym artykułem, mianowicie art. 34 ustawy, wprowadza bezwzględny obowiązek korzystania z helmu ochronnego dla kierowcy motocykla i jego pasażera. Wiem, że nasze helmy są bardzo niewygodne, że utrudniają słyszalność sygnałów dźwiękowych, że nie zawsze są estetyczne, ale również i w tych sytuacjach — jak uczy doświadczenie — wielu nieszczęśliwych w skutkach wypadków dałoby się uniknąć, gdyby upadający z motocykla miał na głowie hełm ochronny.

### IX

Ważną praktycznie jest zmiana przepisu regulującego sposób używania świateł po zapadnięciu zmroku. Otóż pod rządem dotychczas obowiązujących przepisów kierowcy byli obowiązani korzystać z tzw. świateł pozycyjnych, chyba że droga, po której pojazd się porusza, jest niedostatecznie oświetlona. Ocena, czy droga jest, czy też nie jest dostatecznie oświetlona, pozostawiona była samemu kierowcy.

Trzeba powiedzieć, że samochód korzystający wyłącznie ze świateł pozycyjnych jest o zmroku stosunkowo źle widoczny i niejednokrotnie piesi mieli możliwość zauważenia takiego pojazdu dopiero wtedy, gdy był on już bardzo blisko toru ich poruszania się. Od dawna więc postulowano zmianę obowiązującego przepisu i obecnie ustawa w art. 42 ust. 1 wprowadza bezwzględny obowiązek korzystania — w obszarze zabudowanym — ze świateł mijania. Jak wiadomo, światła te oświetlają w warunkach zwykłej przejrzystości powietrza dystans ok. 40 metrów, a są widoczne ze znacznej odległości. Dlatego sądzę, że przepis art. 42 ustawy jest korzystny zarówno dla kierowców jak i dla pieszych. Obowiązek ten dotyczy oczywiście także kierowców poruszających się na motocyklach.

### X

Ustawa zachowuje w pełni uzasadniony obowiązek całkowitej trzeźwości kierowcy oraz zakaz używania środków, które mogą mieć wpływ na zachowanie przez niego pełnej zdolności psychomotorycznej. Nie sądzę, by ktokolwiek chciał kwestio-

nować ten warunek ustawy, w razie bowiem używania alkoholu zdolność psychomotoryczna kierowcy spada gwałtownie.

Aprobując całkowicie stanowisko ustawodawcy, chciałbym jednak wyrazić ubolewanie, że ustawodawca, używając pojęć „stan nietrzeźwości” oraz „stan po użyciu alkoholu” (lub podobnie działającego środka), nie wprowadził do ustawy definicji tych pojęć ani w słowniczku zawartym w art. 4 ustawy, ani w przepisie szczególnym. Jak wiadomo, pojęcia te zostały wprowadzone przez cyt. wyżej wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej z dnia 28 lutego 1975 r. (por. pkt 7 wytycznych). Określają one, że stan nietrzeźwości to stan, w którym we krwi człowieka znajduje się alkohol przekraczający 0,5‰ (pomijam tu problem błędu laboratoryjnego i jego skutki praktyczne), natomiast stan wskazujący na użycie alkoholu to taki stan, w którym we krwi dawka przekracza 0,2‰ alkoholu. Limity wprowadzone przez wytyczne SN są dyskusyjne. O ile mi wiadomo, tzw. próg trzeźwości w wysokości 0,5‰ jest najniższy w Europie i nie brak głosów, że jest on zbyt niski. Osobiście wypowiadałem się zawsze za pozostawieniem go bez zmian, ze względu na bardzo niską kulturę spożywania alkoholu w naszym kraju. Myślę jednak, że zasada jasności ustawy powinna była spowodować wprowadzenie definicji obu pojęć do ustawy, zwłaszcza że zawiera ona szereg definicji mających o wiele mniej ważne znaczenie.

## XI

Działy III—VII ustawy dotyczą pojazdów i ich warunków technicznych, kwestii podmiotowych dotyczących kierowców, badania sprawności fizycznej i psychicznej kierowców, zezwoleń na prowadzenie pojazdów, uprawnień czynników kontrolnych. Są to przepisy bardzo szczegółowe, nie wprowadzające jednak jakościowych zmian, i sądzę, że czytelnicy „Palestry” zapoznają się z nimi dostatecznie przez ich przeczytanie.

Natomiast zanim zakończę swój artykuł, chciałbym zwrócić uwagę na bardzo ważną nowelizację kodeksu karnego oraz kodeksu wykroczeń, dokonaną w ustawie-Prawo o ruchu drogowym w jej art. 88 i 89. Jak wiadomo, w razie orzekania kary dodatkowej, o której mowa w art. 83 k.k. oraz art. 29 k.w., bieg tej kary rozpoczynał się z chwilą często odległą od zatrzymania tzw. prawa jazdy. Stąd też kierowca pojazdu mechanicznego, skazany np. na karę dodatkową 3 lat zakazu prowadzenia pojazdu mechanicznego, w praktyce pozbawiony był tego prawa na czas niejednokrotnie znacznie dłuższy. Otóż wspomniane przepisy ustawy wprowadziły zasadę, że na poczet kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdu mechanicznego zostaje zaliczony (obligatoryjnie!) okres zatrzymania tego prawa. Jest to zmiana ważna i nie powinna ująć uwagi obrońców w sprawach drogowych, tak jak to się dzieje czasem z normą art. 89 k.k. Nie mniej ważną zmianą jest także możliwość odzyskania przez kierowcę prawa jazdy, które było mu odebrane na stałe, możliwość realizowaną zgodnie z treścią art. 92 ustawy.

Kończąc, muszę przeprosić czytelników „Palestry” za stosowanie przeze mnie metody wybiórczej przy omawianiu innowacji ustawy oraz za zbytnią skrótowość wypowiedzi, jednakże na pełną analizę przepisów nowej ustawy nie pozwalają zamierzone ramy niniejszego artykułu.