

WPLYW WARUNKÓW TECHNICZNYCH POJAZDÓW NA POZIOM BEZPIECZEŃSTWA I PORZĄDKU W RUCHU DROGOWYM

Dr inż. Konrad JURGILEWICZ

Badanie wyznaczników aktualnego poziomu bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego wskazuje na fundamentalną rolę państwa w ochronie omawianej sfery. Nie ulega wątpliwości, że formalnoprawnym przejawem dyrektywnej funkcji państwa w tym zakresie jest realizacja przez uprawnione organy administracji publicznej, a w szczególności przez Policję zadań wynikających z powierzonych im przez prawodawcę kompetencji.

Zgodnie bowiem z treścią art. 1 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji [1] ustawodawca wskazał, że jednym z podstawowych zadań Policji jest ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania.

Stosownie natomiast do treści art. 129 ust. 1-3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym [2] czynności polegające na czuwaniu nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowaniu ruchem oraz jego kontrolowaniu przede wszystkim należą do zadań Policji dysponującej zakresem licznych (przewidzianych prawem) uprawnień możliwych do zastosowania w ramach przedmiotowej ochrony.

Efektywność wypełnianych powinności w omawianym zakresie jest – co do zasady – uzależniona zarówno od stanu organizacji poszczególnych organów administracji publicznej, występujących między nimi powiązań kompetencyjnych i koordynacyjnych, jak również od zaplecza w postaci struktur materialno-intelektualnych działających w ich strukturach oraz prowadzenia odpowiedniej polityki personalno-kadrowej. Istnieje więc konieczność rozwoju sprawnie funkcjonującego systemu zarządzania bezpieczeństwem i porządkiem ruchu drogowego, który uwzględniałby szereg kategorii, tj.: prawne, organizacyjne, czy finansowe podstawy działalności prewencyjnej oparte na zasadach współpracy i koordynacji tychże działań. Ochrona bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego niewątpliwie winna więc ulegać ciągłej optymalizacji zarówno w zakresie produkcji wysokiej jakości pojazdów, jak również rozwoju sieci drogowej, w szczególności, że na krajowych drogach z roku na rok intensywnie wzrasta liczba pojazdów silnikowych [3].

Dynamicznie rozwijająca się motoryzacja niewątpliwie uzmysławia, że w sferze ruchu drogowego coraz częściej futurizm przenika się wzajemnie z postępem technologicznym, co jest dostrzegalne zwłaszcza w zakresie konstrukcji pojazdów silnikowych. Współczesne środki transportu zaspokajające w szczególności indywidualne cele, wpływają także na zbiorowy rozwój całego społeczeństwa [4].

Jak pokazuje rzeczywistość, z ruchem drogowym wiążą się także liczne zagrożenia dotyczące jego uczestników, których przejawem są zdarzenia drogowe w postaci wypadków, kolizji bądź katastrof drogowych stanowiących cenę takiego rozwoju technicznego [5].

Motoryzacja zatem przynosząc niepodważalne korzyści w postaci możliwości szybszego przemieszczania się, wygodnych warunków lokomocji, czy coraz szerszych możliwości docierania przez człowieka do różnych miejsc, niesie ze sobą również ujemne skutki. Poza tym, jak słusznie zauważył J. Wicher: *liczba pojazdów i użytkowników dróg oraz powszechne wykorzystanie samochodów do celów transportowych powodują, że problem zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów jest jednym z ważniejszych do rozwiązania we współczesnym świecie* [6].

W literaturze podkreśla się, że ochrona bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego stanowi funkcję współdziałania systemu modelowych elementów, do których należą: człowiek, pojazd, droga oraz ruch drogowy w określonych warunkach zewnętrznych, przy określonych prawie przepisach i zasadach ruchu drogowego. Wskazane pojęcia stanowią przykład ścisłych komponentów należących do podstawowych elementów systemu ruchu drogowego [7].

Każdemu uczestnikowi ruchu [8], niezależnie od jego roli na drodze przysługuje prawo korzystania z dróg publicznych zgodnie z ich przeznaczeniem, poza wyraźnie przewidzianymi przez prawo wyjątkami, na zasadzie równości. Korzystanie z drogi publicznej zgodnie z jej przeznaczeniem ma głównie zastosowanie w ramach poruszania się po niej uczestników tego ruchu. Jest więc rzeczą zrozumiałą, że chodzi w tym wypadku o przemieszczanie się, pokonywanie odległości, względnie transport ludzi lub towarów w warunkach, które są najbardziej ekonomiczne [9].

Wykorzystanie natomiast drogi publicznej w innym celu, niż zwykle poruszanie się mogące zakłócić lub utrudnić ruch drogowy dopuszczalne jest tylko w wyjątkowych sytuacjach, przy jednoczesnym spełnieniu wymogów formalnych [10].

Istotnym więc elementem należącym do wskazanego wyżej systemu ruchu drogowego, jednocześnie wpływającym na jego poziom bezpieczeństwa i porządku są pojazdy. Niewątpliwie zatem ich stan techniczny powinien odpowiadać standardom określonym w przepisach powszechnie obowiązujących. Ustawodawca w dziale III Kd, zatytułowanym „Pojazdy” sprecyzował uwarunkowania formalno-techniczne, których spełnienie uprawnia posiadacza pojazdu do jego stosowania w ruchu drogowym.

W myśl treści art. 66 ust. 1 pkt 1–6 Kd (którego adresatem wydają się być producenci aut) pojazd uczestniczący w ruchu powinien być zbudowany, wyposażony oraz utrzymany w takim stanie, aby korzystanie z niego:

- nie zagrażało bezpieczeństwu osób w nim jadących lub innych uczestników ruchu oraz nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę,
- nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych,
- nie powodowało wydzielania szkodliwych substancji w stopniu przekraczającym wartości określone w przepisach szczegółowych,
- nie powodowało niszczenia drogi,
- nie powodowało zakłóceń radioelektrycznych w stopniu przekraczającym wartości określone w przepisach szczegółowych oraz
- zapewniało dostatecznie pole widzenia kierowcy wraz z łatwym, pewnym i wygodnym posługiwaniem się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy jednoczesnym jej obserwowaniu.

Wskazane powyżej przesłanki mają charakter ogólny, zaś szczegółowa regulacja dotycząca warunków technicznych pojazdów i ich wyposażenia została uregulowana w treści rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz ich niezbędnego wyposażenia [11].

Problematyka wadliwego stanu technicznego pojazdów mająca bezpośrednią przyczynę wypadków drogowych wielokrotnie stanowi element badawczy mniej istotny, niż ustalenie nieprawidłowości w zachowaniu sprawcy wypadku, tym bardziej że statystycznie wpływ tych elementów na omawianą sferę jest nieduży [12].

Warto również w tym miejscu przywołać orzecznictwo w przedmiotowym zakresie. W jednym ze swoich orzeczeń Sąd Najwyższy zajął wymowne stanowisko, z którego wynika, że *prowadzenie samochodu z niesprawnym układem hamulcowym jest naruszeniem zasad bezpieczeństwa, a więc znamieniem przestępstwa spowodowania wypadku drogowego* [13].

Natomiast Naczelny Sąd Administracyjny w innym ze swoich wyroków podkreślił, że *ochrona zdrowia i życia wszystkich uczestników ruchu drogowego leży w interesie społecznym, jest więc szczególnym obowiązkiem organu dbałość o niestwarzanie zagrożeń na drogach przez pojazdy nieprzystosowane do jazdy po prawej stronie jezdni. Auto z umieszczoną po prawej stronie kierownicą – z istoty rzeczy – konstrukcyjnie nie jest przystosowane do ruchu prawostronnego, jaki odbywa się na drogach RP, a to powoduje, że poruszanie się takiego pojazdu po drogach naraża na niebezpieczeństwo nie tylko kierującego takim pojazdem, ale także inne osoby, które korzystają z dróg* [14].

Na podstawie powyższych orzeczeń można wskazać, że posiadanie przez kierującego wiadomości o niesprawności technicznej pojazdu, jeżeli stanowi przyczynę wypadku drogowego, świadczy na jego niekorzyść. Natomiast naruszenie zasad bezpieczeństwa w tym zakresie ma wówczas charakter umyślny. Ponadto należy również podkreślić wagę innych kategorii. W odniesieniu do pojazdów istnieją dwie grupy mechanizmów i urządzeń, które wpływają na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Stanowią one bezpieczeństwo czynne i bierne. Bezpieczeństwo czynne dotyczy sytuacji powstających przed dojściem do zdarzenia drogowego, zaś bierne związane jest z minimalizacją skutków następczo po zdarzeniu.

Jak podkreśla się w literaturze – bezpieczeństwo czynne dotyczy statyczności pojazdu. Na jej zwiększenie wpływ mają urządzenia ułatwiające manewrowanie pojazdem w postaci ABS, czy jazdy po łuku – ESP. Poza tym ważnym elementem jest odpowiedni kształt nadwozia, ponieważ pochłania energię zderzenia poprzez odpowiednie rozmieszczenie i ukształtowanie strefy kontrolowanego zgniotu. Inne elementy to zamontowanie odpowiednich urządzeń w postaci poduszek powietrznych, zagłówków, czy nowoczesnych foteli i fotelików dla dzieci.

Do równie istotnych elementów wpływających na wysoką jakość pojazdu zaliczane są także układy hamulcowe, kierownicze oraz zawieszenia. W odniesieniu do pierwszego elementu podkreśla się, że największe bezpieczeństwo osobie prowadzącej pojazd zapewniają układy hamulcowe z materiałów ceramicznych, które wykonywane są z włókien węglowych w warunkach wysokiej temperatury. Dzięki tej technologii istnieje możliwość szybkiego zahamowania i wyraźnego skrócenia drogi hamowania przy gwałtownym naciśnięciu na pedał hamulca.

Odnosnie do układu kierowniczego należy z jednej strony podkreślić kluczową potrzebę stosowania rozwiązań wspomagających prowadzenie pojazdu, a z drugiej strony uzyskiwanie takiej sztywności kierownicy, aby odczucie zwrotne było jak najmniej uciążliwe dla kierującego [15].

Interesującą współcześnie próbę rozwiązania występujących problemów ze wspomaganiem układu kierowniczego w pojazdach stanowi silnik umieszczony w jego tylnej części wraz z elektrohydraulicznymi urządzeniami wspomagającymi. Taki rezultat zapewnia możliwość osiągnięcia dużej prędkości wraz z precyzją działania, co wpływa na bezpieczne prowadzenie takiego pojazdu. Natomiast właściwa konstrukcja zawieszenia pojazdu również ma istotny wpływ na bezpieczeństwo osób nim poruszających się, a w szczególności na sposób sterowania pojazdem. Współcześnie do wysokiej klasy rozwiązań konstrukcyjnych przedmiotowego elementu należą między innymi: ADS – układ adaptacyjnego tłumienia, ABC – aktywne sterowanie nadwoziem, czy ECS – zawieszenie sterowane elektronicznie [16].

Wskazane powyżej technologie stosowane w nowoczesnych pojazdach zmniejszają wady konstrukcyjne drogi, po której poruszają się pojazdy, dzięki czemu istnieje możliwość uniknięcia drgań, wstrząsów, co niewątpliwie wpływa na zwiększenie komfortu jazdy, jednocześnie zmniejszając działania ujemnie wpływające na psychofizyczne poczucie kierowcy.

Warto zwrócić uwagę, że wraz z postępem technicznym w różnych sferach życia publicznego, a w szczególności w dziedzinie motoryzacji także oczekiwania społeczne wymuszają stosowanie przez producentów pojazdów silnikowych urządzeń, coraz bardziej wspomagających pracę kierowcy. Dlatego też powstające na omawianym gruncie rozwiązania konstrukcyjne mają przede wszystkim na celu zwiększyć komfort jazdy, jak również stworzyć odpowiednie warunki do bezpiecznego poruszania się nim.

Niewątpliwie wśród takich rozwiązań będą znajdować się radarowe układy zachowania odległości (układy ICC i pochodne), które rozpoznają obiekt na drodze jednocześnie identyfikując jego odległość i prędkość względną. W następstwie uruchamiają układ automatycznej regulacji, która dostosowuje odległość i prędkość pojazdu do parametrów ruchu innego pojazdu, zaś wynikiem tego działania jest przyhamowanie lub całkowite zatrzymanie pojazdu. Jeszcze innym rozwiązaniem jest automatyczne prowadzenie pojazdu poprzez samoistne rozpoznawanie drogi lub odbierania informacji o jej przebiegu, zabezpieczenie kierowcy przed zaśnięciem za kierownicą, rozszerzenie informacyjności świateł sygnalizacyjnych, czy układy nawigacyjne wykorzystujące łączność satelitarną [17].

Biorąc powyższe pod uwagę, a w szczególności uwzględniając ciągły rozwój motoryzacji ustawodawca w kodeksie drogowym nałożył na producentów lub importerów szereg różnych obowiązków. Jednym z nich jest obowiązek uzyskania świadectwa homologacji dla każdego nowego typu pojazdu, przedmiotu ich wyposażenia i części, które musi zostać wydane przez ministra właściwego do spraw transportu [18].

Warunkiem dopuszczenia pojazdu do ruchu jest posiadanie przez kierującego odpowiedniego dokumentu stwierdzającego uzyskanie homologacji. Ponadto pojazd musi być zarejestrowany i zaopatrzone w zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne, a w przypadku pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli, w nalepkę kontrolną. Rejestracji pojazdu dokonuje, na uprzedni wniosek jego właściciela, starosta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania właściciela pojazdu (siedzibę). Wydaje przy tym dowód rejestracyjny i wspomniane zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne oraz nalepkę kontrolną, jeżeli jest wymagana [19].

Poza tym właściciel danego pojazdu ma obowiązek na swój koszt dokonać badania technicznego, które może mieć charakter badania przeprowadzanego przed pierwszą rejestracją (gdy pojazd znajduje się na terytorium RP), okresowego (przeprowadzane corocznie) lub dodatkowego (w szczególnych przypadkach wyraźnie wskazanych przez ustawodawcę) [20].

Należy również podkreślić, że akty prawne dotyczące wymagań homologacyjnych pojazdów są określone zarówno w aktualnych rozporządzeniach wydawanych przez odpowiedniego ministra i ogłaszanych w Dzienniku Ustaw, w odpowiednich obowiązujących Polskich Normach, jak również w regulaminach ECE ONZ. Przepisy krajowe w przedmiotowym zakresie są zbieżne zarówno z Regulaminem Europejskich Komisji Gospodarczych ONZ, jak też z zawartymi porozumieniami europejskimi [21].

Wyraźnie widać więc, że stan techniczny pojazdu oraz jego sprawność zdecydowanie wpływają na ochronę przedmiotowej sfery. Mimo że liczba wypadków drogowych z powodu niesprawności technicznej pojazdu jest niewielka w porównaniu z innymi przyczynami głównymi, to samo przypisywanie winy sprawstwa wypadku wyłącznie kierowcy, przy pominięciu uprzedniego ustalenia stanu technicznego pojazdu jest dużym uproszczeniem.

Poza tym podkreślenia wymaga również fakt, że od niedawna Policja dysponuje pojazdami wyposażonymi w nowoczesny sprzęt pomagający funkcjonariuszom kontrolować stan techniczny pojazdów poruszających się po drogach krajowych. W dyspozycji policyjnego pojazdu znajdują się m.in.: analizator spalin, dymomierz, przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów, miernik poziomu dźwięku pojazdów oraz wysokościomierz teleskopowy [22].

Ponadto funkcjonariusze Policji mają możliwość dokonania odczytu każdego typu tachografu, co umożliwia kontrolę w zakresie przestrzegania przez kierujących przepisów o czasie pracy kierowców. Za pomocą specjalistycznego wyposażenia funkcjonariusze będą więc mogli eliminować niesprawne technicznie pojazdy, jak również auta naruszające wymagania ochrony środowiska. Należy zatem wierzyć, że innowacyjność technologiczna, wykorzystywana w konstrukcjach pojazdów, znacząco przyczyni się do intensyfikacji ochrony bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego [22].

LITERATURA

1. Dz.U. z 2011 r. nr 287, poz. 1687 z późn. zm., dalej zwana uoP.
2. Dz.U. z 2005 r. nr 108, poz. 908 z późn. zm., dalej zwana Kd.
3. M. Jurgilewicz, Z. Nowakowski, J. Rajchel, K. Rajchel, *Prawne aspekty bezpieczeństwa ruchu drogowego*, pod red. K. Rajchela, Warszawa 2011, s. 27 i n.
4. Por. K. Rajchel, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w działaniach administracji publicznej*, Rzeszów 2007, s. 27 i n.
5. Szerzej m.in.: K. Rajchel (red.), *Prawo drogowe. Wypadki*, Rzeszów 1998; T. Szczuraszek (red.), *Bezpieczeństwo ruchu miejskiego*, Warszawa 2008; M. Jurgilewicz, *Prawne aspekty wypadku drogowego i katastrofy w ruchu drogowym*, Zeszyty Naukowe WSIZiA nr 1(14) 2011.
6. J. Wicher, *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*, Warszawa 2004, s. 30.

7. Zob. K. Rajchel, *Bezpieczeństwo ruchu...*, s. 71 i n.; T. Szczuraszek (red.), *Bezpieczeństwo ruchu...*, s. 85 i n.
8. Zob. art. 2 pkt 17 Kd. Ustawodawca wskazał, że uczestnikiem ruchu drogowego jest pieszy, kierujący, a także inna osoba przebywająca w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze.
9. W. Wołoszyński, *Prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych na drogach publicznych*, Kraków 1971, s. 81–82.
10. Zob. art. 65 Kd, w którym jest mowa, że zawody sportowe, rajdy, wyścigi, przewóz osób kolejką turystyczną i inne imprezy, które powodują utrudnienia w ruchu lub wymagają korzystania z drogi w sposób szczególny, mogą się odbywać pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa porządku podczas trwania imprezy oraz uzyskania zezwolenia na jej przeprowadzenie.
11. Dz.U. z 2003 r. nr 32, poz. 262 z późn. zm. W akcie tym szczegółowo opisano m.in.: dopuszczalne wymiary, masę i nacisk osi pojazdu, elementy dotyczące wyposażenia pojazdu, świateł, hamulców i inne warunki dodatkowe dla określonych kategorii pojazdów.
12. Zob. M. Jurgilewicz, Z. Nowakowski, J. Rajchel, K. Rajchel, *Prawne aspekty...*, s. 60.
13. Wyrok SN z dnia 27 lipca 1976 r., sygn. VI KRN 113/76, OSNKW 1976, nr 10–11, poz. 129.
14. Wyrok NSA w Warszawie z dnia 26 stycznia 2009 r., sygn. I OSK 63/08, LEX nr 478283.
15. J. Wicher, *Bezpieczeństwo samochodów...*, s. 116.
16. Tamże, s. 120–126; por. R. Kaźmierczak, J. Wicher, *Wpływ obciążenia na ruch pojazdu podczas zderzenia. III Ogólnopolskie Seminarium „Bezpieczeństwo w pojazdach samochodowych”*, Zeszyt Instytutu Pojazdów 4, Politechnika Warszawska 1994, s. 27–34.
17. J. Wicher, *Bezpieczeństwo samochodów...*, s. 200 i n.
18. Art. 68 Kd; por. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz.U. z 2005 r. nr 238, poz. 2010 z późn. zm.); rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 czerwca 2005 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie i zmianę świadectwa homologacji (Dz.U. z 2005 r. nr 110, poz. 930).
19. Zob. art. 71 – 80 Kd.
20. Por. art. 81 Kd; zob. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz.U. z 2004 r. nr 223, poz. 2261 z późn. zm.).
21. J. Wicher, *Bezpieczeństwo...*, s. 46-47.
22. Zob.: <http://moto.onet.pl/1619999,1,wroclawska-drogowka-ma-nowy-sprzet,artykul.html?node=2> (stan na dzień 02 lutego 2012 r.).