



AGNIESZKA PODGÓRSKA

Uniwersytet Przyrodniczo-  
-Humanistyczny w Siedlcach  
agnieszka.anna.p@gmail.com



JAN RAJCHEL

Uniwersytet Przyrodniczo-  
-Humanistyczny w Siedlcach  
j.rajchel@uph.edu.pl

## Prawne zagadnienia bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym oraz wypadków drogowych

*Artykuł jest pierwszą z trzech części cyklu o bezpieczeństwie i porządku w ruchu drogowym. Pierwsza część dotyczy prawnych zagadnień problematyki bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym, druga część obejmuje analizę statystyczną wypadków i ich skutków, trzecia część poświęcona jest wybranym podmiotom realizującym zadania z zakresu ochrony bezpieczeństwa i porządku w ruchu na drogach*

### Istota pojęć bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym

Bezpieczeństwo i porządek ruchu drogowego stanowią pojęcia, które zostały wielokrotnie zastosowane przez prawodawcę, w szczególności w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (dalej: uPrd) [11], w innych aktach prawnych rangi ustawowej, w aktach niższego (rozporządzeniach), jak i w literaturze poświęconej tej tematyce. Pojęcia te należą do tzw. przepisów ramowych, dlatego też ich znaczenie jest niedookreślone i nieprecyzyjne. W wielu przepisach uPrd posługuje się pojęciami „bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym” choćby do sformułowania zasad ogólnych oraz przepisów szczegółowych. I tak, np. art. 3 ust. 1 uPrd zawiera określenie zasady ogólnej „uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo, gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego (...)”. Szczegółowym przepisem ramowym jest postanowienie art. 129 ust. 1 uPrd, który nakłada na Policję obowiązek czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem na drogach. Przykładem przepisów ramowych w powołanym uPrd obok tytułowych pojęć są m.in. spokój publiczny, należyta ostrożność, które określając pewien stan normatywny obligują ich adresatów do określonego zachowania, zgodnie z wolą ustawodawcy. Natomiast *ratio* ich stosowania wiąże się z minimalizacją wszelkich zagrożeń mogących wystąpić w ruchu drogowym. Przepisy ramowe zawarte są także w niektórych przepisach ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych [12].

Z przytoczonych wyżej przepisów wynika, że odróżniają one pojęcia „bezpieczeństwo i porządek ruchu” oraz „porządek publiczny”. Mimo że ustawodawca nie definiuje tych pojęć, to np. Z. Schmidt uznał pojęcie „bezpieczeństwa ruchu na drogach” jako stan faktyczny umożliwiający uczestnikom ruchu normalne współuczestniczenie w nim bez narażenia życia, zdrowia i mienia bez względu na przyczyny zagrożenia. Natomiast „porządek w ruchu na drogach” to dla niego „stan faktyczny uregulowany przez zespół norm prawnych i pozaprawnych, których przestrzeganie umożliwia uczestnikom ruchu drogowego normalne współuczestniczenie w nim (...)” [6].

R. A. Stefański natomiast stwierdza, że pojęcia bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym należy rozpatrywać w kontekście ich zagrożeń. I tak zagrożeniem porządku w ruchu jest sytuacja, która zakłóca ustalony w ruchu drogowym ład, harmonijny w nim układ, a w ich wyniku ruch staje się utrudniony, ale możliwy (np. zwiększenie uwagi). Natomiast zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu są okoliczności polegające na stworzeniu takiej sytuacji, która grozi nastąpieniem ujemnych skutków dla ruchu drogowego, jest w istocie niebezpieczeństwem, czyli sytuacją zawierającą w sobie potencjalną możliwość przerodzenia się w nowy układ, oznaczający powstanie ujemnych następstw ocenianych z punktu widzenia interesów jednostki [8].

Ciekawą teorię przyjął także K. Rajchel, który uważa, że bezpieczeństwo ruchu (jako swoisty rodzaj ostrożności) obejmuje te zasady korzystania z dróg, które powinny zapobiegać wypadkom i kolizjom drogowym oraz ich skutkom i zakłóceniom normalnego oraz prawidłowego przebiegu tego ruchu, a porządek w ruchu autor ten określił, jako zjawisko wtórne do bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych, czyli taki układ zjawisk, przedmiotów, czy działań uregulowanych przez zespół norm prawnych i norm społecznie akceptowanych, których przestrzeganie gwarantuje bezpieczeństwo ruchu na drogach publicznych [4].

Rozpatrując pojęcia: „bezpieczeństwo ruchu drogowego” i „porządek ruchu drogowego na drogach publicznych”, należy mieć na uwadze zachodzące różnice. Pojęcie „porządek ruchu” jest związane z gwarantowaniem różnorodnych stosunków społecznych, w jakie wchodzi uczestnicy ruchu w związku z korzystaniem z dróg publicznych, a „bezpieczeństwo w ruchu drogowym” obejmuje elementy zachowania się w czasie korzystania z dróg.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego, jak i porządek w ruchu drogowym mają zatem – analogicznie do pojęć „bezpieczeństwa i porządku publicznego” – niedookreślony charakter i nie są też tożsame. Brak ich legalnego znaczenia

sprawia, że występujące w literaturze przedmiotu zabiegi związane z definiowaniem odgrywają istotną rolę, szczególnie w procesie stosowania wykładni norm prawnych zawierających omawiane kategorie.

## Pojęcie wypadku drogowego, katastrofy, kolizji drogowej

W. Richter i E. Rzeszkowicz zdefiniowali przed laty pojęcie **wypadku drogowego**, jako zderzenie z innym pojazdem, człowiekiem lub przeszkodą stałą, przewrócenie się lub zjechanie z jezdni pojazdu mechanicznego, wypadnięcie człowieka z pojazdu mechanicznego, wydarzenie wewnątrz pojazdu. Zdarzenie musi mieć początek lub koniec na drodze publicznej przeznaczonej do ruchu pojazdów [5].



Fot. 1. Wypadek drogowy w Łatkowie  
Źródło: <http://kujawsko-pomorska.policja.gov.pl>

Zgodnie z Kodeksem karnym (dalej: K.k.) [10] wypadkiem drogowym jest „zdarzenie mające miejsce w ruchu lądowym, spowodowane poprzez nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem jest śmierć jednego z uczestników lub obrażenia ciała powodujące naruszenie narządu czynności ciała lub rozstrój zdrowia trwające dłużej niż 7 dni”. Inną definicję wypadku drogowego zaprezentował J. Polony. Autor podzielił wypadki na kryminalne (czyny społecznie niebezpieczne naruszające zasady w ruchu drogowym, czego skutkiem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia innej osoby, bądź poważna szkoda w mieniu nienależącym do sprawcy) oraz niekryminalne (pozostałe wypadki) [3].

Jeszcze inną definicję prezentował A. Bachrach twierdząc, że wypadek drogowy charakteryzuje się następującymi cechami: ma miejsce na drodze lub przynajmniej na drodze się rozpoczyna, bierze w nim udział co najmniej jeden pojazd znajdujący się w ruchu, powoduje co najmniej uszkodzenie ciała, albo szkodę rzeczową [1]. W *Wielkiej encyklopedii prawa* określono wypadek drogowy jako „naruszenie, chociażby nieumyślne, zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jeżeli spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa takiego zdarzenia, spowodowanie śmierci, uszkodzenie ciała lub rozstroju zdrowia innej osoby” [7].



Fot. 2. Katastrofa w ruchu drogowym  
Źródło: <http://motoryzacja.interia.pl>

Bardziej dyskusyjne jest znaczenie **katastrofy** w ruchu drogowym. Jak wskazał niegdyś A. Bachrach: „katastrofą jest takie i tylko takie spowodowanie śmierci lub zranienia ludzi, albo strat majątkowych w znacznych rozmiarach (...), które nie może być zdarzeniem mniej dotkliwym oraz uboższym w skutkach dla ludzi niż wypadek drogowy” [2].

Pojęcie katastrofy określone zostało jako każde zdarzenie w ruchu lądowym zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy oraz sprowadzające konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi lub mienie znacznych rozmiarów oraz niosące ze sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego [15]. Natomiast przestępstwem stypizowanym w K.k. jest sprowadzenie zdarzenia katastrofy, które zagraża życiu lub zdrowiu wielu ludzi, albo mieniu w większych rozmiarach (art. 173 § 1). Katastrofa w świetle postanowień tego artykułu musi się zdarzyć tylko w warunkach w ruchu i w miejscu, w którym odbywa się ruch drogowy.

**Kolizja drogowa** to zdarzenie w ruchu drogowym, którego skutkiem jest szkoda w mieniu niemająca charakteru poważnej, czyli zdarzenie, w wyniku którego osoby w nim uczestniczące nie ponoszą śmierci, ani nie doznają urazów.

Pojęcie to nie funkcjonuje jednak na gruncie prawa polskiego. W polskim prawie jako kolizję klasyfikuje się spo-



Fot. 3. Kolizja drogowa w Tokio  
Źródło: Fotolia <https://www.infor.pl>

wodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ma to swoje odzwierciedlenie w art. 86 Kodeksu wykroczeń [9].

Przytoczone powyżej definicje „katastrofy” i „wypadku drogowego” i „kolizji” w jakimś stopniu wskazują na wieloznaczność tych pojęć i pomimo podobnego znaczenia różnią się jedynie rozmiarem skutków. Trudno się jednak z tym zgodzić zważywszy na fakt, że wieloznaczność ta stwarza rozbieżność w orzecznictwie, które wielokrotnie przyjmowało istnienie np. katastrofy, podczas gdy rozmiar skutków zdarzenia tego nie usprawiedliwia.

## Zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmują pewne normy gwarancyjne, których nieprzestrzeganie wyłącza lub znacznie ogranicza bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z literatury prawniczej, orzecnictwa Sądu Najwyższego i z samych przepisów w zakresie ruchu drogowego wynika, że zasady bezpieczeństwa nie są tożsame z przepisami regulującymi ruch drogowy – są znacznie bogatsze pod względem treści. Inaczej mówiąc, na treść pojęcia zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego składa się zespół przepisów o charakterze administracyjnym określających m.in. dopuszczenie osób do kierowania oraz nieskodyfikowane reguły zawodowe, jakie ukształtowały się przy nowoczesnym ruchu drogowym przy uwzględnieniu całej wiedzy i panujących zwyczajów. W Prawie o ruchu drogowym wyszczególnione zostały dwie grupy zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego: ogólne i szczegółowe. Zasady ogólne odnoszą się do wszystkich sytuacji, a szczegółowe do określonych zachowań i manewrów (zasada ostrożności, ograniczonego zaufania i prędkości bezpiecznej), a drugą grupę stanowią zasady ustalające sposób zachowania się w określonych sytuacjach (np. zasada pierwszeństwa na skrzyżowaniu, wyprzedzania, cofania).

### Zasada ostrożności

Jest ona wyrażona w art. 3 uPrd., w myśl którego, uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze zobowiązani są zachować ostrożność albo, gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego rodzaju działania, które mogłyby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu, ruch ten utrudniać albo w związku z ruchem zakłócać spokój w porządku publicznym oraz narażać kogokolwiek na szkodę. Chodzi tu bowiem o obiektywne zachowanie uczestnika ruchu drogowego, a więc obiektywne reguły ostrożności. Zasada ostrożności jest typowym, najczęściej występującym zwrotem niedookreślonym w przepisach kodeksu. Charakterystycznym prawem dla techniki regulacji jest „szczególna ostrożność”, czyli: pieszy przechodzący przez jezdnię i torowisko obowiązany jest zachować ostrożność; kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub pas ruchu tylko przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

„Szczególna ostrożność” jest kwalifikowaną postacią „ostrożności”, tzn. podwyższoną do granic gwarantujących

skuteczność reakcji, przede wszystkim w razie zmieniającej się nieoczekiwanie sytuacji na drodze. Dotyczy ona nie tylko kierujących, ale i pieszych. Przymiotnik „szczególna” wskazuje i podkreśla, że chodzi o wyższy stopień ostrożności, czyli o zwiększenie uwagi i dostosowanie się do warunków i sytuacji zmieniającej się na drodze. Względem praktyczne zdecydowały o wypracowaniu zasady należytej ostrożności jako najwłaściwszej z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu na drogach. W wyroku SN czytamy: „Każdy kierowca jest zobowiązany do prowadzenia pojazdu samochodowego z należytą ostrożnością, a więc do przedsięwzięcia takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów samochodowych są obiektywnie niezbędne do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także do powstrzymania się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć” [19].

### Zasada ograniczonego zaufania

Z pojęciem obowiązku ostrożności wiąże się ściśle zasada ograniczonego zaufania. Pierwotną jej nazwą była zasada ograniczonej nieufności (zwana też zasadą wzajemnej nieufności), która zakładała, że kierowca musiał liczyć się z tym, iż inny uczestnik ruchu nie będzie przestrzegał obowiązujących w ruchu dyrektyw. Jednak dynamika i statystyki ruchu drogowego, reguły sprawności zawodowej tworzące model bezpieczeństwa tego ruchu oraz rozwój motoryzacji sprawiły, że zarówno w doktrynie, jak i w orzecznictwie SN zasada ograniczonej nieufności nie wytrzymała próby w praktyce, a w konsekwencji, poddana krytyce orzecnictwa Sądu Najwyższego ustąpiła miejsca tzw. zasadzie ograniczonego zaufania. Zmiana ta spowodowała, że zakazy i nakazy postępowania straciły swoją kategorię i w wielu wypadkach osłabiły skuteczność działalności zapobiegawczej. Sprzyjała jedynie funkcji represyjnej.

W świetle obecnego stanu prawnego zasada ograniczonego zaufania w swej istocie polega na tym, że uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają obowiązujących przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania na drodze oraz, że uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe. Można więc wyprowadzić tezę, że niewątpliwie dominuje pełne zaufanie do innych uczestników ruchu, a ograniczenie tego zaufania jest okolicznością wyjątkową, uzasadnioną okolicznościami na drodze.

Nie zawsze jednak nieprawidłowe zachowanie innego uczestnika ruchu bezwzględnie nakazuje nieufność do niego. Zazwyczaj ma to miejsce wówczas, gdy wskazuje ono na możliwość zachowania sprzecznego z zasadami bezpieczeństwa. Tezę tę potwierdził Sąd Najwyższy stwierdzając „reguły ograniczonego zaufania nie można wszak pojmować abstrakcyjnie; znaczy to, że nie obowiązuje ona prowadzącego pojazd mechaniczny w stosunku do każde-

go potencjalnego uczestnika ruchu drogowego, ale tylko dla takiego, który znajduje się w polu objętym możliwością obserwacji drogi przez prowadzącego pojazd, a jego zachowanie lub wiek budzą uzasadniony brak zaufania. Stosuje się także do takiego uczestnika ruchu drogowego, którego pojawienie się na drodze i nieobliczalne zachowanie, w konkretnych warunkach drogowych, leży w sferze powinności przewidywania kierującego takim pojazdem. Nie może ona jednak obowiązywać w stosunku do takiego uczestnika ruchu drogowego, którego pojawienie się na drodze przewidzieć nie sposób, a w każdym razie którego pojawienia się nie zapewniają żadne racjonalne okoliczności w konkretnej sytuacji drogowej.

Zasada ograniczonego zaufania przesuwą więc obowiązek przewidywania ze sfery wyobrażeniowej w sferę praktyczną. Kierowca nie ma bowiem obowiązku przewidywania tego wszystkiego, co na podstawie ogólnego doświadczenia drogowego może przewidzieć i narzucenia sobie wynikających z tego ograniczeń. Zasada ta ma więc charakter względny. Znaczy to, że należy się upewnić, czy inni uczestnicy ruchu zachowują się zgodnie z zasadami tego ruchu. Obowiązek ten powstaje jednak wtedy, kiedy w ruchu występuje konkretna sytuacja, która wskazuje na możliwość nieprzestrzegania przez innych użytkowników dróg przepisów ruchu drogowego.

### Zasada prędkości bezpiecznej

Zasada prędkości bezpiecznej stanowi, że kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z taką prędkością, aby był w stanie panować nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków ruchu, np. rzeźby terenu, stanu widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych, natężenia ruchu itp.



Rys. 1. Zasada prędkości bezpiecznej  
Źródło: <https://organizacjaruchu.konferencjespecjalistyczne.pl/>

Pojęcie *prędkości bezpiecznej* zostało zdefiniowane w wyroku SN, w którym czytamy, że „jest ono pojęciem o charakterze relatywnym i w związku z tym żaden akt normatywny nie może za pomocą wyrażonych cyfrowo wskaźników (np. m/s) określić, jaka szybkość pojazdu jest szybkością bezpieczną” [18]. Zatem problem sprowadza się do oceny prędkości jazdy, a panowanie nad pojazdem oznacza stan, w którym kierujący może w istniejących warunkach swobodnie reagować na zmieniającą się sytuację na drodze. Ustawa Prawo o ruchu drogowym przewiduje formalne (określone liczbowo) i merytoryczne (określone kształtem i rodzajem drogi) ograniczenia prędkości. Rozwinięcie nad-

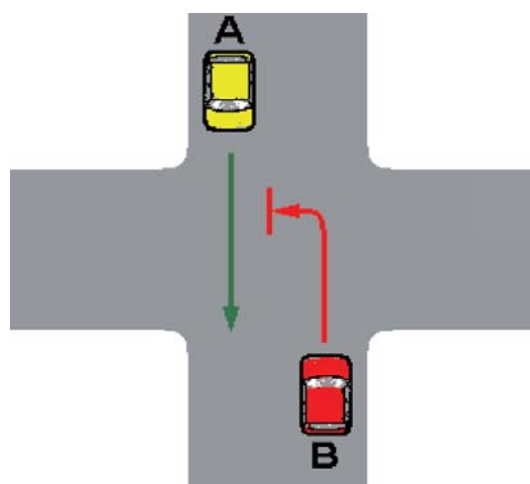
miernej prędkości w miejscach jej ograniczenia grozi utratą panowania nad pojazdem.

Ustalenie konkretnych norm, aby ocenić, czy kierujący rozwinął nadmierną szybkość jest trudne i niemożliwe. Warto w tym miejscu przytoczyć pogląd SN: „Wprawdzie biegły nie potrafi wskazać konkretnej przyczyny wypadku, to jednak logicznym wytłumaczeniem wykroczenia było przekroczenie takiej prędkości, która choćby nie przekroczyła 80 km/h, praktycznie uniemożliwiała panowanie oskarżonego nad kierownicą, skoro pojazd wypadł z toru jazdy na prostym, dość szerokim i niezabudowanym odcinku drogi i w tym należy upatrywać się naruszenia obowiązujących zasad” [20]. Kierujący pojazdem powinien mieć na uwadze okoliczności, dotyczące jego osoby, np. stan psychofizyczny, umiejętności, a także elementy odnoszące się do pojazdu i drogi, ma wybrać taką prędkość, która pozwoli mu zapanować nad pojazdem. Ocena, jaka prędkość jest bezpieczna w danych warunkach, pozostawiona jest kierującemu pojazdem. Prędkość jest niebezpieczna wtedy, gdy nie została dostosowana do istniejących warunków ruchu. Słusznie stwierdził SN, „że prędkość bezpieczna jest pojęciem relatywnym, szeroko ogólnym. Jej kryterium jest to, że kierujący w danych warunkach panował nad pojazdem i był w stanie zatrzymać pojazd przed przeszkodą, której napotkanie na drodze można i należy przewidzieć. [22].

Ocena, czy kierujący prowadził pojazd z prędkością bezpieczną nie jest łatwa. Trudność wynika z faktu, że należy brać pod uwagę wiele okoliczności. Nie można jednak przyjąć, że prędkość była niebezpieczna tylko i wyłącznie na podstawie tego, że wypadek zaistniał.

### Zasada pierwszeństwa przejazdu i zasada kierunkowości

Ruchem drogowym w ścisłym sensie rządzą dwie zasady: zasada pierwszeństwa i kierunkowości. Zasada pierwszeństwa przejazdu ma znaczenie podstawowe dla współczesnego ruchu, zatem przyjąć należy, że jej funkcjonalność stale rośnie, natomiast zasada kierunkowości ruchu ma charakter tradycyjny i oznacza, że wszystkie pojazdy zmierzające



Rys. 2. Zasada pierwszeństwa przejazdu  
Źródło: <http://www.zspigdabrowa.srem.pl>

w tym samym kierunku powinny jechać po tej samej stronie jezdni, a jeśli droga składa się z dwóch jednokierunkowych jezdni, to po tej samej stronie drogi.

Zasada pierwszeństwa odnosi się do wszystkich uczestników ruchu drogowego, zarówno do kierujących pojazdami, jak i pieszych, zarówno na jezdniach, jak i na chodnikach, czy poboczach. Pierwszeństwo w ruchu drogowym ma charakter bezwzględny. Zasadę pierwszeństwa przejazdu omawia art. 25 ust. 1 uPrd. Kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo – także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo. Ma ona więc charakter zasady generalnej i bezwzględnej, gdyż z uprawnieniem przysługującym jednemu uczestnikowi ruchu łączy się zamknięcie ruchu z innym. Należy – jako zasadę należytą – przyjąć, że pierwszeństwo drogowe to nie *ius dispositivum*, lecz *ius cogens*. Kto znajduje się w sytuacji drogowej uprawniającej go do pierwszeństwa w ruchu, ten ma obowiązek z pierwszeństwa korzystać.

### Zasada ruchu prawostronnego

Omawiając zasady kierunkowości i pierwszeństwa Sąd Najwyższy w jednym z wyroków słusznie uznał, że: „oskarżony w sposób rażąco naruszył jedną z podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych, a mianowicie obowiązującą wszystkich kierujących pojazdami na drogach zasadę ruchu prawostronnego” [21]. Obowiązuje ona kierujących pojazdami lub zespołami pojazdów, dotyczy również innych kierujących, a więc osób, które prowadzą zorganizowaną grupę pieszych, jadących wierzchem albo pędzących zwierzęta, jak też pieszych (art. 2 uprd). W art. 16 ust. 1 uprd wyraźnie jest mowa o kierującym pojazdem; nie ma tutaj znaczenia rodzaj pojazdu. Analizując wymienione przepisy należy się odnieść do realiów ruchu drogowego, występujących na polskich drogach. Kierowanie pojazdem blisko prawej krawędzi jezdni, zwłaszcza po zmroku lub w warunkach ograniczonej widoczności, może stwarzać niebezpieczeństwo zaistnienia wypadku drogowego. Znana jest bowiem wszystkim uczestnikom ruchu obecność na drogach pieszych, rowerzystów, czy maszyn rolniczych. Dlatego obowiązujące przepisy w praktyce często nie mogą być przestrzegane.

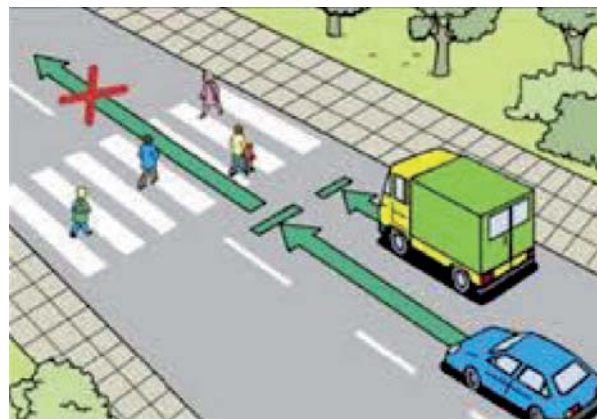
### Manewr wyprzedzania

Wyprzedzanie, jako jeden z najniebezpieczniejszych manewrów, wymaga nie tylko właściwie kierującego pojazdem wyprzedzanym, ale także konieczna jest współpraca kierowcy pojazdu wyprzedzanego. Prawo o ruchu drogowym określa obowiązki kierującego pojazdem wyprzedzającym oraz kierującego pojazdem wyprzedzanym, będącego stroną bierną. Przepisy uprd (art. 24 ust. 1 i 2) dzielą moment wyprzedzania na dwie fazy. Faza pierwsza uwzględnia czynności kierującego pojazdem przed przystąpieniem do wyprzedzania, natomiast faza druga, będąca właściwym wyprzedzaniem, nakłada na kierującego takie obowiązki, jak zachowanie szczególnej ostrożności oraz bezpiecznego

odstępu od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu. Wyprzedzający powinien mieć pewność, że na widocznym odcinku drogi zdoła wyprzedzić jadący wolniej pojazd. Uwzględnić winien także panujące warunki drogowe, stan pogody, szerokość jezdni, utrudnienia w ruchu itp. Kierujący pojazdem wyprzedzanym obowiązany jest ułatwić bezpieczne wyprzedzenie, co następuje głównie przez niezwiększenie prędkości w czasie wyprzedzania i bezpośrednio po nim, bądź usunięcie się jak najbardziej na prawo, a w razie potrzeby zatrzymanie się. Kierowca pojazdu wyprzedzającego przed rozpoczęciem manewru wyprzedzania, jak zaznaczył Sąd Najwyższy, musi mieć absolutną pewność, że na widocznym i wolnym odcinku drogi może wyprzedzić jadący wolniej pojazd [17], ponadto zachować szczególną ostrożność poprzez m.in. obserwację pojazdu wyprzedzanego i, jeżeli pojazd wyprzedzany mimo sygnałów ze strony kierowcy pojazdu wyprzedzanego nie zjeżdża ku krawędzi jezdni, to okoliczność ta powinna wzbudzić u kierowcy pojazdu wyprzedzanego nieufność co do tego, czy kierowca pojazdu wyprzedzanego zrozumiał, iż będzie wyprzedzany i że kierowca ten nie dokona w ostatniej chwili manewru uniemożliwiającego wyprzedzenie [16].

### Przejeżdżanie przez przejście dla pieszych

Pieszy przechodzący przez jezdnię w miejscach wyznaczonych korzysta ze szczególnej ochrony. Polega ona na tym, że kierujący pojazdem ma zabronione: 1) wyprzedzanie na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejścia, na którym ruch jest kierowany; 2) omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu; 3) jazdę wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych.



Rys. 3. Zasady na przejściu dla pieszych  
Źródło: <https://cloud5.edupage.org/>

Z analizy wypadków drogowych wynika, że największe zagrożenie ruchu następuje na przejściach dla pieszych. Przyczyną tego stanu jest nieprzestrzeganie przepisów zarówno przez kierujących, jak i pieszych. Kierujący zbliżając się do przejścia często nie ustępują pierwszeństwa pieszym, z kolei pieszy uważa, że na przejściu podlega szczególnej ochronie i nie upewnia się, czy wejście na przejście nie zagraża jego bezpieczeństwu. Wydaje się, że przyczyną tego zjawiska jest m.in. kontrowersja pary przepisów. Kierujący

pojazdem musi przepuścić pieszego, który wszedł na jezdnię, a nie, gdy pieszy zbliża się do przejścia, czy stoi przed nim. Z kolei pieszy przechodząc przez jezdnię jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność i unikać niespodziewanego wtargnięcia na przejście. Badania wykazują (30% ogółu wypadków ma miejsce na przejściu dla pieszych), że pieszy oczekuje od kierującego właściwego zachowania, a kierujący z kolei oczekuje tego samego od pieszego. Zależna więc pozorność staje się w pewnych okolicznościach zachętą do naruszania reguł ruchu. Jeżeli określonej dyrektywie odpowiada kontrdyrektywa, to uczestnik ruchu skłonny jest zakładać, że będzie jej przestrzegał inny uczestnik ruchu. Jak widać, przepisy uprd, jak i utrwalone orzecznictwo sądowe jednoznacznie osłabiają funkcję zapobiegawczą prawa, a wzmacniają funkcję represyjną. Oznacza to nieomal mechaniczne postawienie w stan oskarżenia kierowcy, który potrącił pieszego na przejściu dla pieszych lub skrzyżowaniu.

### **Zasady sprawności fizycznej i psychicznej oraz niezbędne kwalifikacje kierujących**

Kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z następujących warunków: 1) posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem; 2) odbywa w ramach szkolenia naukę jazdy; 3) zdaje egzamin państwowy. Kierującym pojazdem może być również osoba, która odbyła szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej.

Zdolność kierowcy do prowadzenia pojazdu samochodowego zależna jest od czynników wewnętrznych, jak np. dyspozycja psychomotoryczna, stan zdrowia oraz gotowość do prowadzenia pojazdów oraz czynników zewnętrznych, jak np. stan zdrowia, organizacja ruchu, warunki atmosferyczne, czynniki meteorologiczne, sprawność pojazdu itp.

Problematyką zdrowia kierowcy, udziału jego funkcji psychologicznych, intelektualnych, czy odporności na zmęczenia zajmuje się w Polsce wiele ośrodków naukowo-badawczych. Medycyna komunikacji, a zwłaszcza psychologia komunikacji w zakresie ruchu drogowego są najmłodszymi dziedzinami wiedzy o ruchu drogowym. Czynią one jednak szybkie postępy. Obecnie, jak się wydaje, konieczne jest efektywne skoordynowanie działalności wszystkich placówek i osób zajmujących się tą problematyką, w tym również współpracy z ośrodkami zajmującymi się analogiczną problematyką w innych gałęziach transportu oraz ośrodkami medycyny przemysłowej.

W świetle art. 75 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (dalej: uokp) [13] badania lekarskie kierowców i kandydatów na kierowców (zwane dalej: badaniem lekarskim) przeprowadza się w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami przez: 1) osobę przedłużającą ważność prawa jazdy określonej kategorii lub pozwolenia na kierowanie tramwa-

jem; 2) osobę ubiegającą się o przywrócenie uprawnienia do kierowania pojazdem cofniętego ze względu na stan zdrowia; 3) osobę występującą o zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym lub przewożącym wartości pieniężne, albo o przedłużenie ważności tego dokumentu. Badania lekarskie przeprowadza uprawniony do tego lekarz, który zgodnie z art. 77 uokp, posiada prawo do wykonywania zawodu; co najmniej 5-letni staż w zawodzie lekarza; specjalizację w zakresie medycyny transportu lub medycyny pracy albo inną specjalizację; dodatkowe szkolenie określone w odrębnych przepisach; nie był skazany prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przeciwko wiarygodności dokumentów; jest wpisany do ewidencji uprawnionych kierowców. Po przeprowadzeniu badania lekarskiego lekarz wydaje osobie badanej orzeczenie lekarskie. Orzeczenie to może zawierać ograniczenia wynikające np. ze stanu zdrowia w zakresie terminu ważności uprawnienia do kierowania pojazdami. Jeśli osoba badana lub podmiot kierujący na badania nie zgadza się z treścią orzeczenia, może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania lekarskiego w jednostce określonej w przepisach i na swój koszt. Nadzór nad wykonywaniem badań lekarskich i wydawaniem orzeczeń lekarskich do kierowania pojazdem sprawuje marszałek województwa. W ramach nadzoru prowadzi kontrolę wykonywanych badań lekarskich, dokumentacji prowadzonej w związku z tymi badaniami i wydanych orzeczeń. Marszałek województwa uprawniony jest również, na podstawie art. 80 uokp, do skreślenia uprawnionych lekarzy z ewidencji.

Bezpieczne funkcjonowanie w ruchu drogowym zależy m.in. od odpowiedniej sprawności psychologicznej kierującego obejmującej m.in. percepcję, uwagę, czas reakcji, koordynację wzrokowo-ruchową oraz cechy osobowości i temperamentu. W roku 1964 w Instytucie Transportu Samochodowego (ITS) opracowana została pierwsza metodyka psychologicznych badań zawodowych kierowców. W następnych latach w związku ze zmieniającymi się przepisami naukowcy ITS opracowywali stosowne wytyczne dla psychologów w tej dziedzinie. W 2015 r. w ITS wydano kolejną metodykę badań psychologicznych zatytułowaną „W zakresie transportu”. Metodyka ta wprowadziła wiele zmian w stosunku do poprzednich.

Obowiązujące przepisy prawne w zakresie sprawności intelektualnej i procesów poznawczych pozwalają psychologowi dobrać narzędzia i techniki umożliwiające ustalenie sprawności spostrzegania, uwagi, rozumienia sytuacji i antycypacji. W zakresie osobowości określają konieczność analizy cech charakteryzujących badanego, a także norm samokontroli (w tym emocjonalnej), zrównoważenia emocjonalnego i jego wpływu na ryzyko zewnętrznych zachowań. Metody służące badaniu osobowości stanowią zasadniczo dwie podstawowe kategorie: kwestionariusze/inwentarze osobowości oraz metody/testy projekcyjne. W psychologii transportu stosuje się metody badania osobowości przede wszystkim w ujęciu teorii cech, związane z podejściem psychometrycznym, umożliwiającym analizę poszczególnych wymiarów lub czynników/cech osobowości i ich wpływu na zachowanie się w konkretnych sytuacjach, szczególnie w ruchu drogowym oraz związane z pracą w tym obszarze.

Badania takie prowadzone są w pracowni psychologicznej przedsiębiorcy, a prowadzenie rejestru przedsiębiorców prowadzących – jak już mówiono – spoczywa na marszałku województwa właściwego ze względu na siedzibę przedsiębiorcy lub miejsce zamieszkania uprawnionego psychologa.

Poznanie cech człowieka mających znaczenie dla bezpiecznego zachowania się w ruchu drogowym ma istotne znaczenie w działalności zapobiegawczej w ogóle, a w szczególności lekarskiej i psychologicznej. W ostatnich latach mamy daleko idące osiągnięcia w zakresie selekcji lekarsko-psychologicznych. Wydaje się jednak, że sprawą wymagającą dalszego doskonalenia prawnego i organizacyjnego jest selekcja osób o schorzeniach psychiatrycznych, nerwicowych, a także wyłanianie osób będących alkoholikami, czy przewlekłymi pijakami, którzy w stanie nietrzeźwości lub po spożyciu alkoholu decydują się na kierowanie pojazdem. Wskazaniem by było, aby służba zdrowia dysponowała ewidencją zawierającą odpowiednie dane dotyczące osób leczących się z powodu przewlekłego nadużywania alkoholu oraz osób cierpiących na schorzenia psychoneurwiczne. Zapewne miało by to wpływ na selekcję kandydatów na kierowców już na etapie szkoleniowym, celem późniejszego uniknięcia zdarzeń drogowych i ich skutków. Należy m.in. wypracować zasadę wymiany informacji między placówkami służby zdrowia i organami administracji w tym zakresie.

## Warunki techniczne pojazdów

Warunki techniczne, jakim musi odpowiadać pojazd, aby mógł być dopuszczony do ruchu na drogach, zostały określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym (art. 66, 70) i w innych aktach wykonawczych. Chodzi o to, aby używanie pojazdu nie narażało na niebezpieczeństwo osób korzystających z tego pojazdu lub innych uczestników dróg oraz nie narażało na szkody cudzego mienia. Przepisy uPrd, podobnie jak w odniesieniu do kwalifikacji użytkowników dróg, określają tylko minimum wymagań technicznych, jakie muszą odpowiadać pojazdom dopuszczonym do ruchu na drogach.

Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego jest dowód rejestracyjny, albo pozwolenie czasowe (art. 71 ust. 1 uPrd). Pojazdy samochodowe są dopuszczone do ruchu wtedy, gdy są zarejestrowane i zaopatrzone w zalegalizowane tablice rejestracyjne z nalepką kontrolną (art. 71 ust. 2 uPrd) oraz, gdy odpowiadają ustawowo określonym warunkom stwierdzonym w drodze badań technicznych.

Zatem właściciel pojazdu samochodowego jest zobowiązany przedstawić swój pojazd do badania technicznego (art. 81 ust. 1 uPrd), które dokonywane jest okresowo lub dodatkowo, bądź co do zgodności w warunkami technicznymi (art. 81 ust. 2).

Celem okresowego badania jest ocena stanu technicznego, na podstawie której pojazd zostaje dopuszczony do użytkowania w ruchu drogowym. Przeprowadzane jest ono periodycznie w zależności od wieku pojazdu.

Dodatkowym badaniom technicznym podlega m.in. pojazd: 1) skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego,

w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska; 2) który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy; 3) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów, powodujących zmianę w danych w dowodzie rejestracyjnym; 4) w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Natomiast badaniu „co do zgodności z warunkami technicznymi” podlega pojazd zabytkowy przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 81 ust. 11a uPrd).

Jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania technicznego w pojeździe nie stwierdzono żadnych usterek lub stwierdzono usterki drobne wynik badań określony zostaje, jako pozytywny, jeśli jednak stwierdzono usterki o charakterze istotnym, wówczas wynik badań jest negatywny. W tej sytuacji właściciel pojazdu w ciągu 14 dni powinien usunąć usterki i ponownie przedstawić pojazd do badania. W przypadku usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu diagnosta ma obowiązek zatrzymać dowód rejestracyjny, a pojazd może opuścić stację kontroli jedynie na lawecie. Opłata za przeprowadzenie badań technicznych dokonywana jest przed rozpoczęciem czynności. Informacja o pozytywnym, bądź negatywnym (wraz z usterkami) wyniku badań wprowadzana jest niezwłocznie do rejestru badań technicznych pojazdów, w celu m. in. uniknięcia tzw. turystyki diagnostycznej praktykowanej przez rozżalonych kierowców.

Zauważyć należy, że rozwój przemysłu samochodowego, obok zróżnicowania na różne typy i rodzaje pojazdów, wprowadza również wiele innowacji i rozwiązań technicznych podnoszących m.in. wygodę jazdy i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Buduje się na świecie tzw. bezpieczne pojazdy (odpowiednio chronione w czasie wypadku nadwozia; poduszki powietrzne, rozwiązania techniczne, urządzenia elektroniczne itp.), jednak mimo to nadal wszelkie rozwiązania techniczne wydają się niewystarczające, aby we współczesnych warunkach zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego.

## System ewidencjonowania wypadków drogowych

Obecnie w Polsce główną podstawą, a jednocześnie narzędziem umożliwiającym określenie stanu porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i podejmowanie działań zapobiegawczych w tej dziedzinie, czy dokonanie oceny skuteczności podejmowanych działań, jest system zbierania, przetwarzania i gromadzenia danych o zdarzeniach drogowych. Badaniem okoliczności powstawania i przebiegu wypadków zarówno na miejscu zdarzenia, jak i w czasie prowadzenia postępowania przygotowawczego zajmuje się przede wszystkim Policja.

Szczegółowe rozwiązania w zakresie ewidencjonowania zdarzeń drogowych zostały zawarte w wewnętrznym

akcie normatywnym, tj. w zarządzeniu nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych [14]. Zgodnie z § 3 powołanego zarządzenia jednostki Policji rejestrują w SEWiK informacje dotyczące zgłoszonych zdarzeń drogowych zaistniałych lub mających początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu. Rejestracji informacji dokonuje się w terminie nieprzekraczającym 7 dni licząc od daty zgłoszenia, przez wprowadzenie do SEWiK danych zawartych w karcie wypadku drogowego. Dopuszcza się wypełnienie karty zdarzenia drogowego lub jej części oraz zarejestrowanie w SEWiK zawartych w niej danych za pomocą urządzeń teletransmisji danych.

Komórki organizacyjne komend wojewódzkich (stołecznej Policji) i powiatowych (miejskich) Policji właściwe w sprawach ruchu drogowego sporządzają okresowe statystyki zdarzeń drogowych zaistniałych na obszarze ich działania, na podstawie których opracowują półroczne i roczne analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Komórka organizacyjna Komendy Głównej Policji właściwa ds. ruchu (Biuro Ruchu Drogowego KGP) opracowuje zestawienia statystyczne dotyczące liczby i okoliczności zarejestrowanych na terenie kraju informacji dotyczących zdarzeń drogowych, analizuje występujące tendencje w dziedzinie bezpieczeństwa, opracowuje analizy oraz przygotowuje coroczne, udostępniane publicznie, dotyczące stanu bezpieczeństwa na polskich drogach. Przekazuje również zbiorcze dane dotyczące okoliczności zarejestrowanych wypadków naczelnym i centralnym organom administracji rządowej, krajowym i zagranicznym placówkom naukowym i badawczym oraz innym podmiotom zajmującym się zagadnieniami bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego.

Zgodnie z § 7 instrukcji komórki organizacyjnej Policji właściwej w sprawach informatyki zapewniają poprawne funkcjonowanie SEWiK pod względem technicznym. Z kolei komórki właściwe w sprawach ruchu drogowego sprawują nadzór merytoryczny nad funkcjonowaniem SEWiK, w szczególności w zakresie kontroli sporządzania kart zdarzenia drogowego i poprawności wprowadzania danych do SEWiK, a Dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP, komendanci wojewódzcy Policji, Komendant Stołeczny Policji, komendanci powiatowi (miejscy) Policji zapewniają realizację zadań wynikających z zarządzenia.

Należy podkreślić, że SEWiK stanowi największą, samodzielną, krajową bazę danych zawierającą informację na temat większości zdarzeń drogowych. Obecnie SEWiK ma charakter scentralizowanego systemu włączonego do zakresu KSIP-u, do którego dostęp mają wszystkie jednostki Policji.

## Podsumowanie

Problematyka bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym utwierdzona została w aktach prawnych niezwykle szeroko. Oprócz definicji pojęć związanych z ruchem drogowym zawierają one szereg regulacji dotyczących zasad

zarówno bezpiecznego poruszania się po drogach, jak i odnoszących się do kierujących oraz stanu technicznego ich pojazdów. Zasady te dotyczą także niechronionych uczestników ruchu. Głównym (ramowym) aktem jest ustawa Prawo o ruchu drogowym, do której ustawodawca dostosował przepisy Kodeksu karnego i Kodeksu wykroczeń, które z jednej strony pełnią funkcję prewencyjną, z drugiej zaś normują wszelkie niepożądane czyny zakłócające bezpieczeństwo i porządek ruchu na drogach. Zasadniczą funkcją wskazanych aktów prawnych i innych z tematyki bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym jest podwyższenie poziomu bezpieczeństwa na drogach i zmniejszenie liczby wypadków i ich skutków. Głównym narzędziem umożliwiającym stwierdzenie ilości zdarzeń drogowych jest ogólnopolski system ewidencjonowania wypadków i kolizji drogowych tzw. SEWiK prowadzony i nadzorowany przez Komendanta Głównego Policji

## Bibliografia

- [1] Bachrach A. (1981), *Elementy ogólnej profilaktyki wypadków drogowych*, Warszawa, s. 34
- [2] Bachrach A. (1980), *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa, s. 44
- [3] Fink A. (1956), *Verkehrsunfälle und ihre Untersuchung*, Hamburg, s. 57
- [4] Rajchel K. (1979), *Porządek i bezpieczeństwo w ruchu drogowym*, Rzeszów, s. 15
- [5] Richter W., Rzeszkowicz E. (1967), *Wypadki drogowe*, Warszawa, s. 17
- [6] Schmidt Z. (1981) *Administracyjnoprawna działalność MO w ochronie bezpieczeństwa i porządku publicznego*, Warszawa, s. 12
- [7] Smoktunowicz E. (2000), *Wielka encyklopedia prawa*, Wydawnictwo Prawo i Praktyka Gospodarcza, Białystok-Warszawa, s. 1187
- [8] Stefański R. A. (2003), *Ustawa prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Dom Wydawniczy „ABC”, Warszawa, s. 119 i 201
- [9] Ustawa z 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (t.j. Dz.U. z 2019, poz. 821)
- [10] Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2018, poz. 1600)
- [11] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2018, poz. 1990)
- [12] Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2018, poz. 2068)
- [13] Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (t.j. Dz.U. z 2019, poz. 341)
- [14] Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP z 2015, poz. 85 ze zm. z 2015, poz. 93, z 2017, poz. 85)
- [15] Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z 28 lutego 1975 r. – V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 2–3 poz. 33, teza 6
- [16] Wyrok SN z dnia 20 kwietnia 1970 r. – Rw 185/70, OSNKW 1970, Nr 7–8, poz. 95
- [17] Wyrok SN z dnia 18 lipca 1972 r., V KRN 256/72
- [18] Wyrok SN z dnia 3 sierpnia 1972 r. RW 734/72-IP Nr 1972 poz. 4
- [19] Wyrok SN z dnia 16 lipca 1976 r., IV KRN 135/76, OSNKW 1976, Nr 1–11, poz. 130
- [20] Wyrok SN z dnia 16 czerwca 1982 r., V KRN 171/82, OSNPG 1982, Nr 11, poz. 146
- [21] Wyrok SN z dnia 26 listopada 1982 r., V KRN 355/82, OSNPG 1983, Nr 4, poz. 40
- [22] Wyrok SN z 29 kwietnia 1998 r. – V KKN 1176/97 (niepublikowane).